

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.

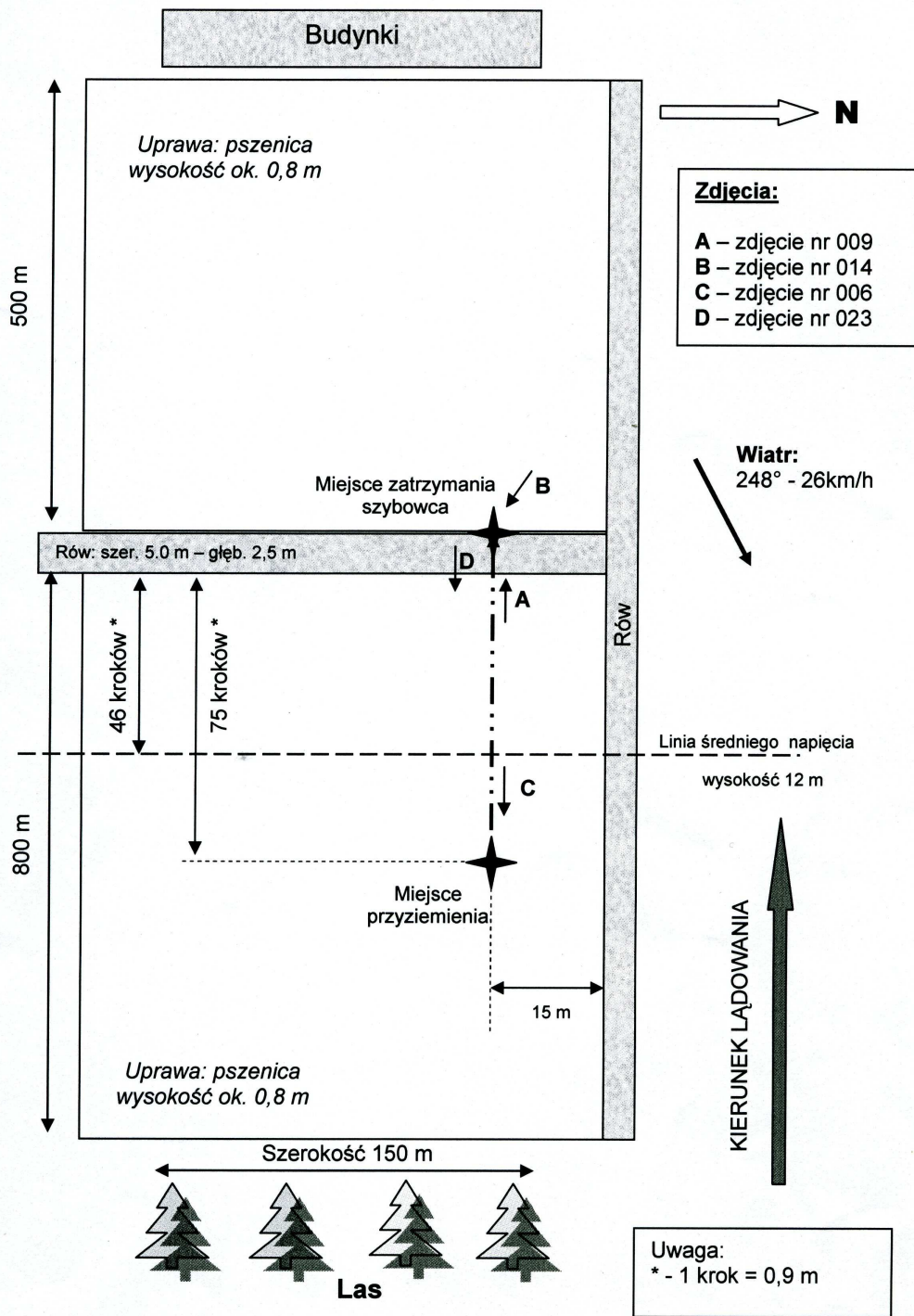
1. **Rodzaj zdarzenia:** WYPADEK
2. **Badanie przeprowadził:** PKBWL
3. **Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 20 lipca 2009r. 16: 05 LMT;
4. **Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** lotnisko Michałków (EPOM) 51⁰42`06``N; 17⁰51`03``E
5. **Miejsce zdarzenia:** teren przygodny Ostrów Kaliski 51⁰32`07``N; 18⁰15`11`` E
6. **Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** Szybowiec SZD-48-3 Jantar Std. SP-3445, seria i nr fabryczny: B-1709, rok budowy: 1987, właściciel i użytkownik – Aeroklub Ostrowski, szybowiec poważnie uszkodzony: Rozszczelnione zbiorniki balastowe obu skrzydeł, uszkodzenia krawędzi natarcia skrzydła lewego, rozwarstwienie 30 cm fragmentu części spływowowej skrzydła prawego, drobne uszkodzenia spodniej części obu skrzydeł. Zniszczenie oszklenia kabiny, uszkodzona rama kabiny, tablica przyrządów wyrwana z konsoli, liczne przebicia przedniej części kadłuba, uszkodzony kanał wentylacji. Uszkodzenia kratownicy podwozia, pęknięty kadłub w górnej części od luku bagażnika do statecznika pionowego. Przerwane poszycie kadłuba w miejscu przejścia w rurę. Pęknięta krawędź natarcia statecznika pionowego.



Fot. 1-3. Widoczne uszkodzenia przodu kadłuba, tablicy przyrządów i ogona

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

Uwaga: dla przejrzystości szkicu nie jest zachowana skala rysunku



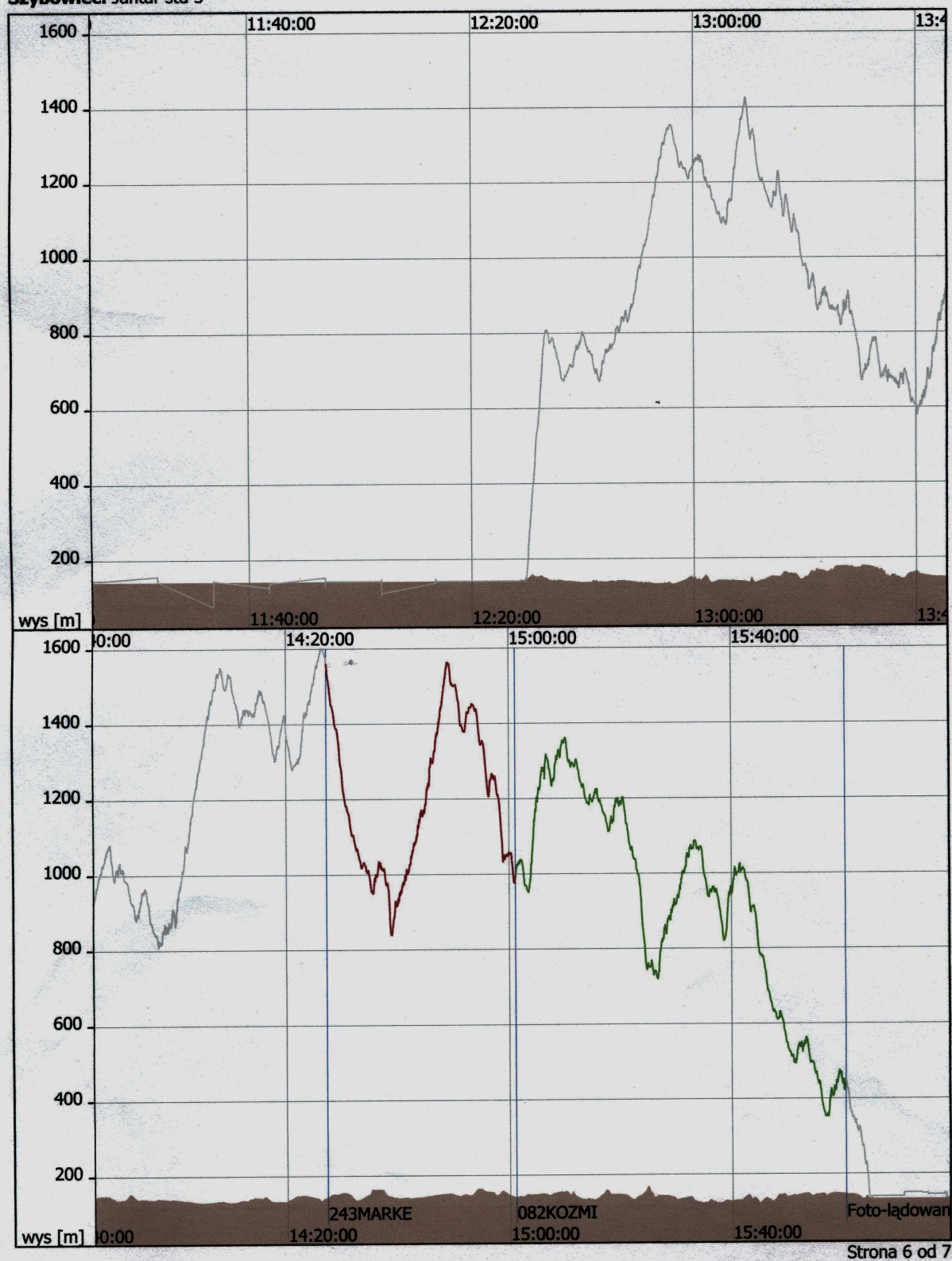
Szkic miejsca lądowania
szybowiec SZD-43-3 Jantar Std 3 SP-3445 w dniu 20.07.2009 o godz. 16:04 LT
miejscowość: Ostrów Kaliski k/ Grabowa nad Prosną
współrzędne miejsca lądowania: N51°32'07" E018°15'11"

Rys. 1. Szkic miejsca lądowania

Barogram

97K_HI.igc

Data: 20 lipiec 2009
Pilot: Widziszowski Jacek
Szybowiec: Jantar std 3



Rys. 2. Barogram lotu szybowca Jantar Std. SP-3445, w dniu 20 lipca, 2009r.

7. **Typ operacji:** lot w konkurencji obszarowej w ramach XXXVII Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów.
8. **Faza lotu:** lądowanie w terenie przygodnym, zakończone w zarośniętym rowie melioracyjnym.
9. **Warunki lotu:** lot VFR w warunkach VMC, oświetlenie dzienne;
10. **Czynniki pogody:** lądowanie pod słońce mogło mieć wpływ na pogorszenie obserwacji terenu.
11. **Organizator lotów:** Aeroklub Ostrowski
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** mężczyzna lat 20. Licencja pilota szybowcowego Nr.PL-xxx-PL(G)-07 ważna do 28.06.2012r.
Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasa 2. Nr. xxx/2/2005;
Kontrola techniki pilotażu 18.04.2009r. ważna do 17.04.2010r.
Nalot ogólny 256 godzin 57 min. z tego na szybowcu Jantar 13 lotów w czasie 16godz. 30min.
13. **Obrażenia załogi i pasażerów:** bez obrażeń.
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** W dniu 20 lipca 2009 roku, pilot wystartował z lotniska Michałków na szybowcu Jantar Std-3 o znakach rejestracyjnych SP-3445 do konkurencji obszarowej w ramach XXXVII Szybowcowych Mistrzostw Juniorów. Dolatując do pierwszej strefy Koźmin, pilot ocenił, że ma zbyt małą wysokość, więc z wysokości 700m, cofnął się nad lotnisko. Tam nabrał wysokość i dokonał drugiego nalogu na taśmę startową. Ponownie zaliczył strefę Koźmin i wykonał lot w kierunku drugiej strefy Grabów, którą również zaliczył. Na skutek zaniku noszeń, pilot podjął decyzję o przerwaniu lotu i lądowaniu w terenie przygodnym. Będąc na wysokości 498 m AMSL, pilot wybrał pole lądowania i krążąc nad nim, w słabym noszeniu, dokonał jego przeglądu. Wykonał odpowiedni manewr i podszedł do lądowania znad lasu, na otwartych hamulcach. Lądowanie przebiegło normalnie, ale pod koniec dobiegu, szybowiec wpadł do głębokiego, zarośniętego rowu melioracyjnego niewidocznego z powietrza, który wcześniej pilot ocenił, jako polną drogę. Koło podwozia uderzyło w przeciwległą ścianę, co spowodowało wybicie szybowca w górę, przeskoczenie rowu i zatrzymanie się na polu za rowem. Po wyjściu z szybowca i ocenie uszkodzeń pilot telefonicznie powiadomił dyrektora zawodów.



Fot. 4. Rów melioracyjny biegnący w poprzek drogi lądowania

15. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było wtoczenie się szybowca w słabo widoczny z powietrza rów melioracyjny, biegnący w poprzek drogi pola wybranego do lądowania szybowca.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- a. Lądowanie pod słońce.
- b. Niewidoczny z powietrza rów melioracyjny biegnący w poprzek drogi lądowania szybowca

Komentarz: Komisja doszła do wniosku, że można rozpatrywać dwa scenariusze doprowadzające do zdarzenia:

- a. Pilot mógł podchodzić na zwiększonej prędkości, skutkiem, czego szybowiec niósł się długo przed przyziemieniem, skracając tym samym drogę dobiegu.
- b. Przyczyną zdarzenia mogła być rozgrzana słońcem powierzchnia ziemi powodując, że szybowiec długo niósł się nad łanem pszenicy, co doprowadziło do skrócenia przestrzeni możliwego dobiegu.

17. Zastosowane środki profilaktyczne: Nie zaproponowano zaleceń profilaktycznych.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: Nie zaproponowano.

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK

Członek: mgr inż. Jacek JAWORSKI

Ekspert: dr pil. Jerzy SZCZYGIEŁ

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK

Podpis nieczytelny

(czytelny podpis przedstawiającego informację)

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK

Podpis nieczytelny

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym)