

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC fax - (22)5207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

7	2	3	/	0	9										
---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska, Warszawa, Babice

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

Teren ogródków działkowych, około 1000 m na północ od środka lotniska, na trawersie „KWADRATU” szybowcowego;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2	0	0	9
---	---	---	---

Rok

0	8
---	---

Miesiąc

2	8
---	---

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1	1
---	---

Godz.

5	0
---	---

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

P.D.P.S. „PZL-Bielsko”

Typ SP

SZD-50-3 „Puchacz”

Znaki rejestracyjne SP

S	P	-	3	3	2	3	
---	---	---	---	---	---	---	--

Państwo rejestracji SP

Rzeczpospolita Polska

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa

II – PRZEBIEG LOTU**LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE**

Rodzaj lotu

1. ☐ pasażerski2. ☐ cargo3. ☐ pasaż./cargo4. ☐ przebazowanie5. ☐ szkolny / kontrolny6. ☐ inny7. ☐ nieznanS ☐ lot regularnyN ☐ lot nieregularnyZ ☐ nieznanD ☐ lot krajowyI ☐ lot międzynarodowyZ ☐ nieznan

Rodzaj lotu

45. ☐ akwizyc./ pokaz.

Y. ☐ inny

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ zdarzenie zaistniało na ziemi

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
	2				
Pasażerowie					
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

D ☒ zniszczony S ☐ poważnie uszkodzony M ☐ nieznacznie uszkodzony N ☐ nie było Z ☐ nie ustalono

V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

Ogólna sytuacja meteorologiczna

1 ☒ VMC

2 ☐ IMC

Z ☐ nie ustalono

Warunki oświetlenia

1 ☐ świt

2 ☒ oświetlenie dzienne

3 ☐ zmierzch

4 ☐ noc księżycowa

5 ☐ noc ciemna

Z ☐ nie ustalono

KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

START DO LOTU NA NAUKĘ POSTĘPOWANIA
W SYTUACJACH KORKOCIAĞOWYCH

WYCZEPIENIE SZYBOWCA W REJONIE HUTY
NA WYSOKOŚCI OKOŁO 1000 M

WYKONANIE ĆWICZENIA W REJONIE
WYCZEPIENIA

WEJŚCIE SZYBOWCA W KRAĞ
NADLOTNISKOWY NA POZYCJĘ „Z WIATREM”
NA WYSOKOŚCI OKOŁO 250 M

WEJŚCIE SZYBOWCA W PRAWY KORKOCIAĞ

WYPROWADZENIE Z PRAWEGO KORKOCIAĞU
PO OKOŁO $\frac{3}{4}$ ZWITKI I PRZEJŚCIE NA STROME
WZNOSZENIE

PONOWNE WEJŚCIE W PRAWY KORKOCIAĞ

ZATRZYMANIE OBROTU PO OKOŁO 1 ZWITCE
Z PRZEJŚCIEM DO LOTU PIONOWEGO

ZDERZENIE Z ZIEMIĄ

ETAP LOTU:

LOT DO STREFY

LOT PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM

CZĘŚĆ OPISOWA:

W dniu 28.08.2009 r. uczeń pilot szybowcowy (lat 16), wykonywał wraz z instruktorem (lat 72) pierwszy lot na naukę postępowania w sytuacjach korkociagowych wg zadania I ćw. 5. W locie tym uczeń-pilot uczy się wyprowadzać szybowiec z korkociagu i innych sytuacji niebezpiecznych takich jak: spirala, przeciągnięcie statyczne i dynamiczne.

Start, lot do strefy i zadanie w strefie, według relacji świadków, wykonane były prawidłowo. Po zakończeniu zadania szybowiec skierował się w stronę lotniska i włączył się do kręgu nadlotniskowego na pozycji „Z WIATREM”. Obserwujący lot szybowca świadkowie, zauważyli, że w pewnym momencie szybowiec leciał ze zmniejszoną prędkością. W chwilę później szybowiec, znajdując się na wysokości 220-250 m, wpadł w prawy korkociąg. Wyprowadzenie z korkociagu nastąpiło po około $\frac{3}{4}$ zвитki z przejściem do stromego wznoszenia, bez próby przejścia do lotu poziomego. Szybowiec na skutek spadku prędkości ponownie wpadł w prawy korkociąg. Po około 1 zвитce korkociagu nastąpiło zatrzymanie obrotów szybowca i przejście do stromego lotu nurkowego. W tej pozycji szybowiec zderzył się z ziemią w rejonie ogródków działkowych, 970 m od „KWADRATU” szybowcowego. Szacowany kąt zderzenia z ziemią to 80°. W wyniku zderzenia instruktor i uczeń ponieśli śmierć na miejscu.

Badania wraku szybowca przeprowadzone na miejscu zdarzenia oraz w czasie późniejszym nie wykazały jakiegokolwiek niesprawności szybowca mogącej mieć wpływ na zaistnienie wypadku. Do chwili zderzenia z ziemią wszystkie układy sterujące były sprawne.

Zarówno uczeń-pilot jak i instruktor posiadali ważne badania lotniczo-lekarskie oraz stosowne dopuszczenia do wykonywania lotów.

Instruktor posiadał nalot samodzielny około 1555 godzin, a w 2009 roku wyszkolił podstawowo jedną grupę uczniów-pilotów.

Uczeń-pilot był szkolony przez instruktora-praktykanta a instruktor, który brał udział w feralnym locie, miał dodatkowo ocenić postępy szkolonego ucznia (zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie procedurami). Według opinii uzyskanych podczas badania, szkolony uczeń wykazywał bardzo duże postępy w nauce pilotażu a jego reakcje na niestandardowe sytuacje w locie były prawidłowe.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

NIE WYDANO

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

NIE ZAPROPONOWANO.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM