



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
MINISTERSTWO TRANSPORTU  
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

# RAPORT KOŃCOWY

POWAŻNY INCYDENT

**zdarzenie nr: 232/04**

**statek powietrzny -samolot Jak-12M SP-KRD**

**28 sierpnia 2004 r., Bezmiechowa Górna**

*Raport jest wynikiem badania 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 Informacja faktyczne. ....	5
1.1 Historia lotu (dane o locie). ....	5
1.2 Obrażenia osób. ....	5
1.3 Uszkodzenia statku powietrznego.....	5
1.4 Inne uszkodzenia. ....	5
1.5 Informacja o składzie osobowym (dane o załodze). ....	5
1.6 Informacja o statku powietrznym. ....	6
1.7 Informacje meteorologiczne. ....	7
1.8 Środki nawigacyjne. ....	7
1.9 Łączność. ....	7
1.10 Dane dotyczące lotniska. ....	7
1.11 Pokładowe rejestratory. ....	7
1.12 Informacja o szczątkach i zderzeniu.....	7
1.13 Informacje medyczne i patologiczne. ....	7
1.14 Pożar. ....	7
1.15 Czynniki przeżycia /Ratownictwo/. ....	7
1.16 Badania i ekspertyzy.....	8
1.17 Informacje o działalności j.o. lotn. i administracji.....	8
1.18 Informacje uzupełniające.....	8
1.19 Nowe metody badań .....	8
2 Analiza.....	8
2.1 Poziom wykszolenia .....	8
2.2 Organizacja lotów i przebieg zdarzenia.....	8
3 Wnioski.....	9
3.1 Ustalenia Komisji .....	9
3.2 Przyczyna wypadku .....	9
4. Zalecenia profilaktyczne.....	10
5. Załączniki .....	10

## INFORMACJE OGÓLNE

Nr ewidencyjny zdarzenia:	<b>232/04</b>
Rodzaj i typ statku powietrznego:	<b>Samolot Jak-12M</b>
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	<b>SP-KRD</b>
Dowódca statku powietrznego:	<b>Pilot zawodowy samolotowy</b>
Użytkownik statku powietrznego:	<b>Pilot zawodowy samolotowy</b>
Właściciel statku powietrznego:	<b>Osoba prywatna</b>
Miejsce zdarzenia:	<b>Bezmiechowa Górna</b>
Data i czas zdarzenia:	<b>28 sierpnia 2004 r, godz. 14.30 LT</b>

## STRESZCZENIE

Dnia 28 sierpnia 2004 r. w Bezmiechowej Górnej odbywały się uroczystości otwarcia Akademickiego Ośrodka Szybowcowego i Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Lotniczego Laboratorium Naukowo-Badawczego Politechniki Rzeszowskiej. W trakcie tych uroczystości około godz. 14.30, w czasie wykonywanych lotów na szybowcach Politechniki Rzeszowskiej miał miejsce dwukrotny nieprzewidziany programem uroczystości i niespodziewany przelot samolotu Jak-12M. Samolot przeleciał nad zgromadzoną publicznością na wysokości od kilku do kilkunastu metrów. Pierwszy przelot po zaniechanym lądowaniu z wychylonymi klapami skrzydłowymi, drugi zaś ze schowanymi klapami podczas odlotu w kierunku lądowiska Weremień.

Badanie incydentu przeprowadził Zespół Roboczy PKBWL w składzie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak

-przewodniczący zespołu badawczego,

dr inż. pil. Juliusz Werenicz

-członek zespołu.

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę incydentu:

PKBWL umorzyła jako nie mające cech zdarzenia lotniczego.

Zebrane materiały przekazuje do ULC celem wykorzystania.

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

## 1. INFORMACJA FAKTYCZNE.

### 1.1. Historia lotu.

W dniu 28.08.2004 r. w Bezmiechowej Górnej odbywały się uroczystości otwarcia Akademickiego Ośrodka Szybowcowego i Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Lotniczego Laboratorium Naukowo-Badawczego Politechniki Rzeszowskiej. W trakcie tych uroczystości około godz. 14.30, w czasie wykonywanych lotów na szybowcach Politechniki Rzeszowskiej miał miejsce kilkakrotny przelot samolotu Jak-12M nad zgromadzoną publicznością na bardzo małej wysokości. Samolot po wykonaniu przelotu nad zgromadzoną publicznością odleciał z rejonu Bezmiechowej Górnej.

### 1.2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inni
Śmiertelne	Nie było	Nie było	Nie było
Poważne	Nie było	Nie było	Nie było
Nieznaczące	Nie było	Nie było	Nie było

### 1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.

Nie było

### 1.4. Inne uszkodzenia.

Nie było

### 1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Pilot posiadał licencję członka załogi latającej – licencja pilota zawodowego samolotowego CPL(A) nr [REDAKTOWANE] wydaną przez ULC w dniu 14.06.2004r. ważną do 1.04.2005r. Pilot posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 wydane w dniu 08.06.2004 z terminem ważności 08.06.2006. Posiadał również świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty [REDAKTOWANE] wydane przez Prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji w dniu 29.03.2002 r. ważne do 29.03.2007 r.

**Dane o nalocie uzyskanym przez pilota**

Rok	Rodzaj statku powietrznego	Pora doby	Liczba lotów	Czas lotu		w tym jako dowódca		Uwagi
				godz.	min.	godz.	min.	
do 07.2004			1606	431	57	289	05	
22.07	Jak-12M	dzień	1	0	11	0	11	
26.07	Jak-12M	dzień	1	0	16	0	16	
06.08	Jak-12M	dzień	2	0	20	0	20	
08.08	Jak-12M	dzień	2	0	12	0	12	
09.08	Jak-12M	dzień	4	1	35	1	35	
10.08	Jak-12M	dzień	2	0	14	0	14	
12.08	Jak-12M	dzień	2	0	16	0	16	
15.08	Jak-12M	dzień	2	1	30	1	30	
16.08	Jak-12M	dzień	3	1	30	1	30	
17.08	Jak-12M	dzień	1	0	15	0	15	
21.08	Jak-12M	dzień	22	2	34	2	34	
28.08	Jak-12M	dzień	1	0	15	0	15	
Ogółem do dnia 28.08.2004			1647	440	06	298	13	

**1.6. Informacja o statku powietrznym.**

Samolot Jak-12M SP-KRD czteroosobowy samolot łącznikowy, górnopłat z dwukolowym podwoziem głównym oraz kółkiem ogonowym, jednosilnikowy.

Rok budowy	Producent	Nr. fabryczny płatowca	Znaki rozpoznawcze.	Nr rejestru	Data rejestru
1960	PZL-WSK Okęcie	2101001	SP-KRB	3793	20.11.2003

Nalot samolotu od początku eksploatacji 2982 godz.  
Ważność Świadectwa Sprawności Technicznej 13.11.2004 r.

Na statku powietrznym wykonano obowiązujące przeglądy i obsługi..  
Silnik tłokowy typu AI-14R

Rok produkcji	Producent	Nr fabryczny	Nr rejestru
1999	WSK- Kalisz	KA819717	6495

Maks. moc startowa 191kW/260 KM.  
Czas pracy silnika od początku eksploatacji 1250 godz.  
Na statku powietrznym wykonano obowiązujące obsługi  
Ciężar samolotu pustego 1026 kG

Ciężar samolotu startowy 1450 kG

**1.7. Informacje meteorologiczne.**

Pogoda w rejonie m. Bezmiechowa Górna była następująca.

Zachmurzenie 5/8 przez chmury wysokie

Widzialność ok. 10 km

Wiatr NE o prędkości do 2m/s, bez porywów.

Zjawiska - brak.

**1.8. Środki nawigacyjne.**

Typowe dla samolotu JAK-12M.

**1.9. Łączność.**

Samolot był wyposażony w radiostację lotniczą RS6102 z zakresem częstotliwości 118,000 – 136.975 MHz, (Pozwolenie nr PB/1277/03 z dnia 31.05.1999 r. ważne do dnia 19.12.2011 r.). Łączność była prowadzona z pilotem wykonującym loty na szybowcu.

**1.10. Dane dotyczące lądowiska**

Miejsce, na którym doszło do incydentu lotniczego położone jest na południowym stoku Gór Słonnych w Bezmiechowej Górnej. W okresie przedwojennym było to znane szybowisko. W miejscu gdzie przed II wojną światową stał budynek szkoły szybowcowej wybudowany został przez Politechnikę Warszawską i Politechnikę Rzeszowską gmach Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Laboratorium Naukowo-Badawczego. Trudno określić miejsce przypuszczalnego planowanego lądowania przewidzianego przez pilota samolotu Jak-12M, gdyż zgodnie z jego oświadczeniem przewidywał lądowanie na szczycie stoku Słonnego, miejscu faktycznie nieprzewidzianym do wykonywania lądowań samolotów.

**1.11. Pokładowe rejestratory.**

Nie było.

**1.12. Informacja o szczątkach i zderzeniu.**

Nie dotyczy

**1.13. Informacje medyczne i patologiczne.**

Nie było

**1.14. Pożar.**

Nie było.

**1.15. Czynniki przeżycia /Ratownictwo/.**

Nie było

#### **1.16. Badania i ekspertyzy.**

Przeanalizowano dokumentację eksploatacyjną samolotu i dokumentację szkoleniową pilota oraz dostępne informacje w publikacjach prasowych. Przeprowadzono analizę okoliczności i przebiegu zdarzenia. Przeanalizowano dokumentację fotograficzną. Przesłuchano świadków.

#### **1.17. Informacje o działalności j.o. lotn. i administracji**

Nie było

#### **1.18. Informacje uzupełniające**

Nie było.

#### **1.19. Nowe metody badań**

Nie było.

### **2. ANALIZA.**

#### **2.1 Poziom wyszkolenia**

Poziom wyszkolenia teoretycznego i praktycznego pilota nie budził zastrzeżeń.

#### **2.2 Organizacja i przebieg lotów**

Miejsce, na którym doszło do incydentu lotniczego położone jest na południowym stoku Gór Słonnych w Bezmiechowej Górnej. W okresie przedwojennym było to znane szybowisko. W miejscu gdzie przed II wojną światową stał budynek szkoły szybowcowej wybudowany został przez Politechnikę Warszawską i Politechnikę Rzeszowską gmach Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Laboratorium Naukowo-Badawczego. W dniu 28.08.2004 r. budynek ten został uroczyście przekazany naukowcom i studentom ww. uczelni. Laboratorium to otrzymało imię płk pil. Tadeusza Góry, który w czasie zaistnienia incydentu przygotowywał się do wykonania lotu na szybowcu za wyciągarką. Trudno określić miejsce przypuszczalnego planowanego lądowania przewidzianego przez pilota samolotu Jak-12M, gdyż zgodnie z jego oświadczeniem przewidywał lądowanie na szczycie stoku Słonnego, miejscu faktycznie nieprzewidzianym do wykonywania lądowań samolotów i wymagającym podejmowania podwyższonego ryzyka oraz posiadania szczególnych kwalifikacji przy podjęciu takiej próby. Pilotowi miejsce to było znane, ponieważ kilkakrotnie na nim już lądował w celach demonstracji swoich kwalifikacji lotniczych. W analizowanym przypadku podczas podchodzenia do lądowania podjął decyzję o jego zaniechaniu i przejściu na drugi krąg. Decyzja ta prawdopodobnie związana była z nawiązaniem łączności z pilotem szybowca przygotowującego się do startu za wyciągarką na szybowisku Bezmiechowa Górna, który został poinformowany przez pilota samolotu Jak-12M o



przelocie nad lądowiskiem. Odchodząc w stronę lądowiska WEREMIEŃ wykonał przelot nad zebraną publicznością na wysokości kilku metrów..

Motywym wykonania przelotu i lądowania przez pilota w Bezmiechowej Górnej w dniu 28.08.2004 r. podczas uroczystości otwarcia ośrodka były względy natury psychologicznej. Pilot przez okres około 13 lat pracował na szybowisku w Bezmiechowej Górnej w charakterze instruktora i administratora oraz współpracował z poprzednimi władzami Politechniki Rzeszowskiej w zakresie reaktywowania ośrodka. Na uroczystości związane z otwarciem ośrodka, pilot samolotu Jak-12M zaproszenia do udziału od organizatorów tej imprezy nie posiadał. Decyzja o wykonaniu przelotu i lądowaniu w m. Bezmiechowa Górna nosiła charakter emocjonalny.

Nad zgromadzoną publicznością zostały wykonane 2 przeloty na wysokości od kilku do kilkunastu metrów. Jeden z wychylonymi klapami skrzydłowymi, drugi zaś ze schowanymi klapami podczas odlotu w kierunku lądowiska Weremień.

Pilot samolotu Jak-12M posiadał informacje o rozmiarach i charakterze odbywającej się uroczystości.

### **3. WNIOSKI**

#### **3.1. Ustalenia Komisji**

Na podstawie zebranego materiału dowodowego PKBWL ustaliła następujące fakty oraz okoliczności zdarzenia.

- 1) Pilot miał, zgodnie z obowiązującymi w dniu wypadku przepisami, kwalifikacje i uprawnienia do wykonywania tego rodzaju lotów.
- 2) Dokumentacja statku powietrznego była prowadzona prawidłowo.
- 3) Warunki pogodowe były odpowiednie do wykonania tego rodzaju lotu.
- 4) Samolot był sprawny technicznie.
- 5) Badania lotniczo- lekarskie pilota były aktualne.
- 6) Stan zdrowia pilota nie miał wpływu na zaistnienie wypadku.
- 7) Masa samolotu nie przekraczała wartości max. dopuszczalnej, a położenie środka ciężkości znajdowało się w dozwolonym zakresie.
- 8) Pilot wykonał niskie przeloty nad publicznością.

#### **3.2. Przyczyna zdarzenia**

PKBWL umorzyła jako nie mające cech zdarzenia lotniczego. Zebrane materiały przekazuje do Urzędu Lotnictwa Cywilnego celem wykorzystania,

**4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.**

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

**5. ZAŁĄCZNIKI**

Załącznik: 2 fotografie przelatującego samolotu nad terenem ośrodka.

KONIEC

Kierujący Zespołem Badawczym

.....

.....