



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>625/13</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>WYPADEK</b>			
Data zdarzenia:	<b>16 maja 2013 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>lądowisko EPRU</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>szybowiec SZD-42 Jantar 2</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot szybowcowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	1	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Maciej Lasek</b>			
Podmiot badający:	<b>ekspert PKBWL</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>NIE WYZNACZONO</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>09.09.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 16 maja 2013r. właściciel szybowca Jantar 2 przyjechał na lotnisko Aeroklubu Częstochowskiego w celu wykonania lotu treningowego. Po przygotowaniu do lotu szybowca, z powodu braku możliwości wyholowania przez samolot aeroklubu, pilot szybowca ustalił wyholowanie szybowca z pilotem samolotu Cessna 206. Samolot był wyposażony w zaczep do holowania szybowców, a jego pilot miał odpowiednie kwalifikacje. Pilot szybowca omówił z pilotem samolotu zasady startu oraz wspólnie wypchnęli szybowiec na pole wzlotów ustawiając go pod wiatr. Start odbył się na kierunku 120°-130° o godzinie 13:42 LT. Podczas rozbiegu nastąpiła utrata kierunku szybowca w lewo. W tym momencie pilot zmienił wychylenie klap z -2 na +1. Miało to w zamyśle szybciej oderwać szybowiec od ziemi i ułatwić powrót szybowca do osi zespołu już w powietrzu. Niestety silny strumień zaśmigłowy opływający już tylko prawe skrzydło, w połączeniu ze zmniejszoną sterownością poprzeczną, doprowadził do przechylenia na lewe skrzydło. W momencie oderwania się szybowca od ziemi nastąpiło podparcie się lewym

skrzydłem co wywołało duży moment odchylający i spowodowało gwałtowny obrót w lewo połączony z gwałtownym przyziemieniem szybowca. W tym momencie doszło do ukłęcia belki ogonowej szybowca, który tracąc sterowność wykonał następnie obrót przez prawe skrzydło i uderzył nosem w ziemię w pozycji odwróconej. W tej pozycji szybowiec został przeciągnięty przez samolot holujący jeszcze kilkadziesiąt metrów. Obserwujący start piloci po dobiegnięciu do wraku uwolnili pilota z kabiny oraz udzielili mu pierwszej pomocy. Po krótkiej chwili przyjechała sanitarka wojskowa oraz została wezwana karetka pogotowia ratunkowego. W wyniku wypadku pilot doznał obrażeń twarzy oraz ogólnych potłuczeń i został zabrany do szpitala.

**Pilot szybowca:** mężczyzna lat 36, licencja szybowcowa ważna do 06 maja 2014r. Kontrola wiadomości teoretycznych ważna do 23 marca 2014r., kontrola techniki pilotażu ważna do 23 kwietnia 2014r., badania lotniczo-lekarskie klasy II ważne do 30 marca 2014r. Uprawnienie do wykonywania lotów na szybowcu typu „Jantar 2” uzyskał 06 lipca 2000 r. Praktyka: nalot ogólny na szybowcach: 1257 h 02’ w tym na typie szybowca 175 h 23’ w 54 lotach. Nalot ogólny za ostatnie 90 dni 10 h 32’.

**Warunki atmosferyczne:**

METAR EPKT 161200Z 11010KT 060V190 CAVOK 24/07 Q 1006=

METAR EPLL 161200Z 16011KT CAVOK 24/10 Q 1007=

Szybowiec wyczynowy Jantar 2 SP-2961 nr fabryczny X-120, rok produkcji 1976, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu ważne do 08 czerwca 2013r. właściciel prywatny. Szybowiec w wypadku został poważnie uszkodzony. Złamaniu uległ kadłub szybowca tuż za skrzydłami, Złamany został statecznik poziomy wraz ze sterem wysokości, oraz wyłamany ster kierunku. Ponadto uszkodzeniu uległ przód szybowca wraz z kabiną. W załączeniu album ilustracji.

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Błąd w technice pilotażu polegający na nie wyczepieniu liny holowniczej w momencie utraty kierunku podczas rozbiegu.

**Okolicznością sprzyjającą** mógł być brak osoby kierującej lotami, która widząc zaistniałą sytuację wydałaby komendę do wyczepienia się i przerwania startu. Komisja nie wyklucza także, iż na utratę kierunku podczas rozbiegu mógł mieć wpływ podmuch lub chwilowa zmiana kierunku wiatru od komina termicznego. Ponadto samolot holujący nie miał lusterka wstecznego, które mogłoby pomóc pilotowi holującemu wcześniej ocenić zaistniałą sytuację.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

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