



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1262/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	5 czerwca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPSU			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	szybowiec SCHLEICHER ASH 31Mi			
Dowódca SP:	pilot samolotowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek			
Podmiot badający:	użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	6 lipca 2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot wystartował na szybowcu z własnym napędem z zamiarem przelotu na lotnisku w Lesznie. Po nabraniu około 80 m wysokości, wykonał zakręt w prawo i kontynuując lot na tej wysokości, na pozycji „z wiatrem” zgłosił zamiar lądowania (jako przyczynę pilot podał, że popełnił jakiś błąd w planie lotu). Start jak i lądowanie wykonywał na pasie 240°. Pilot wyłączył silnik i nie chowając silnika, z dużą utratą wysokości, wykonał III zakręt. IV zakręt został wykonany na wysokości około 10 m. W tym momencie doszło do przeciągnięcia szybowca, zaczepienia skrzydłem o zboże rosnące na polu przylegającym do lotniska i obrotu szybowca o 90°. W wyniku tego doszło do niewielkiego uszkodzenia kółka prawego skrzydła oraz

zawieszenia lotki. Pilot, po wykonaniu przeglądu i prowizorycznej naprawie, podjął decyzję o ponownym starcie i poleciał do Leszna.



Fot.1 Miejsce zakończenia dobiegu przez szybowiec



Fot.2 Ślady przyziemienia - zaczepienie skrzydłem o zboże (z lewej) i ślad przesuwania się bokiem po wykonaniu cyrkla w prawo (z prawej).

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Wykonanie manewru do lądowania na krytycznie małej wysokości podczas lotu z wysuniętym i wyłączonym napędem, co doprowadziło do przeciągnięcia szybowca w IV zakręcie, zaczepienia skrzydłem o ziemię i cyrkla.

Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie formułowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji przerwanie wznoszenia po osiągnięciu zaledwie 80 m wysokości i podjęcie decyzji o wykonaniu manewru do lądowania z tej wysokości, z jednoczesnym wyłączeniem napędu, było decyzją całkowicie nieracjonalną z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonania lotu. Znaczne pogorszenie własności aerodynamicznych po wyłączeniu napędu praktycznie uniemożliwiało wykonanie tego manewru bezpiecznie.

Właściwym działaniem w tej sytuacji było nabranie takiej wysokości, aby możliwe było wyłączenie i schowanie napędu zanim szybowiec zniżyłby się do 300 m, to jest wysokości zalecanej do rozpoczęcia wykonania manewru do lądowania (budowy kręgu nadlotniskowego).

Decyzję pilota o ponownym starcie po wykonaniu jedynie pobieżnego przeglądu Komisja ocenia za skrajnie nieodpowiedzialną.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>