



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	916/12			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	1 sierpnia 2012 r.			
Miejsce zdarzenia:	lądowisko Szymanów (EPWS)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	szybowiec SZD-9bis Bocian 1E			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-2797			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Wrocławski			
Dowódca SP:	uczeń-pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				1
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń			
Podmiot badający:	Komisja użytkownika SP			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	8 grudnia 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 01.08.2012 r. na lądowisku EPWS od godz. 8:00 LMT odbywały się loty w ramach szkolenia podstawowego za wyciągarką. Przed lotami instruktor szybowcowy, mężczyzna lat 50, przeprowadził odprawę, na której poinformował uczniów-pilotów o warunkach ruchowych w rejonie lądowiska oraz zapoznał z prognozą pogody. Przekazał również uczniom plan zajęć i kolejność wykonywania lotów w ciągu dnia, oraz rozdzielił zadania w ramach organizacji startu. Wszystkie loty przebiegały bez większych uwag. W południe instruktor zarządził przerwę w związku z pojawiającymi się warunkami termicznymi. Po wytłumieniu termiki przez pełne, średnie pokrycie ponownie wznowił loty.

Uczeń-pilot, mężczyzna lat 27, wykonał w tym dniu trzy loty na zadanie AI 6, cztery loty na zad. AI 7 oraz jeden lot samodzielny na zad. AI 8. O godz. 15:50 uczeń-pilot wystartował za wyciągarką na szybowcu Bocian do swojego drugiego lotu samodzielnego w tym dniu. Przed lotem sprawdzono łączność radiową. Rozbieg, oderwanie, wytrzymanie i faza łagodnego wznoszenia przebiegały poprawnie. W fazie stromego wznoszenia instruktor zauważył, że szybowiec jest zbyt mocno zadarty i przez radio nakazał zmniejszenie zbyt stromego wznoszenia. Uczeń niezwłocznie wykonał oczekiwaną korektę lotu. Wyczepienie i lot do trzeciego zakrętu przebiegały poprawnie. Uczeń-pilot zwlekał z wykonaniem trzeciego zakrętu, był zbyt daleko od lotniska i dopiero po interwencji drogą radiową przez instruktora nadzorującego wykonał trzeci zakręt. Czwarty zakręt oraz podejście do lądowania zostały wykonane poprawnie. Uczeń-pilot po minięciu dolnego ogranicznika, w miejscu gdzie powinno nastąpić wyrównanie, gwałtownie poderwał szybowiec do góry i wznosił się na wysokość około 5 m, następnie przeszedł do lotu poziomego i ponownie wykonał zniżanie. Na wysokości około 2 m nad ziemią uczeń-pilot znowu poderwał szybowiec do góry, zatrzymał ten ruch i ponownie zaczął się zniżać. W tym momencie szybowiec zaczął wytracać prędkość. Instruktor nadzorujący, przez radio polecił schować hamulce i uspokoić lot. Uczeń-pilot nie wykonał polecenia instruktora i zaczął zniżanie, czego następstwem było przyziemienie szybowca na koło główne ze znaczną prędkością opadania. Uczeń-pilot po raz trzeci poderwał szybowiec do góry. Według instruktora szybowiec gwałtownie przeszedł do lotu wznoszącego, zatrzymał ruch w pozycji ok. 45° do góry, z ogonem ok. 1 m nad ziemią. Następnie w sposób niekontrolowany szybowiec przepadł uderzając w ziemię z prawym trawersem. Szybowiec zatrzymał się po kilku metrach dobiegu. Nieudana faza lądowania przebiegała na dystansie ok. 300 m. Zdarzenie zaistniało o godz. 16:00 LMT. Uczeń-pilot nie doznał obrażeń oraz nie zgłaszał żadnych dolegliwości. Szybowiec został uszkodzony. Charakter i zakres uszkodzeń szybowca pokazano na zdjęciach (rys.1÷9).





Rys.1÷9 Uszkodzenia szybowca SZD-9bis Bocian 1E o znakach SP-2797 (fot. Aeroklub Wrocławski)

Uczeń-pilot szybowcowy miał ukończone szkolenie teoretyczne do licencji PL(G) z wynikiem pozytywnym oraz badania lotniczo-lekarskie klasy 2 bez ograniczeń. Nalot ogólny ucznia-pilota wynosił: 5 godz. 16min. Nalot w ostatnich 90 dniach: 5 godz. 16 min., nalot w ciągu ostatnich 24 godz.: 9 lotów w łącznym czasie 36 min.

Instruktorem nadzorującym lot był instruktor szybowcowy klasy 2, posiadający badania lotniczo-lekarskie klasy 2 z ograniczeniem VNL. Nalot ogólny instruktora wynosił: 410 godz., w tym nalot instruktorski: 180 godz.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Błąd w technice lądowania polegający na energicznym dociąganiu drążka sterowego na wysokości wyrównania co doprowadziło do zafalowań profilu lotu i twardego przyziemienia na koło główne, oraz po kolejnym poderwaniu, przepadnięcia szybowca i uderzenia w ziemię z trawersem;
2. Brak reakcji ucznia-pilota podczas lądowania na komendę wydaną drogą radiową przez instruktora nadzorującego lot.

Okoliczność sprzyjająca:

Nieumiejętne poprawianie błędów podczas lądowania, wynikające z małego doświadczenia ucznia-pilota.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika SP:

1. Po rozmowie z uczniem-pilotem podjęto decyzję o skreśleniu go ze szkolenia praktycznego ze względu na niekontrolowane działania i zbyt silne reakcje emocjonalne podczas sytuacji wykraczających poza standardowe;
2. Zalecono omówienie nieprawidłowych stanów lotu, reakcji na nie dowódcy statku powietrznego oraz przypomniano o zachowaniu spokoju i nie wykonywaniu gwałtownych, niebezpiecznych ruchów sterami.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Zespół badający użytkownika SP stwierdził, że brak badań psychologicznych podczas wykonywania wstępnych badań lotniczo-lekarskich nie eliminuje kandydatów którzy mają zaburzenia emocjonalne oraz psychomotoryczne, natomiast instruktorzy szkolenia praktycznego nie posiadają wystarczającej wiedzy w tym zakresie.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie była w stanie dokonać pełnej oceny zaistniałego zdarzenia ze względu na brak analizy procesu przebiegu szkolenia ucznia-pilota, wynikający z braku wystarczającej współpracy kierownictwa Aeroklubu Wrocławskiego z PKBWL (uzupełnienia treści raportu o niezbędne informacje).

Koniec

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