



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1927/15			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>5 września 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Rudniki EPRU</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>SZD-59 Jantar Acro</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>SP-3765</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Aeroklub Częstochowski</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>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL na zgłoszeniu.</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>23 września 2015r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 05 września 2015 r. na lotnisku w Rudnikach odbywały się loty treningowe na akrobację. Po skończonej wiązance akrobacji pilot skierował szybowiec do trzeciego zakrętu i wszedł w krąg nadlotniskowy. W trakcie wykonywania czwartego zakrętu otworzył hamulce aerodynamiczne a po chwili je zamknął. Po wyjściu na prostą do lądowania po około 10 sekundach lotu, pilot ponownie uchylił hamulce aerodynamiczne, ale kiedy chciał je zamknąć pomimo kilku prób nie był w stanie tego zrobić aż do momentu przyziemienia. Ponieważ ką

podejścia do lądowania był bardzo płaski i wiał mocny wiatr a płyty hamulcowe były ciągle uchylone, przyziemienie szybowca nastąpiło przed trawiastym pasem startowym na nieużytkowej części lotniska w wysokiej trawie. W trakcie dobiegu, aby szybciej zatrzymać szybowiec pilot otworzył pełne hamulce. Ponieważ cały lot był zarejestrowany przez kamerę filmową umieszczoną na ogonie szybowca, więc możliwa była analiza zaistniałego incydentu. Główną przyczyną incydentu było zbyt płaski profil podejścia do lądowania oraz za wczesne otwarcie hamulców aerodynamicznych zwłaszcza, że wiał silny czołowy wiatr. W momencie kiedy po uchyleniu hamulców aerodynamicznych pilot nie potrafił ich zamknąć i widział, że nie doleci do użytkowej części lotniska mógł on odchylić lot lekko w lewo i wylądować na pasie betonowym DS 260. Po przyziemieniu w wysokiej trawie pilot nie powinien otwierać pełnych hamulców aerodynamicznych gdyż mogło to spowodować przyhamowanie jednego ze skrzydeł i doprowadzić do wykonania cyrkla a w konsekwencji uszkodzenia szybowca lub do uszkodzenia dolnych płyt hamulcowych. W trakcie analizy filmu stwierdzono, że hamulce aerodynamiczne szybowca wychylają się niesymetrycznie. Ilustracja poniżej.



Widoczne niesymetryczne wychylenie hamulców aerodynamicznych.

Podczas kontroli układu hamulców aerodynamicznych przeprowadzonej na ziemi po zdarzeniu nie stwierdzono żadnych trudności z ich otwieraniem i zamykaniem. Problem z zamknięciem hamulców mógł wynikać ze zbyt małej siły fizycznej pilota.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- Zbyt daleko wykonany czwarty zakręt, co spowodowało płaski profil podejścia do lądowania.
- Za wczesne uchylenie hamulców aerodynamicznych.

Podjęte działania profilaktyczne:

nie podjęto.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

nie wydano.

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji, w związku z niesymetrycznym wychylaniem się płyt hamulców aerodynamicznych, należy wykonać przegląd i regulację układu hamulcowego.

Koniec

Nadzorujący badanie	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>
---------------------	---------------	----------------------------