RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

wypadek nr: 99/04

szybowiec SZD-51-1 „Junior", SP-3314, lotnisko Dajtki,

11 czerwca 2004 r., godz. 14:19

Warszawa 2005

INFORMACJE OGÓLNE

Nr ewidencyjny zdarzenia:	**99/04**
Rodzaj i typ statku powietrznego:	**Szybowiec SZD-51-1 "Junior"**
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	**SP-3314**
Dowódca statku powietrznego:	**pilot szybowcowy**
Użytkownik statku powietrznego:	**Aeroklub Warmińsko – Mazurski**
Właściciel statku powietrznego:	**Aeroklub Warmińsko – Mazurski**
Miejsce zdarzenia:	**Lotnisko Dajtki**
Data i czas zdarzenia:	**11 czerwca 2004 r. godz. 14:19 (LT)**

STRESZCZENIE

W dniu 11 czerwca 2004 r., w czasie lotów szybowcowych odbywających się w Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim, pilot szybowcowy wykonujący lot na szybowcu „Junior", w czasie podejścia do lądowania napotkał silne duszenia pochodzące od rozbudowanej chmury Cumulonimbus, w wyniku czego przyziemił przed lotniskiem w terenie nie nadającym się do lądowania. Szybowiec został uszkodzony w 15%, pilot nie odniósł obrażeń.
Do badania wypadku przystąpił Zespół Roboczy PKBWL w składzie:

dr inż. Maciej LASEK kierujący zespołem badawczym PKBWL,

mgr Ignacy GOLIŃSKI członek PKBWL

W trakcie badania PKBWL ustaliła następujące przyczyny wypadku lotniczego:

Przyczyną wypadku lotniczego była zła ocena przez pilota i Kierownika Lotów warunków atmosferycznych i zbyt późno podjęta decyzja o przerwaniu lotów, w wyniku czego, w czasie podejścia do lądowania, szybowiec dostał się w oddziaływanie silnych prądów zstępujących związanych z chmurą Cumulonimbus. Spowodowało to niedolot i przyziemienie szybowca w terenie nie nadającym się do lądowania.

PKBWL po zakończeniu badania zaproponowała 2 zalecenia profilaktyczne.

INFORMACJE FAKTYCZNE.

1 INFORMACJA O WYPADKU LOTNICZYM.

1.1 Historia lotu (dane o locie).

W dniu 11 czerwca 2004 r. na lotnisku Aeroklubu Warmińsko – Mazurskiego w Dajtkach k/ Olsztyna odbywały się szybowcowe loty szkolne i treningowe. Start wyłożono z kursem 240° z dwoma kręgami, lewy dla szybowców, prawy dla samolotów. W lotach brało udział 6 szybowców. Loty rozpoczęto o godzinie 11:05 (LT). Prognoza pogody na rejon lotniska Olsztyn ważna od 8:00 do 14:00 (LT) nie przewidywała występowania chmur typu Cumulonimbus. Około godz. 14:00, wobec zbliżającej się z kierunku N – W rozbudowanej ciemnej chmury typu Cb dającej niezbyt intensywny opad, Kierownik Lotów wydał polecenie lądowania wszystkim szybowcom. Jako ostatni podchodził do lądowania pilot szybowca SZD-51-1 „Junior" znak rozpoznawczy SP-3314. Po wyjściu na prostą do lądowania, na wysokości około 50 m, szybowiec dostał się w obszar silnych duszeń i pomimo zamknięcia przez pilota hamulców aerodynamicznych, nie nie był w stanie dolecieć do lotniska. Przyziemienie nastąpiło na przedpolu lotniska w terenie nie nadającym się do lądowania. W ostatniej fazie dobiegu szybowiec zaczepił skrzydłem o niewielkie drzewka i wykonał cyrkiel o 90°. Szybowiec został uszkodzony w 15%, pilot nie odniósł obrażeń. O zdarzeniu niezwłocznie poinformowano PKBWL.

1.2 Obrażenia osób.

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

1.3 Uszkodzenia statku powietrznego.

W wyniku zdarzenia konstrukcja szybowca doznała następujących uszkodzeń:
- wgniecenie i złamanie skorupy kadłuba w nosowej części przy dajniku ciśnienia całkowitego,
- pęknięcie oszklenia limuzyny w okolicy okienka wywietrznika,
- pęknięcie skorupy belki ogonowej w odległości 60 cm od krawędzi spływu
- uszkodzenie końcówki prawego skrzydła od strony lotki
- uszkodzenie krawędzi natarcia prawego szkrzydła.

1.4 Inne uszkodzenia.

Nie było

1.5 Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Dowódca statku powietrznego: mężczyzna, lat 58. Posiada licencję szybowcową ważną do 03 marca 2009 roku. z wpisanym uprawnieniem do startu za samolotem (ATTO), wyciągarką (WL). W dniu wypadku powyższe uprawnienia były ważne: ATTO do dnia 24.04.2007, WL do dnia 2.05.2007. Badania lotniczo lekarskie przechodził w dniu 06 lutego 2004 r. z datą ważności do 6 lutego 2005 (klasa 2, ograniczenie VDL). Łączny nalot na szybowcach w dniu wypadku 285 godzin, w tym 250 godzin jako dowódca. Ważność Kontroli Wiadomości Teoretycznych do 27.03.2005 r., ważność Kontroli Techniki Pilotażu do 02.05.2005 r. Członek Aeroklubu Polskiego. Data ostatniego lotu przed zdarzeniem 11.06.2004.

1.6 Informacja o statku powietrznym.

Szybowiec SZD-51-1 "Junior", właściciel Aeroklub Warmińsko-Mazurski.

Rok bud.	Producent	Nr fab.	Zn. rozp.	Nr rej.	Data rej.
1986	PDPS "PZL-Bielsko"	W-936	SP-3314	3314	09.02.2004

Nalot od początku eksploatacji.....1740 godz. 50 min.
Nalot od naprawy głównej.....739 godz. 32 min.
Świadectwo Zdatności do Lotu ważne:..... .....20 maja 2005 r.

1.7 Informacje meteorologiczne.

Prognoza pogody na rejon Olsztyna w dniu 11.06.2004 r. od godz. 5:00 do 12:00 UTC.

1. Sytuacja baryczna:..... rejon w obszarze podwyższonego ciśnienia.
2. Zjawiska:.....bez zjawisk.
3. Wiatr dolny:.....240° - 270°; 6 – 10 kt.
4. Widzialność:.....> 10 km.
5. Chmury:.....1/8 – 4/8 ScCu; 2/8 – 5/8 Ci.
6. Podstawy w m n.p.m.:.....1000 – 1200/2000; 6000.
7. Izoterma 0° w m n.p.m:.....ok. 3000.
8. Oblodzenie:.....brak.
9. Turbulencja:.....słaba.

1.8 Środki nawigacyjne.

Standardowe wyposażenie dla szybowca SZD-51-1 „Junior". Bez wpływu na zaistnienie zdarzenia.

1.9 Łączność.

Szybowiec był wyposażony w pokładową stację lotniczą RS-6101 M-1 z zakresem częstotliwości 118,000 – 136.975 MHz, (Pozwolenie Nr PA/0219/00 z dnia 03.01.2000 r. ważne do dnia 19.04.2004 r.).

1.10 Dane dotyczące lotniska.

Nazwa, kod lotniska:	Olsztyn-Dajtki, EP OD
Położenie geograficzne:	53° 46' 22.59" N, 20° 24' 53.89" E
Wysokość n.p.m.:	133 m
Drogi startowe:	- trawa 640x100; 052°-232°
	- trawa 850x100; 097°-277°
Łączność:	PORT 122.7 MHz, KWADRAT 122.9 MHz

1.11 Rejestratory pokładowe.

Szybowiec nie był wyposażony w pokładowe rejestratory parametrów lotu.

1.12 Informacja o szczątkach i zderzeniu.

Szybowiec zakończył lądowanie 170 m przed dolnym ogranicznikiem pasa startowego i 70 m przed krawędzią lotniska. Nie stwierdzono, aby jakakolwiek część szybowca lub jego wyposażenia oddzieliła się od niego przed zdarzeniem.

1.13 Informacje medyczne.

Pilot podczas wypadku nie odniósł żadnych obrażeń. Ostatnie badanie lotniczo lekarskie przeszedł w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo – Lekarskich AP we Wrocławiu 6 lutego 2004 r. i został uznany do wykonywania czynności lotniczych wg klasy 2. Zdolny do lotów w szkłach korekcyjnych. Zaraz po zdarzeniu (o godzinie 15:55) pilot poddał się badaniu krwi na zawartość alkoholu etylowego. Wynik badania wykazał zawartość 0.01‰ alkoholu etylowego w badanej próbce.

1.14 Pożar.

Nie wystąpił.

1.15 Ratownictwo i szanse przeżycia.

Pilot opuścił szybowiec o własnych siłach nie odnoszc żadnych obrażeń. Wypadek zdarzył się w granicach administracyjnych lotniska Dajtki koło Olsztyna. Kierownictwo Aeroklubu Warmińsko – Mazurskiego wykonało wszystkie niezbędne czynności do czasu przyjazdu na miejsce wypadku przedstawicieli PKBWL.

1.16 Badania i ekspertyzy.

Przyjęto oświadczenia świadków i uczestników zdarzenia. Przeanalizowano protokóły wykonanych czynności technicznych, dokumentację techniczną szybowca, zdjęcia oraz szkic miejsca zdarzenia. Sprawdzono dokumentację lotną pilota.

1.17 Informacje o działalności j. o. lotni. i administracji.

Wypadek zdarzył się około godz. 14:19. Wszystkie czynności do przyjazdu przedstawicieli PKBWL wykonali członkowie Aeroklubu Warmińsko - Mazurskiego.

1.18 Informacje uzupełniające.

Nie ma.

1.19 Nowe metody badań.

Nie zastosowano.

2 ANALIZA.

Analiza zgromadzonych materiałów wskazuje, iż główną przyczyną zaistnienia wypadku była niewłaściwa ocena przez Kierownika Lotów oraz pilotów wykonujących w tym czasie termiczne loty nadlotniskowe, zmieniających się warunków atmosferycznych, tj. zagrożenia wynikającego ze strony rozbudowanej chmury typu Cumulonimbus. Spowodowało to zbyt późne podjęcie decyzji o przerwaniu lotów, w wyniku czego lądujące szybowce dostały się w obszar oddziaływania silnych prądów zstępujących. Wpływ na taką ocenę mógł mieć mało intensywny opad związany z ww. chmurą zaobserwowany przez KL. Do zakończenia lotów opad deszczu nie obejmował rejonu kręgu szybowcowego i lotniska.

Silne duszenia na podejściu do lądowania występowały także podczas lądowania szybowców poprzedzających szybowiec „Junior" jednak, wg. ustaleń Komisji, nikt z wcześniej lądujących pilotów nie przekazał takiej informacji Kierownikowi Lotów ani pilotom lądującym w dalszej kolejności.

3 WNIOSKI.

3.1 Ustalenie Komisji.

a) prognoza pogody na okres od 8:00 do 14:00 nie przewidywała występowania chmur typu Cb,
b) pilot posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonania zaplanowanego lotu,
c) szybowiec był sprawny technicznie,
d) decyzję o przerwaniu lotów z uwagi na zbliżającą się chmurę Cb podjął Kierownik Lotów,
e) żaden z lądujących wcześniej pilotów nie informował przez radio KL o występowaniu silnych duszeń,
f) piloci lądujący przed szybowcem „Junior" w swoich oświadczeniach wskazywali na występowanie silnych duszeń na podejściu do lądowania.

3.2 Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego.

Przyczyną wypadku lotniczego była zła ocena przez pilota i Kierownika Lotów warunków atmosferycznych i zbyt późno podjęta decyzja o przerwaniu lotów, w wyniku czego, w czasie podejścia do lądowania, szybowiec dostał się w oddziaływanie silnych prądów zstępujących związanych z chmurą Cumulonimbus. Spowodowało to niedolot i przyziemienie szybowca w terenie nie nadającym się do lądowania.

4 ZALECENIE PROFILAKTYCZNE.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych proponuje następujące zalecenia profilaktyczne:

1) W stosunku do pilota i Kierownika Lotów: pozostawić do decyzji Szefa Wyszkolenia Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

2) Okoliczności wypadku omówić z pilotami szybowcowymi oraz instruktorami lotniczymi zrzeszonymi w jednostkach regionalnych Aeroklubu Polskiego.

Kierujący Zespołem Badawczym PKBWL

[redacted]