



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO TRANSPORTU I BUDOWNICTWA
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

Wypadek nr: 76/03

Szybowiec SZD 36A Cobra 15 SP-3092

18 czerwca 2003 roku, Jatutów.

Raport jest wynikiem badania technicznego przeprowadzonego w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2002 r., Nr 130, poz. 1112 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

SPIS TREŚCI

Informacje Ogólne	3
Streszczenie	3
1. Informacje faktyczne	4
1. 1. Historia lotu (dane o locie).....	4
1. 2. Obrażenia osób	4
1. 3. Uszkodzenia statku powietrznego.....	4
1. 4. Inne uszkodzenia.....	4
1. 5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze)	4
1. 6. Informacja o statku powietrznym.....	5
1. 7. Informacje meteorologiczne	5
1. 8. Środki nawigacyjne.....	6
1. 9. Łączność	6
1. 10. Dane dotyczące lotniska.....	6
1. 11. Rejestratory pokładowe	6
1. 12. Informacja o szczątkach i zderzeniu	6
1. 13. Informacje medyczne i patologiczne	6
1. 14. Pożar	6
1. 15. Czynniki przeżycia /Ratownictwo/	6
1. 16. Badania i ekspertyzy	6
1. 17. Informacje o działalności j.o. lotn. i administracji	6
1. 18. Informacje uzupełniające	6
1. 19. Nowe metody badań	7
2. Analiza.....	7
3. Wnioski.....	7
3. 1. Ustalenia komisji:	7
3. 2. Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego:	7
4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE:.....	8

INFORMACJE OGÓLNE

Nr ewidencyjny zdarzenia:	76/03
Rodzaj i typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD-36 A COBRA 15
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	SP-3092
Dowódca statku powietrznego:	Pilot szybowcowy
Użytkownik statku powietrznego:	Aeroklub Ziemi Zamojskiej
Właściciel statku powietrznego:	Aeroklub Polski
Miejsce zdarzenia:	Jatutów
Data i czas zdarzenia:	18.06.2003 godz. 17.05 LMT

STRESZCZENIE

W dniu 18.06.2003 roku pilot szybowcowy Aeroklubu Ziemi Zamojskiej wykonywał przelot po trasie trójkąta 300 km. Na ostatnim boku trasy nastąpił zanik termiki. Pilot lądował przygodnie na obranym, wąskim polu o niskiej uprawie. Szybowiec spychany przez boczny wiatr zaczął skrzydłem o wysoką uprawę na sąsiednim polu, wykonał obrót (cyrkiel) o 180° i uległ rozbiciu. Pilot nie odniósł obrażeń. Zostało to potwierdzone na karcie pobytu w izbie przyjęć Szpitala Wojewódzkiego im. Papieża Jana Pawła II w Zamościu.

Po rozmowie telefonicznej z przewodniczącym PKBWL zespół BL AZZ został zobowiązany do skompletowania materiałów związanych z wypadkiem. Przewodniczący PKBWL upoważnił mgr Jerzego Kędzierskiego do pełnienia obowiązków kierującego zespołem badawczym PKBWL.

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę wypadku lotniczego:

wybranie niewłaściwego pola do lądowania w terenie przygodnym spowodowane najprawdopodobniej zbyt późno podjętą decyzją o lądowaniu.

PKBWL po zakończeniu badania zaproponowała 2 zalecenia profilaktyczne.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE.

1. 1. Historia lotu (dane o locie).

W dniu 18 czerwca 2003 w Aeroklubie Ziemi Zamojskiej na lotnisku Mokre odbywały się loty szybowcowe. Pilot szybowcowy zgłosił chęć przelotu 300 km po trasie Turbia, Dzików, Hrubieszów na szybowcu SZD 36 A Cobra SP-3092. Start do zaplanowanego przelotu odbył się za samolotem o godz. 11.17. Po przeszło 5 godzinnym locie termika zaczęła zanikać. Na wysokości około 550 m pilot, wg. jego zeznań, obrał pole do przygodnego lądowania, wykonał krąg i na wysokości 250 m. znalazł się na prostej do lądowania.

Podczas wyrównania boczny wiatr spychał szybowiec w kierunku pola obsianego owsem o wysokości ok. 50 cm. Nastąpiło zaczepienie końcówką prawego skrzydła o zboże a następnie o ziemię. Szybowiec będąc jeszcze w powietrzu na wysokości wyrównania wykonał obrót o 180 stopni. Po zatrzymaniu się szybowca pilot o własnych siłach opuścił kabinę szybowca. Wypadek nastąpił o godz.17.05 w miejscowości Jatutów.

1. 2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inni
Śmiertelne	-	-	-
Poważne	-	-	-
Nieznaczące	-	-	-

1. 3. Uszkodzenia statku powietrznego.

Szybowiec COBRA uległ uszkodzeniu w około 75% i został przeznaczony do kasacji.

1. 4. Inne uszkodzenia

Nie było.

1. 5 Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 30 jest członkiem Aeroklubu Ziemi Zamojskiej.

Licencja szybowcowa S- wydana 09.11.1999 r. ważna do 11.08.2004 r.

Kontrola wiadomości teoretycznych z dnia 12.04.2003 r ważna do 11.04.2004 r.

Kontrola techniki pilotażu z dnia 12.04.2003 r ważna do 11.04.2004 r.

Nalot ogólny do dnia 18.06.2003 r.- 238 godz.57.min. w tym 214 godz. 17 min. samodzielnie.

Posiada uprawnienie do wykonywania lotów na następujących typach szybowców:

Puchacz, Pirat, Junior, Cobra 15.

Tabela. 1 Lista ostatnich 10-ciu lotów wykonanych przez pilota szybowcowego przed wypadkiem:

L.p.	Data lotu	Miejsce lotu	Zad./ćw.		Typ Płatowca	Rodz. Startu	Liczba lotów		Czas lotu				
			zad.	Ćw.			Dwust.	Sam.	dwuster		samodzielny		
									Godz.	Min.	Godz.	Min.	
1	30.04.03	Zamość	VII	1	Junior	S	-	1	-	-	2	43	
2	17.05.03	Zamość	VII	1	Cobra	S	-	1	-	-	5	03	
3	24.05.03	Zamość	VII	1	Cobra	S	-	1	-	-	-	06	
4	24.05.03	Zamość	VII	2	Cobra	S	-	1	-	-	4	49	
5	29.05.03	Zamość	VII	2	Cobra	S	-	1	-	-	5	00	
6	30.05.03	Zamość	VII	1	Cobra	S	-	1	-	-	2	34	
7	07.06.03	Zamość	VII	1	Cobra	S	-	1	-	-	-	56	
8	12.06.03	Zamość	VII	1	Cobra	S	-	1	-	-	3	23	
9	14.06.03	Zamość	VII	2	Cobra	S	-	1	-	-	3	45	
10	18.06.03	Zamość	VII	2	Cobra	S	-	1	-	-	5	48	wypadek

1.6 Informacja o statku powietrznym.

Szybowiec SZD 36A Cobra 15, jednomiejscowy wyczynowy:

Rok budowy	Producent	nr. fabryczny szybowca	znaki rozpoznawcze	nr rejestru	data rejestru
1977	PD PSz PZL Bielsko	W - 826	SP-3092	3092	14.07.1977

Nalot od początku eksploatacji: 1500 godz.54 min.

Nalot od naprawy głównej: 124 godz.35 min.

Ważność świadectwa zdadności do lotu – 22.04.04 roku

Pozwolenie radiowe na używanie pokładowej stacji lotniczej Nr PA / 0523 / 01 ważne do 31.12.2010 roku.

Na statku powietrznym wykonano obowiązujące czynności i prace okresowe.

1.7. Informacje meteorologiczne.

18.06.2003 roku

Prognoza pogody na rejon Zamościa.

Prognoza ważna od godz. 05.00 dnia 18.06.2003r. Do godz.12.00 UTC dnia 18.06.2003r.

Sytuacja baryczna : Rejon początkowo w zasięgu odsuwającego się na wschód klina wysokiego ciśnienia a następnie stopniowo pod wpływem zatoki niżu z centrum nad Saksonią.

Wiatr dolny 060° – 110°

10 – 20 km/h

Wiatr górny 080° – 120° – 160° 20 – 35 km /h.
Widzialność pozioma 10 – 20 km .
Wielkość i rodzaj zachmurzenia 1 – 4 / 8 lokalnie, 3 – 5 / 8 Cu oraz chmury średnie i wysokie powyżej 3000m.
Wysokość podstawy 1000 m do 1600 m.
Wysokość wierzchołków 1800 m do 2100 m.
Izoterma 0° ok. 2000 m.
Uwagi – W warstwie do 1000 m w ciągu dnia turbulencja umiarkowana.

1. 8. Środki nawigacyjne.

Nie było.

1. 9. Łączność.

Szybowiec był wyposażony w pokładową stację lotniczą RS- 6101-1 z zakresem częstotliwości 122,2-122,9 MHz . Pozwolenie Nr PA/0523/01 z dnia 04.04.2001 r. Ważne do dnia 31.12.2010 r.

1. 10. Dane dotyczące lotniska.

Nie dotyczy.

1. 11. Rejestratory pokładowe.

Brak.

1. 12. Informacja o szczątkach i zderzeniu

Podczas wyrównania szybowiec zaczął końcówką skrzydła o zboże co spowodowało obrócenie szybowca o 180 stopni i zderzenie z ziemią. Szybowiec uległ uszkodzeniu w znacznym stopniu.

1. 13. Informacje medyczne i patologiczne.

Pilot nie odniósł obrażeń i został poddany badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu - wynik 0,00 ‰.

1. 14. Pożar.

Nie było.

1. 15. Czynniki przeżycia /Ratownictwo/.

Po wypadku pilot samodzielnie opuścił szybowiec. W szpitalu, do którego się zgłosił nie stwierdzono żadnych obrażeń .

1. 16. Badania i ekspertyzy.

Przesłuchano pilota, wykonano dokumentację fotograficzną miejsca zdarzenia oraz uszkodzeń szybowca.

1. 17. Informacje o działalności j.o. lotn. i administracji.

Dyrektor A.Z.Z. powiadomił P.K.B.W.L. niezwłocznie po zaistnieniu wypadku.

1. 18. Informacje uzupełniające.

Badanie wypadku prowadził Zespół Badawczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie

1. Jerzy Kędzierski – kierujący zespołem.
2. Jerzy Pszczółkowski – członek zespołu.
3. Mirosław Królikowski – członek zespołu.

1. 19. Nowe metody badań

Nie było.

2. ANALIZA

Pilot w swoim oświadczeniu pisze, że nie mając pewności dolecenia do lotniska (w warunkach zanikających noszeń) na wysokości 550 m wybrał pole do przygodnego lądowania. Jednak zdaniem Komisji wysokość wyboru pola do lądowania była prawdopodobnie znacznie niższa ponieważ miejsce lądowania szybowca w okolicy Jatutowa jest oddalone od lotniska w Mokrym o ok. 9 km co przy doskonałości szybowca Cobra wynoszącej ok. 30 i przy tylnym wietrze pozwalałoby na bezpieczny dolot do lotniska z zapasem wysokości ok. 250 m. W następnym zdaniu w oświadczeniu pilot napisał, że wykonał krąg i na wysokości 250 m znalazł się na prostej do lądowania. Praktycznie z wysokości 250 m nad terenem na szybowcu Cobra można wykonać krąg co umożliwiłoby lepszą ocenę miejsca przyziemienia z uwzględnieniem kierunku wiatru. Wybór kierunku lądowania z tylnym bocznym wiatrem na wąskim polu spowodował, że podczas zmniejszającej się prędkości na wyrównaniu boczny wiatr zepchnął szybowiec nad pole obsiane zbożem a pilot nie zareagował na to znoszenie. W wyniku przemieszczenia szybowca nastąpiło zaczepienie końcówką prawego skrzydła o zboże a następnie o ziemię. Szybowiec będąc jeszcze w powietrzu wykonał obrót o 180 stopni i zderzył się z ziemią ulegając w dużym stopniu uszkodzeniu.

3. WNIOSKI

3. 1. Ustalenia komisji:

Na podstawie zebranego materiału dowodowego PKBWL ustaliła co następuje :

- a. Warunki meteorologiczne do wykonania tego przelotu były odpowiednie.
- b. Pilot posiadał uprawnienia i kwalifikacje do wykonywania przelotów.
- c. Pilot nie znajdował się pod wpływem alkoholu
- d. Od początku sezonu 2003 r. pilot wylatał ponad 30 godzin i wykonał 3 przeloty trasowe.
- e. Pilot wykonał lądowanie z tylnym bocznym wiatrem na zbyt wąskim polu
- f. Szybowiec był sprawny technicznie

3. 2. Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego:

Przyczyną wypadku lotniczego było:

wybranie niewłaściwego pola do lądowania w terenie przygodnym spowodowane najprawdopodobniej zbyt późno podjętą decyzją o lądowaniu.

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi materiałami dotyczącymi wypadku pilota szybowcowego na szybowcu SZD-36A Cobra znak rozpoznawczy SP-3092 proponuje następujące zalecenia profilaktyczne:

1. W stosunku do Aeroklubu Ziemi Zamojskiej – zobowiązać szefa szkolenia do zapoznania wszystkich pilotów aeroklubu z okolicznościami wypadku.
 2. W stosunku do Aeroklubu Polskiego – omówić okoliczności wypadku w analizie stanu bezpieczeństwa lotów.
-

KONIEC

Kierujący Zespołem Badawczym