PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	***89/05***			
Rodzaj zdarzenia:	***WYPADEK***			
Data zdarzenia:	***5 czerwca 2005 r.***			
Miejsce zdarzenia:	***Sarbinowo – teren przygodny***			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	***szybowiec SZD-48-3 Jantar std 3***			
Dowódca SP:	***pilot szybowcowy***			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	***Śmiertelne***	***Poważne***	***Lekkie***	***Bez obrażeń***
	-	*-*	*1*	*-*
Nadzorujący badanie:	***Maciej Lasek***			
Podmiot badający:	***PKBWL***			
Skład zespołu badawczego:	***nie wyznaczano***			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	***INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]***			
Zalecenia:	***NIE***			
Adresat zaleceń:	***NIE DOTYCZY***			
Data zakończenia badania:	***09.09.2016***			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 5 czerwca 2005 r. na lotnisku Aeroklubu Polskiego w Lesznie odbywała się pierwsza konkurencja 50 tych Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie STANDARD. Była to konkurencja obszarowa w 3 obszarach o czasie trwania zadania 2 godziny. Ze względu na prędkość wiatru (18-26 km/h, a w porywach do 60 km/h) oraz aktywność chmur Cb, konkurencję należy uznać za trudną.

O godzinie 13:15 (czasu lokalnego), na szybowcu SZD-48-3 „Jantar STD3" wystartował pilot szybowcowy reprezentujący Aeroklub Poznański. Po przebyciu około 140 km, wskutek zaniku noszeń termicznych uniemożliwiającego dalszą kontynuację lotu, pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym, w okolicy miejscowości Sarbinowo. Na polu wybranym do lądowania znajdowało się już kilka szybowców innych zawodników. Pilot wykonał podejście

z zakrętu o 180º. Według zapisu loggera manewr kręgu pilot rozpoczął na wysokości 140 m AGL, a po wykonaniu IV zakrętu wysokość wynosiła 70 m AGL. Podczas podejścia końcowego wykonał ześlizg w celu zmiany profilu podejścia. Na skutek zbyt dużej prędkości pionowej oraz bezwładności szybowca lądowanie pozbawione było fazy wytrzymania. Z zapisu loggera wynika, że 7 sekund przed zakończonym kapotażem dobiegu, prędkość pionowa szybowca wynosiła aż – 4,5 m/s. Szybowiec zarył nosem po czym skapotował ulegając uszkodzeniom, które uczyniły jego naprawę nieopłacalną. Piloci innych szybowców oraz osoby postronne wydobyły pilota z wraku gdyż ze względu na układ kabiny względem ziemi nie był on w stanie opuścić go o własnych siłach.

Zdaniem Komisji pilot zastosował trudny i nie adekwatny do istniejących okoliczności manewr do lądowania (ślizg). Pozostałość balastu wodnego na pokładzie szybowca po lądowaniu świadczy o niewłaściwej gospodarce balastem podczas lotu i o pewnej nonszalancji pilota wobec przyjętych zasad i procedur. Zeznania innych zawodników oraz analiza przebiegu konkurencji nie potwierdzały konieczności kontynuowania lotu do końca z balastem.

Załoga: mężczyzna lat 24 Nalot ogólny na szybowcach: 203 godz. 32 minuty, z tego jako dowódca: 170 godz. 09 minut, na szybowcu typu Jantar Std: 23 godz. 52 minuty w 24 lotach. W 2005 roku na szybowcu Jantar std 10 godz. 23 minuty w 10 lotach. Liczba przelecianych kilometrów 4305. Licencja, KTP, KWT i badania lotniczo lekarskie ważne.

Uszkodzenia szybowca stwierdzone na miejscu zdarzenia: zmiażdżony kadłub w części przedniej do wysokości zaczepu, złamana i oderwana belka kadłuba wraz ze statecznikiem w części ogonowej, odkształcona geometria ramy głównej, wyłamane obie połówki steru wysokości, ster kierunku oraz inne liczne drobne uszkodzenia płatowca.

Fot. 1 Uszkodzenia szybowca

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Podstawową przyczyną wypadku było wykonanie manewru do lądowania innego niż właściwy. Pilot wykonał manewr głębokiego ślizgu na małej wysokości w sytuacji gdy bardziej właściwe byłoby podejście płaskie pozwalające na korygowanie błędów lub wpływu innych okoliczności mogących wystąpić podczas lądowania w nieznanym terenie.

Okolicznością sprzyjającą była pozostałość części balastu wodnego w zbiornikach balastowych podczas lądowania zwiększająca ciężar szybowca, a tym samym jego jednostkowe obciążenie oraz bezwładność.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	*podpis na oryginale*