MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

Zdarzenie nr: 64/03

Szybowiec SZD–24C Foka, SP-3630

8 czerwca 2003 r., Bralin

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych 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.

Warszawa 2008

SPIS TREŚCI

Informacje ogólne 3
Streszczenie 3
1. INFORMACJE FAKTYCZNE I ANALIZA 4
1.1. Historia lotu, analiza okoliczności i przebiegu zdarzenia lotniczego 4
1.2. Obrażenia osób. 4
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego 5
1.4. Inne uszkodzenia. 5
1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze). 5
1.6. Informacje o statku powietrznym. 5
1.7. Informacje meteorologiczne. 6
1.8. Pomoce nawigacyjne. 6
1.9. Łączność. 6
1.10. Informacje o miejscu zdarzenia. 6
1.11. Rejestratory pokładowe. 6
1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu. 6
1.13. Informacje medyczne i patologiczne. 6
1.14. Pożar. 6
1.15. Czynniki przeżycia. 6
1.16. Badania i ekspertyzy. 7
1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej. 7
1.18. Informacje uzupełniające. 7
1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań. 7
2. WNIOSKI KOŃCOWE. 7
2.1. Ustalenia komisji. 7
2.2. Przyczyna wypadku 7
3. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE. 8
4. ZAŁĄCZNIKI. 8

INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj zdarzenia:	**Wypadek**
Rodzaj i typ statku powietrznego:	**Szybowiec SZD–24C Foka**
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	**SP-3630**
Dowódca statku powietrznego:	**Pilot szybowcowy**
Organizator lotów:	**Prywatny**
Użytkownik statku powietrznego:	**Prywatny**
Właściciel statku powietrznego:	**Prywatny**
Miejsce zdarzenia:	**Bralin**
Data i czas zdarzenia:	**8 czerwca 2003 r., 16:20 LMT**
Stopień uszkodzenia statku powietrznego:	**Uszkodzony**
Obrażenia załogi:	**Bez obrażeń**

STRESZCZENIE

W dniu 8 czerwca 2003 roku pilot szybowcowy, mężczyzna lat 32, wykonywał lądowanie w terenie przygodnym na szybowcu SZD-24C Foka, znak rozpoznawczy SP-3630, w pobliżu miejscowości Bralin. Podczas dobiegu usterzenie szybowca zaczepiło o kępę traw, co spowodowało wybudowanie statecznika z okucia. Lądowanie nastąpiło około godziny 16:20 LMT. Pilot nie odniósł obrażeń.

Badanie zdarzenia przeprowadził zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. Jerzy KĘDZIERSKI - kierujący zespołem,

dr inż. Maciej LASEK - członek zespołu,

inż. Tomasz MAKOWSKI - członek zespołu

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę wypadku lotniczego:

Przyczyną zaistnienia wypadku było zahaczenie usterzeniem poziomym o kępę traw, co w konsekwencji spowodowało wybudowanie statecznika poziomego z okucia w kadłubie.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było wybranie przez pilota pola do lądowania, na którym była wysoka uprawa.

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE I ANALIZA

1.1. Historia lotu, analiza okoliczności i przebiegu zdarzenia lotniczego

W dniu 8 czerwca 2003 roku pilot szybowcowy, mężczyzna lat 32, wystartował z lotniska w Pile na szybowcu SZD-24C Foka, znak rozpoznawczy SP-3630, w celu wykonania przelotu treningowego po trasie Piła – Czaplinek – Barwice – Piła. Podczas wykonywania tego przelotu około godziny 16-tej warunki termiczne na tyle pogorszyły się, że pilot po wybraniu nadającego się do lądowania przygodnego pola wylądował w pobliżu miejscowości Bralin. Podczas dobiegu usterzenie szybowca zaczepiło o kępę traw, co spowodowało wybudowanie statecznika z okucia. Lądowanie nastąpiło około godziny 16:20 LMT. Usterzenie poziome szybowca Foka jest położone bardzo nisko, co powoduje w przypadku lądowania na polu porośniętym wyższą roślinnością możliwość jego uszkodzenia. Podstawową przyczyną tego uszkodzenia podczas lądowania jest przytrzymanie usterzenia przez roślinność a w skrajnym przypadku nawet odpadnięcie. Pilot wykonujący lądowanie w terenie przygodnym powinien brać pod uwagę specyficzną właściwość tego typu szybowców.

1.2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby
Poważne	-	-	-
Nieznaczne	-	-	-
Bez obrażeń	1	-	-

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku wypadku szybowiec został uszkodzony.

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie było

1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze).

Dowódca statku powietrznego – pilot szybowcowy mężczyzna lat 32.

Posiada licencję pilota szybowcowego ważną do 02.03.2004 r.

Kontrola Wiadomości Teoretycznych przeprowadzona w dniu 16.02.2003 r. z ważnością do 15.02.2004 r.

Posiada nalot ogólny 190 godzin w 209 lotach.

Nalot samodzielny 160 godzin. Posiada uprawnienia do samodzielnego wykonywania lotów na następujących typach szybowców: Bocian, pirat, Mucha, Puchacz, Puchatek, Junior i Foka.

Na typie szybowca, na którym nastąpił wypadek posiada nalot 33 godzin.

Poprzedni lot przed wypadkiem pilot wykonał w dniu 07.06.2003 r.

Posiada orzeczenie lekarskie: zdolny według klasy 2 ważne do 02.03.2004 r.

1.6. Informacje o statku powietrznym.

Szybowiec: SZD-24C Foka. Jednomiejscowy, wyczynowy, wolnonośny grzbietopłat w układzie klasycznym. Podwozie: płoza przednia, koło główne i płoza tylna.

Rok budowy	Producent	Nr fabryczny płatowca	Znaki rozpoznawcze	Nr rejestru	Data rejestru
brak danych	ZSLS filia Wrocław	W-137	SP-3630	3630	brak danych

Świadectwo Zdatności do Lotu ważne do	brak danych
Nalot płatowca od początku eksploatacji	1992 godz.
Liczba lotów od początki eksploatacji	brak danych
Nalot płatowca od ostatniego przeglądu	39 godz.
Resurs pozostały do kolejnego remontu lub przeglądu	123 godz. 52 min.
Data wykonania ostatnich czynności okresowych	12.04.2003 r.
przy nalocie całkowitym	brak danych
wykonano w	brak danych
Kolejne czynności okresowe („50”, „100” itp.)	brak danych

1.7. Informacje meteorologiczne.

Brak danych szczegółowych.

Zachmurzenie 3/8 Cu, po południu zanikające.

Pora dnia: dzień, warunki oświetlenia naturalnego – wczesne popołudnie.

1.8. Pomoce nawigacyjne.

Nie dotyczy.

1.9. Łączność.

Szybowiec był wyposażony w pokładową radiostację typu RS-6101-1 posiadającą pozwolenie ważne do dnia 17.12.2011 r.
Ze względu na lądowanie szybowca w terenie przygodnym żadna korespondencja w chwili zaistnienia zdarzenia nie była prowadzona.

1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.

Wypadek miał miejsce podczas lądowania w terenie przygodnym.

1.11. Rejestratory pokładowe.

Szybowiec nie był wyposażony w rejestrator parametrów lotu.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu.

Szybowiec podczas dobiegu po lądowaniu zaczepieniu usterzeniem poziomym na o kępę traw. Nastąpiło wybudowanie statecznika z okucia w kadłubie.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne.

Pilot nie był poddany badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu.

1.14. Pożar.

Nie było.

1.15. Czynniki przeżycia.

Pilot na skutek zaistnienia wypadku nie odniósł żadnych obrażeń i o własnych siłach opuścił szybowiec.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Przeprowadzono badanie w standardowym zakresie.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.

Bez wpływu na zaistnienie zdarzenia.

1.18. Informacje uzupełniające.

Brak.

1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań.

Nie zastosowano.

2. WNIOSKI KOŃCOWE.

2.1. Ustalenia komisji.

1. Poziom wyszkolenia i kwalifikacje pilota do wykonania przelotu komisja ocenia jako wystarczający.
2. Dokumentacja statku powietrznego w sprawdzonym przez komisję zakresie była prowadzona prawidłowo.
3. Jakość obsług statku powietrznego nie wzbudzała zastrzeżeń.
4. Nie stwierdzono niesprawności statku powietrznego w czasie lotu.
5. Obciążenie statku powietrznego mieściło się w dopuszczalnym zakresie.
6. Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo lekarskie.
7. Stan trzeźwości pilota nie był badany.
8. Usterzenie poziome szybowca zaczepiło o kępę traw, co spowodowało wybudowanie statecznika z okucia w kadłubie.

2.2. Przyczyna wypadku

Przyczyną zaistnienia wypadku było zahaczenie usterzeniem poziomym o kępę traw, co w konsekwencji spowodowało wybudowanie statecznika poziomego z okucia w kadłubie.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było wybranie przez pilota pola do lądowania, na którym była wysoka uprawa.

3. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie zaproponowała wprowadzenia zaleceń profilaktycznych.

4. ZAŁĄCZNIKI.

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis nieczytelny
Jerzy Kędzierski