

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Rodzaj zdarzenia: WYPADEK
2. Badanie przeprowadził: PKBWL
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 02.07.2006 r. godz. 13:50
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania¹⁾: EPWS, EPWS
5. Miejsce zdarzenia²⁾: Węgrzynów k/Milicza
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń³⁾:
Szybowiec, SZD-52 Jantar 15, SP-3215, Aeroklub Wrocławski, Aeroklub Wrocławski,
uszkodzenie ramy koła głównego
7. Typ operacji⁴⁾: przelot szybowcowy
8. Faza lotu⁵⁾: lądowanie w terenie przygodnym
9. Warunki lotu⁶⁾: VFR / VMC
10. Czynniki pogody⁷⁾: bez wpływu na zaistnienie zdarzenia
11. Organizator lotów / skoków: Aeroklub Wrocławski
12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego⁸⁾: rodzaj licencji, uprawnień lotniczych oraz wiek i płeć; czas odpoczynku przed lotem/lotami/skokiem;
Mężczyzna lat 45, posiada licencję pilota szybowcowego PL(G), nalot ogólny 793 godz. i 11200 km przelotów po trasach, nalot za ostatnie 90 dni - 34 godz., za ostatnie 24 godziny 4 godz., oraz na statku powietrznym, na którym zaistniało zdarzenie całkowity – 25 godz., za ostatnie 90 dni – 1 godz. 26 min., za ostatnie 24 godziny 1 godz. 26 min.
13. Obrażenia załogi i pasażerów⁹⁾: bez obrażeń

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia¹⁰⁾

W dniu 2 lipca pilot szybowcowy wykonywał lot na szybowcu SZD-52 Jantar 15, SP-3215. Celem lotu była próba bicia rekordu klubowego na trasie wieloboku o długości pomiędzy 100 a 200 km. Start ziemny z lotniska Wrocław Szymanów (EPWS) odbył się o godzinie 12:24. Warunki meteorologiczne do wykonania lotu pilot ocenił jako dobre (noszenia ok. 2m/s, wiatr na wysokości ok. 1200 m ok. 25 km/h). Następnie z wysokości 1150 m AMSL pilot odszedł na trasę w kierunku północno wschodnim. Po dotarciu do rejonu miejscowości Milicz warunki meteorologiczne gwałtownie pogorszyły się na skutek zwiększenia prędkości wiatru (wg pokładowego komputera) do wartości 40-50 km/h, który porozrywał noszenia. Uniemożliwiło to uzyskanie przez pilota wysokości niezbędnej do powrotu na lotnisko startu. Pilot postanowił wylądować na dawnym lądowisku ZUA w Miliczu. Jednak będąc nad lądowiskiem na wysokości ok. 800 m pilot stwierdził, że lądowisko nie nadaje się do lądowania ze względu na zarośla, wydeptane trakty oraz znaczną liczbę znajdujących na nim osób. Pilot podjął decyzję o locie z wiatrem do drugiego pola o niskiej roślinności, które wcześniej miał wybrane jako zapasowe. Po przylocie nad wybrane pole na wysokości ok. 300 m na pozycji „z wiatrem” pilot zapoznał się z fakturą powierzchni i nie zauważył nic niepokojącego na wybranym miejscu przyziemienia ale zauważył silnie uginające się wysokie topole rosnące na południowym skraju wybranego pola do lądowania (wiatr ok. 40 km/h wg komputera pokładowego. Ze względu na silny przyziemny wiatr pilot podjął decyzję o wybraniu kierunku lądowania w łozu wiatru. Podejście do lądowania pilot wykonał z zakrętu o 180° z zachowaniem zwiększenia prędkości z powodu wzmożonej turbulencji. Przyziemienie nastąpiło prawidłowo na kłapach ustawionych na +2 i małej prędkości względem ziemi z uwagi na silny czołowy wiatr. Po kilkunastu metrach dobiegu szybowiec wjechał w niewidoczną z powietrza poprzeczną bruzdę od koła traktora o głębokości ok. 7-10 cm. Po najechnaniu na krawędź bruzdy pilot poczuł wstrząs, szybowiec obniżył się i kontynuował dobieg w linii prostej do zatrzymania. Pilot nie doznał żadnych obrażeń i po opuszczeniu szybowca stwierdził uszkodzenie podwozia głównego polegające na wygięciu krótkich prętów blokowania podwozia w pozycji „otwarte”.

Podwozie tego prototypowego egzemplarza szybowca (nr fab. X-137) w przeszłości było w podobny sposób uszkodzone w zdarzeniach, które miały miejsce na lotnisku. Świadczy to podatności tego podwozia na uszkodzenia wynikające prawdopodobnie ze specyfiki jego prototypowej konstrukcji. Na bliźniaczym egzemplarzu (X-136) użytkowanym w innym aeroklubie uszkodzenia podwozia nie występują.

15. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: przetoczenie się szybowca podczas dobiegu, po lądowaniu w terenie przygodnym, przez poprzeczną, niewidoczną z powietrza, bruzdę co spowodowało uszkodzenie podwozia.
16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: prototypowa konstrukcja podwozia, prawdopodobnie w tym egzemplarzu szybowca, szczególnie podatna na uszkodzenia.
17. Zastosowane środki profilaktyczne: powiadomienie właściciela certyfikatu typu
18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: brak

Podpis nieczytelny

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym PKBWL)

OBJAŚNIENIA:

- Ad ¹⁾ - Kod ICAO lotniska, nazwa lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań.
- Ad ²⁾ - podać współrzędne geograficzne, odległość od pomocy r/nawigacyjnej TMA, CTR, AWY itp. (w miarę możliwości);
- Ad ³⁾ - w tym: rodzaj napędu, typ podwozia, max ciężar startowy (MTOW), nr seryjny płatowca i rok jego produkcji; stopień uszkodzenia (zniszczony, znacznie uszkodzony, nieznacznie uszkodzony, bez uszkodzeń);
- Ad ⁴⁾ - np.: lot komercyjny (pasażerski, cargo, regularny, nieregularny, transport pacjentów-LPR);
lot ogólny (potrzeby własne/rekreacja, korporacyjny-transport pracowników, szkolny/treningowy-samodzielny lub z instruktorem, inny);
lot usługowy (rolniczy, pomiarowy, fotografowanie, p.pożarowy, inny);
lot państwowy (wojsko, policja, straż graniczna, inny);
- Ad ⁵⁾ - np.: postój, kołowanie, rozbieg, start, wznoszenie, manewrowanie, lot po trasie, lot po kręgu, zbliżanie/zniżanie, lądowanie, dobieg;
- Ad ⁶⁾ - np.: VFR, SVFR, IFR (VMC, IMC);
- Ad ⁷⁾ - np.: ograniczona widzialność, turbulencja, boczny wiatr, prędkość wiatru, opad (deszczu, mżawki, gradu, śniegu), burza z piorunami, oblodzenie i tp.;
- Ad ⁸⁾ - rodzaj licencji, uprawnień lotniczych oraz wiek i płeć; czas odpoczynku przed lotem/lotami/skokiem; nalot ogólny (wszystkie typy statków powietrznych łącznie), całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny oraz na statku powietrznym, na którym zaistniało zdarzenie (całkowity, za ostatnie 90 dni, za ostatnie 24 godziny).
- Ad ⁹⁾ - proszę umieścić informację o:
Załoga - stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
Pasażerowie-stopień odniesionych obrażeń (liczba: śmiertelne, poważnie ranne, lekko ranne, bez obrażeń);
- Ad ¹⁰⁾ - proszę opisać zdarzenie w sposób możliwie jasny i precyzyjny. Opis powinien zawierać m.in. odpowiedzi na pytania: co się wydarzyło? w jaki sposób się objawiło? jaką akcją podjęto? jaka akcja była potrzebna? jaki czynnik spowodował taką sytuację? dlaczego taka sytuacja zaistniała? oraz sugestie mające na celu uniknięcie takich zdarzeń w przyszłości. Jeżeli zachodzi potrzeba można w tej części umieścić zdjęcia lub szkice obrazujące analizę przebiegu zdarzenia.
- Ad ¹¹⁾ - umieszczać w przypadku, gdy podmiotem badającym nie jest PKBWL.