



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

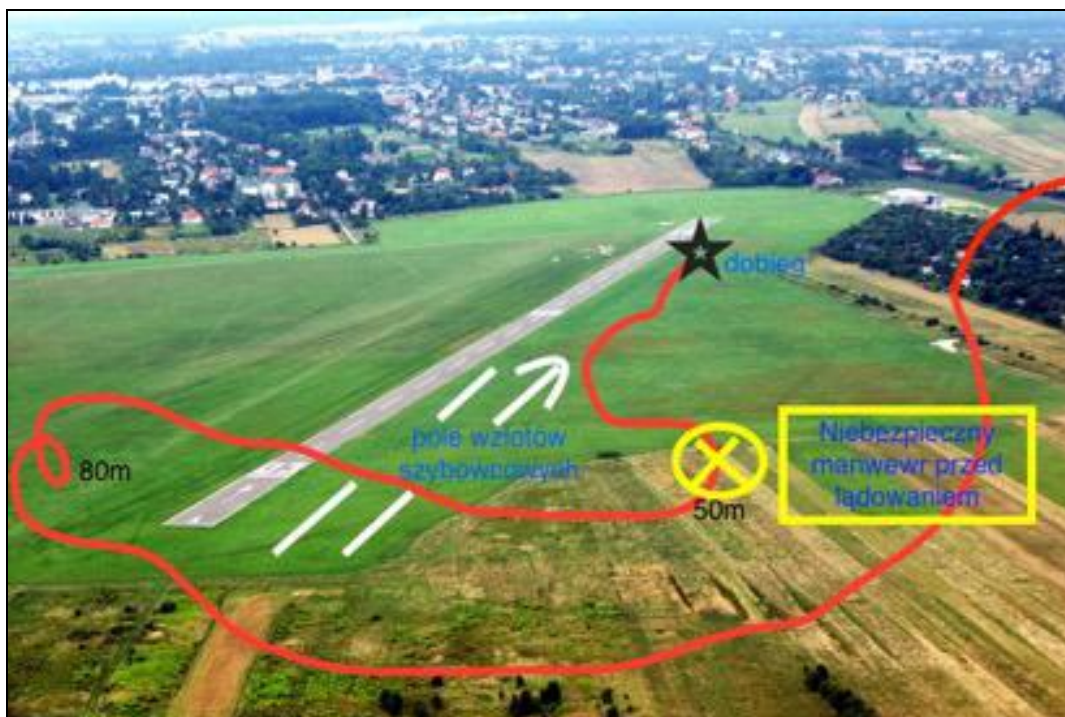
Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	853/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>7 maja 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>szybowiec SZD-30 Pirat</i>			
Dowódca SP:	<i>pilot szybowcowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Michał Cichoń</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL – na podstawie informacji przedstawionych przez użytkownika SP</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>6 lipca 2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 07.05.2016 r. pilot szybowcowy wykonywał treningowy lot termiczny na szybowcu SZD-30 Pirat. Start odbywał się za wyciągarką, z bocznym wiatrem, z pola wlotów szybowcowych na kierunku „03” lotniska EPPT. Start szybowca przebiegał prawidłowo. Po wyczepieniu liny wyciągarkowej na wysokości około 350 m, pilot rozpoczął poszukiwania noszeń termicznych po wschodniej części lotniska. Po kilku minutach lotu i utracie wysokości do 200 m, przeleciał linie pasa „03” i zaczął krążyć po zachodniej części lotniska. Na wysokości około 80 m pilot podjął decyzję o powrocie nad pole wlotów. Przekraczając linię lądowania na wysokości 50 m wykonał głęboki zakręt z wiatrem. Wiązało się to z dużą utratą wysokości, a wyprowadzenie z przechylenia

do lotu poziomego odbyło się na wysokości ok. 30 m. Po zakręcie, wykonując jeszcze poprawki sterem kierunku, pilot wyprowadził szybowiec na prostą do lądowania i bezpiecznie wylądował z przelotem. Zdarzenie zaistniało o godz. 16:15 LMT. Lot trwał 8 min. Szkic sytuacyjny zdarzenia (poglądowy) pokazano na rys.1.



Rys.1 Szkic sytuacyjny zdarzenia (poglądowy), udostępniony przez użytkownika SP

Podczas podchodzenia do lądowania pilot nie zgłaszał planowanych manewrów (esowania) oraz przeciął oś pasa bez wyraźnej zgody kierującego lotami.

Pilot samodzielnie opisał czynniki wpływające na zdarzenie: „*Faktem bezspornym jest, że jako licencjonowany pilot szybowcowy wykonałem niebezpieczny i zabroniony manewr ostrego zakrętu na małej wysokości na skutek źle zaplanowanego manewru podejścia do lądowania*”. Czynnikiem stanowiącym zagrożenie dla statku powietrznego podczas manewrów był wiatr z kierunku 70÷80°, który przybierał na sile do prędkości 10 m/s.

Pilot posiada licencję szybowcową i samolotową oraz ważne badania lotniczo-lekarskie. Miał ważne KWT i KTP. Nalot pilota na szybowcach wynosił ok. 31 godz., w tym nalot samodzielny ok. 14 godz. (na samolotach ULM ponad 500 godz.).

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Brak przestrzegania zasad wykonywania lotów nadlotniskowych, w szczególności:

- 1) poszukiwanie noszeń termicznych na krytycznej wysokości lotu;
- 2) zbyt późne podjęcie decyzji o lądowaniu i brak zgłoszenia planowanych manewrów;
- 3) niewłaściwie zaplanowane podejście do lądowania polegające na wykonaniu niebezpiecznych manewrów na zbyt małej wysokości;

co doprowadziło do zagrożenia bezpieczeństwa lotu.

Okoliczności sprzyjające:

1. Dość silny boczny wiatr o prędkości do 10 m/s;
2. Małe doświadczenie szybowcowe pilota;
3. Przerwa zimowa w lotach szybowcowych (był to jeden z pierwszych lotów);
4. Nawyki pilotażowe wynikające dużego doświadczenia pilota w lataniu na samolotach ULM (wytracanie wysokości manewrami a nie hamulcami aerodynamicznymi, wykonywanie lotów „na pamięć”).

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika statku powietrznego:

Pouczono pilota, poproszono o analizę sytuacji i spisanie własnych wniosków.

Przeprowadzono z pilotem szkolenie teoretyczno-odświeżające z zasad budowy kręgu szybowcowego, zasad esowania oraz postępowania w sytuacjach szczególnych w trakcie podejścia do lądowania.

Zalecono loty kontrolne z HT ośrodka przed dopuszczeniem pilota do lotów samodzielnych – pilot wykonał 3 loty z instruktorem.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>