



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY

wypadek nr: 142/05

szybowiec SZD-50-3A „Puchacz”, SP-3486, Świdnik,

27 lipca 2005 r., godz. 16:14 LT.

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.

Warszawa 2006

SPIS TREŚCI

Informacje ogólne	3
Streszczenie.....	3
Część opisowa.....	5
1 informacje faktyczne.....	5
1.1 Historia lotu (dane o locie).....	5
1.2 1.2. Obrażenia osób.....	5
1.3 1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.	6
1.4 1.4. Inne uszkodzenia.	6
1.5 1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).....	6
1.6 1.6. Informacja o statku powietrznym.....	8
1.7 Informacje meteorologiczne.....	8
1.8 Środki nawigacyjne.....	8
1.9 Łączność.....	9
1.10 Dane dotyczące lotniska.....	9
1.11 Rejestratory pokładowe.....	9
1.12 Informacja o szczątkach i zdarzeniu.	9
1.13 Informacje medyczne.....	9
1.14 Pożar.	10
1.15 Ratownictwo i szanse przeżycia.....	10
1.16 Badania i ekspertyzy.	10
1.17 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.....	10
1.18 Informacje uzupełniające.	10
1.19 Nowe metody badań.....	11
2 Analiza.....	11
2.1 Organizacja przebieg lotów.....	11
3 Wnioski.....	13
3.1 Ustalenia Komisji.....	13
3.2 Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego.....	13
4 Zalecenia profilaktyczne.....	14

INFORMACJE OGÓLNE

Nr ewidencyjny zdarzenia: **142/05**

Rodzaj i typ statku powietrznego: **Szybowiec SZD-50-3A „Puchacz”**

Znak rozpoznawczy statku powietrznego: **SP-3486**

Dowódca statku powietrznego: **Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 22**

Organizator lotów/skoków: **Aeroklub Świdnik**

Użytkownik statku powietrznego: **Aeroklub Świdnik**

Właściciel statku powietrznego: **Aeroklub Świdnik**

Miejsce zdarzenia: **Świdnik, ul. Działkowca 26.**

Data i czas zdarzenia: **27 lipca 2005 r., godz. 16:14 LT**

Stopień uszkodzenia statku powietrznego: **Całkowicie zniszczony**

Obrażenia załogi: **1 śmiertelne, 1 poważne obrażenia**

STRESZCZENIE

W dniu 27 lipca 2005 r. w czasie odbywających się na lotnisku Aeroklubu Świdnik szkolnych i treningowych lotów szybowcowych doszło do wypadku szybowca SZD-50-3A w którym śmierć poniósł pilot-dowódca, mężczyzna lat 22, a pasażer (również pilot szybowcowy, mężczyzna lat 23) odniósł poważne obrażenia. Lot trwał około 16 minut i zakończył się pionowym zderzeniem szybowca z ziemią w odległości około 3 km od lotniska po przeciągnięciu w czasie wykonywania zakrętu na bardzo małej wysokości.

Badanie wypadku prowadził zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. pil. Tadeusz LECHOWICZ	- kierujący zespołem badawczym,
mgr pil. Ignacy GOLIŃSKI	- członek zespołu
dr n. med. Jacek ROŻYŃSKI	- członek zespołu
inż. Tomasz MAKOWSKI	- członek zespołu.

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę wypadku lotniczego:

- 1) Dopuszczenie przez pilota do utraty wysokości w locie termicznym, nadlotniskowym uniemożliwiającym lądowanie na lotnisku.
- 2) Zbyt późno podjęta decyzja o lądowaniu w terenie przygodnym.
- 3) Błąd pilota polegający na przeciągnięciu szybowca, na bardzo małej wysokości, co doprowadziło do wpadnięcia w korkociąg i pionowego zderzenia z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- a) wspólny lot dwóch młodych pilotów o podobnym poziomie wykształcenia,
- b) działanie pod presją konieczności powrotu na lotnisko.

PKBWL po zakończeniu badania zaproponowała trzy zalecenia profilaktyczne.

CZĘŚĆ OPISOWA

1 INFORMACJE FAKTYCZNE

1.1 Historia lotu (dane o locie).

W dniu 27 lipca 2005 r. na lotnisku Aeroklubu Świdnik odbywały się szybowcowe loty szkolne i treningowe. Rozpoczęcie lotów zaplanowano na godzinę 7:00 (czasu lokalnego), faktycznie loty rozpoczęły się o godzinie 7:19. Od początku loty wykonywała grupa szkolenia podstawowego pod nadzorem opiekuna tej grupy, pilota- instruktora szybowcowego 1 klasy lat 48, który pełnił jednocześnie obowiązki kierownika lotów. O godzinie 10:00 przybył na lotnisko drugi instruktor, który opiekował się i przygotowywał do lotów treningową grupę pilotów szybowcowych oraz pilot szybowcowy (który później uległ wypadkowi), mężczyzna lat 22. Pasażer, który również brał udział w locie zakończonym wypadkiem, był na lotnisku od rana, ponieważ holował szybowce w grupie szkolenia podstawowego.

Przed krytycznym lotem pilot wykonał dwa loty w ramach kontroli techniki pilotażu z instruktorem, pierwszy o godzinie 13:06, drugi o godzinie 13:28. Loty te instruktor ocenił bardzo dobrze i na tej podstawie dopuścił pilota do lotów samodzielnych. Pilot miał wykonać lot treningowy na termikę na szybowcu SZD-50-3A „Puchacz” znak rozp. SP3486. Przed lotem, na wyraźną prośbę pasażera, również pilota szybowcowego i samolotowego, instruktor grupy treningowej zgodził się aby pilot mający wykonać lot na szybowcu „Puchacz” zabral pasażera do drugiej kabiny. Start do krytycznego lotu nastąpił o godz. 15:58 za samolotem typu PZL-104 Wilga-35, znaki rozpoznawcze SP-AGO. Po osiągnięciu wysokości około 550 m pilot szybowca wczepił szybowiec pod rozmytą chmurą Cu w słabym noszeniu. Wyczepienie szybowca i odejście od samolotu nastąpiło na nawietrznej, z wyraźnym odchyleniem na południe 4 km od lotniska, na wysokości 550 m w rejonie miejscowości Krępiec. Dalszy lot szybowca nie był obserwowany. O godzinie 16:14 tj. 16 minut po starcie zgłoszono do KP Policji w Świdniku wypadek szybowca. Szybowiec uderzył pionowo w ziemię na posesji przy ulicy Działkowca 26 w Świdniku, kilkanaście metrów od murowanego budynku gospodarczego, 3 km od ARP lotniska w Świdniku.

1.2 1.2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inni
Śmiertelne	1	-	-
Poważne	-	1	-
Nieznaczne	-	-	-

1.3 1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.

W wyniku wypadku szybowiec uległ całkowitemu zniszczeniu.

1.4 1.4. Inne uszkodzenia.

Brak.

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

Dowódca statku powietrznego, mężczyzna lat 22, posiadał licencję pilota szybowcowego ważną do dnia 24.04.2009 r. oraz licencję pilota samolotowego ważną do 26.04.2009 r. Obie licencje wydane były przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w Warszawie. Posiadał ogólny nalot na szybowcach 167 godz. 36 min. i 118 godz. 14 min na samolotach. Kontrola Wiadomości Teoretycznych ważna do 16.04.2006 r. Kontrola Techniki Pilotażu ważna do dnia 26 lipca 2006 r. Badania lotniczo-lekarskie przechodził w CML GOBLL we Wrocławiu w dniu 13 stycznia 2004 r. Na podstawie tych badań został uznany jako **zdolny** do wykonywania lotów. Posiadał następujące uprawnienia pilotażowe i uzyskane warunki do sportowych odznak szybowcowych:

- pilota szybowcowego kat. „B”,
- wykonywania lotów za samolotem (kl.III),
- wykonywania akrobacji podstawowej,
- ukończył kurs lotów na przyrządy bez widoczności,
- zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową

Posiadał uprawnienia do samodzielnego wykonywania lotów na poszczególnych typach szybowców: SZD-9 bis Bocian, SZD-51-1 Junior, SZD-50-3 Puchacz, PW-5, SZD-30 Pirat.

Na podstawie dostępnej dokumentacji tj. Książki Pilota oraz Książki Przebiegu Szkolenia Szybowcowego, na szybowcu Puchacz od 2001 r. do dnia wypadku wykonał 31 lotów w czasie 11 godz. 24 minuty, w tym samodzielnie 5 lotów w czasie 1 godz.49 minut.

Zestawienie ostatnich 9-ciu lotów poprzedzających wypadek.

L.p.	Data lotu	Miejsce lotu	Zad./ćw.		Typ Płatowca	Rodz. Startu	Liczba lotów		Czas lotu			
									dwuster		samodzielny	
			Zad.	ćw			Dwuster	Sam.	Godz.	Min.	Godz.	Min.
1	30.04.04	Świdnik	KTP	-	Puchacz	S	1	-	-	13	-	-
2	30.04.04	Świdnik	KTP	-	Puchacz	W	1	-	-	05	-	-
3	01.05.04	Świdnik	KTP	-	PW-5	S	-	1	-	-	-	30
4	01.05.04	Świdnik	KTP	-	Puchacz	W	1	-	-	05	-	-
5	20.09.04	Świdnik	IV	5	Junior	S	-	1	-	-	02	03

6	09.10.04	Świdnik	AII	9	Bocian	S	-	1	-	-	-	07	
7	27.07.05	Świdnik	KTP	-	Puchacz	S	1	-	-	12	-	-	
8	27.07.05	Świdnik	KTP	-	Puchacz	S	1	-	-	23	-	-	
9	27.07.05	Świdnik	-		Puchacz	S	-	1	-	-	-	15	wypadek

Dodatkowo posiadał kwalifikacje do lotów na następujących typach samolotów: PZL-110 „Koliber”, Zlin-526F, Cessna-150L.

Pasażer, mężczyzna lat 23, posiadał, licencję pilota szybowcowego ważną do 29.04.2010 r. oraz licencję pilota samolotowego, samolotów jednosilnikowych lądowych ważną do 29.04.2010 r. Obie licencje wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Posiadał nalot ogólny na szybowcach 144 godz. 58 min. i 119 godz. 14 min. na samolotach. Kontrola Wiadomości Teoretycznych ważna do 16.04.2006 r. Kontrola Techniki Pilotażu ważna do 28.06.2006 r. Jako pilot przechodził badania lotniczo-lekarskie w CML GOBLL we Wrocławiu w dniu 30 marca 2005 r. Na podstawie tych badań został uznany jako zdolny do wykonywania czynności lotniczych wg klasy 2 bez ograniczeń.

Posiadał następujące uprawnienia pilotażowe i uzyskane warunki do sportowych odznak szybowcowych:

- uprawnienia pilota szybowcowego kat. „B”
- wykonywanie lotów za samolotem (kl. III)
- wykonywania akrobacji podstawowej,
- ukończył kurs lotów na przyrządy bez widoczności zewnętrznej,
- zdobył Srebrną Odznakę Szybowcową

Zestawienie ostatnich 4-ciu lotów pasażera poprzedzających wypadek.

L.p.	Data lotu	Miejsce lotu	Zad./ćw.		Typ Płatowca	Rodz. Startu	Liczba lotów		Czas lotu			
									dwuster		samodzielny	
			Zad.	ćw			Dwuster	Sam.	Godz.	Min.	Godz.	Min.
1	29.06.05	Świdnik	KTP	-	Puchacz	S	1	-	-	57	-	-
2	29.06.05	Świdnik	KTP	-	Puchacz	S	1	-	-	19	-	-
3	01.07.05	Świdnik	BVII	1	Junior	S	-	1	-	-	-	30
4	09.07.05	Świdnik	BVII	1	Puchacz	S	-	1	-	-	02	40

Posiadał uprawnienia do wykonywania lotów samodzielnych na następujących typach szybowców:

-SZD-9 Bocian, SZD-50-1 Junior, SZD-50-3 Puchacz

-SZD-30 Pirat, SZD-22C Mucha Standard, PW-5.

Dodatkowo posiada uprawnienia do wykonywania lotów na następujących typach samolotów: PZL-110 Koliber, Zlin-526 F, Cessna-150L, Cessna-172S, PZL-104 Wilga 35.

Instruktor grupy treningowej: grupą licencjonowanych szybowników opiekował się i przygotowywał do lotów instruktor, mężczyzna lat 72. Uprawnienia instruktora szybowcowego 1 klasy posiada od 1963 r. W Aeroklubie Świdnik pracuje społecznie, dzieląc się dużą wiedzą oraz praktyką z młodymi pilotami. Prowadzi kontrolę techniki pilotażu oraz loty treningowe i wyczynowe z pilotami posiadającymi licencje.

1.6 1.6. Informacja o statku powietrznym.

Szybowiec SZD-50-3A „Puchacz” .

Rok bud.	Producent	Nr fabrycz.	Znaki rozp.	Nr rejestr.	Data rejest.
1988	PDPS “PZL-Bielsko”	XI B-1866	SP-3486	3486	02.09.2004

Nalot od początku eksploatacji.....1166 godz.07 min.

Świadectwo Zdatności do Lotu ważne do:.....02.08.2005 r.

Szybowiec był sprawny technicznie, wykonano na nim wszystkie prace oraz przeglądy zgodnie z instrukcją obsługi.

Załadowanie oraz wyważenie szybowca było zgodne z Instrukcją Wykonywania Lotów.

1.7 Informacje meteorologiczne.

Prognoza pogody dla rejonu Lublin na dzień 27.07.2005 r. w godz. 11:00 do 18:00 UTC.

Sytuacja baryczna: Rejon w zasięgu wyżu znad Europy południowo- wschodniej.

1. Wiatr dolny:.....270° - 330° - 050° o sile 10 – 5 kt.
2. Widzialność:..... 10 km.
3. Zachmurzenie:..... 2/8- 4/8 Cu, 3/8 Ac.
4. Podstawy w M. AMSL:.....Cu 1300 – 1800/ 3000, Ac 3000.
5. Turbulencja.....słaba, lokalnie umiarkowana.
6. Izoterma 0° w m AMSL.....powyżej 3000 m.
7. Oblodzenie.....brak.

1.8 Środki nawigacyjne.

Nie dotyczy.

1.9 Łączność.

Szybowiec był wyposażony w sprawnie działającą, korespondencyjną radiostację pokładową RS-6101M1 nr fab. 8701824, rodzaj emisji A3E. Pozwolenie Radiowe na używanie pokładowej stacji lotniczej Nr PA/0587/04, ważne do dnia 04.07.2012 r.

Częstotliwości radiowe: „AFIS” - Świdnik „INFO” -122.700, Świdnik „KWADRAT” / „AERO” -122.600.

W trakcie lotu była prowadzona łączność pomiędzy pilotem, a kierownikiem lotów oraz pilotem holującym szybowiec.

1.10 Dane dotyczące lotniska.

Nazwa, kod lotniska: lotnisko ŚWIDNIK, EPSW

Pozycja geograficzna: 51°13'55.13"N

022°41'25.17"E

Wzniesienie lotniska: 202.5 m AMSL

Zarządzający lotniskiem „PZL – ŚWIDNIK ”S. A.

Dozwolony ruch lotniczy -VFR

1. Drogi startowe RWY: 06/24, 060°/240° GEO 057°/237° MAG,
wymiary 1100×50 m, nawierzchnia trawiasta.

2. Drogi startowe RWY: 15/33, 150°/330° GEO 147°/327° MAG
Wymiary 700×50 m, nawierzchnia trawiasta

1.11 Rejestratory pokładowe.

Szybowiec nie był wyposażony w rejestratory pokładowe.

1.12 Informacja o szczątkach i zdarzeniu.

Szybowiec uderzył pionowo w ziemię na posesji przy ulicy Działkowca 26 w Świdniku, kilkanaście metrów od murowanego budynku gospodarczego. Nie stwierdzono, aby jakkolwiek część szybowca lub jego wyposażenia oddzieliła się od niego przed uderzeniem o ziemię.

W miejscu upadku szybowca, nie stwierdzono jakichkolwiek śladów przemieszczenia się poziomego, co świadczy o braku prędkości postępowej oraz o pionowym upadku.

1.13 Informacje medyczne.

W chwili rozpoczęcia lotu, zakończonego wypadkiem, pilot był zdrowy, miał aktualne badania lekarskie oraz nie był pod wpływem alkoholu. Na podstawie badań sekcyjnych nie stwierdzono zmian chorobowych, które mogłyby mieć wpływ na powstanie wypadku. Pilot poniósł śmierć na miejscu. Przyczyną śmierci pilota były ciężkie obrażenia ciała. Badania lotniczo – lekarskie przechodził w CML GOBLL we Wrocławiu w dniu 13.01.2004 r. Na

RAPORT KOŃCOWY

podstawie tych badań został uznany jako zdolny do wykonywania czynności lotniczych wg klasy 2 bez ograniczeń do wykonywania lotów.

Pasażer w wyniku wypadku, doznał bardzo poważnych obrażeń ciała, które mogły zagrażać jego życiu. Odwieziony został śmigłowcem ratowniczym do szpitala w Lublinie. Jako pilot przechodził badania lotniczo – lekarskie w CML GOBLL we Wrocławiu w dniu 30.03.2005 r. Na podstawie tych badań został uznany jako zdolny do wykonywania czynności lotniczych wg klasy 2 bez ograniczeń do wykonywania lotów.

1.14 Pożar.

Nie wystąpił.

1.15 Ratownictwo i szanse przeżycia.

Dowódca statku powietrznego poniósł śmierć podczas wypadku. Pasażer odniósł liczne obrażenia wewnętrzne i zewnętrzne. Został odwieziony śmigłowcem ratowniczym do Kliniki Intensywnej Terapii w Lublinie.

1.16 Badania i ekspertyzy.

Przeprowadzono oględziny miejsca upadku szybowca oraz jego szczątków, dokonano szeregu zdjęć.

Komisja odebrała zeznania od świadków zdarzenia, instruktorów i Dyrektora Aeroklubu w Świdniku oraz przejęła wyniki oględzin szybowca i zeznania świadków przeprowadzone w dniu 27.07.2005 r. przez specjalistów KPP w Świdniku. Przeanalizowano dokumentację szybowca i członków załogi.

1.17 Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.

Przygotowanie do lotów oraz loty zorganizowane były zgodnie z planem szkolenia, wszystkie procedury były spełnione zgodnie z przepisami.

Wypadek zdarzył się w granicach administracyjnych miejscowości Świdnik. Wszystkie czynności do przyjazdu przedstawicieli PKBWL wykonała KPP w Świdniku i kierownictwo Aeroklubu Świdnik.

1.18 Informacje uzupełniające.

Komisja ustaliła, że po wypadku, kiedy z różnych stron zbiegali się ludzie, jeden ze świadków słyszał fragment rozmowy trzech młodych osób, które szły w kierunku miejsca wypadku, że wcześniej widziały krążący szybowiec nad osiedlem Sławińskiego-Wschód. Osoby te widziały podobno, jak z szybowca wyrzucono niezidentyfikowany przedmiot (przedmioty?). Komisji, przy pomocy lokalnych mediów oraz Policji, nie udało się ustalić tożsamości tych osób.

Świadkowie zdarzenia zeznali, że szybowiec „Puchacz”, SP-3486 w końcowej fazie leciał bardzo nisko i wolno, następnie runął w dół i uderzył pionowo w ziemię.

1.19 Nowe metody badań.

Nie zastosowano.

2 ANALIZA.

2.1 Organizacja przebieg lotów

Start na lotnisku Aeroklubu Świdnik był wyłożony z kursem 240° a starty szybowców odbywały się za samolotem. W pierwszej części dnia loty wykonywała grupa szkolenia podstawowego, której instruktor pełnił jednocześnie funkcje Kierownika lotów szkolnych. W drugiej części dnia tj. od godziny 12:00 planowane były dodatkowo loty z grupą pilotów licencjonowanych, zaawansowanych w szkoleniu. Grupą tą opiekował się, szkolił i przygotowywał do lotów, doświadczony 72 letni pilot-instruktor, posiadający 1 klasę instruktora szybowcowego od 1963 roku. Przed lotami dokonano analizy komunikatu meteo z którego wynikało, że pogoda do wykonywania zaplanowanych lotów była odpowiednia. Ponieważ pilot, który później uległ wypadkowi miał ponad 9-cio miesięczną przerwę w lotach w czasie której straciła ważność jego Kontrola Techniki Pilotażu, wykonał z instruktorem dwa loty kontrolne na szybowcu „Puchacz”. Po wykonaniu dwóch lotów kontrolnych, ocenionych przez instruktora bardzo dobrze, pilot-dowódca o którym mowa, został dopuszczony do lotów samodzielnych. Zadanie postawione przez instruktora mówiło o wykonaniu lotu treningowego na termikę w rejonie lotniska z lądowaniem na lotnisku Świdnik. W tym czasie pilot-pasażer zakończył holowanie szybowców w grupie szkolenia podstawowego. Szybowiec „Puchacz” stał już gotowy do startu, kiedy pilot-pasażer w dużym pośpiechu opuścił samolot holujący przekazując go innemu koledze. Następnie zwrócił się do instruktora o zgodę na lot w drugiej kabinie szybowca, ze swoim kolegą. Uzyskał zgodę i w dużym pośpiechu zajmował miejsce w II kabinie szybowca „Puchacz”, nie regulując nawet fotela do swojego wzrostu, ponieważ samolot holujący Wilga już czekał na pracującym silniku. Zapinając pasy w kabinie powiedział do osoby wypuszczającej szybowiec cyt.: „*Nienawidzę tak latać*” mając na myśli najprawdopodobniej niewygodną pozycję w szybowcu. Należy dodać, że obaj i pilot-dowódca i pilot-pasażer, mieli podobny poziom wyszkolenia, obaj dobrze latali, a prywatnie byli serdecznymi kolegami i mieszkali na jednym osiedlu.

Start nastąpił o godz. 15:58. Pilot samolotu holującego, na wysokości około 550 m, wobec rozmywających się chmur, a zatem zanikających prądów wstępujących zapytał pilota szybowca cyt.: „*co wy o tym myślicie*”. W odpowiedzi na to pilot-dowódca wyczepił

szybowiec i odszedł od samolotu holującego nie informując o tym fakcie pilota holującego, mówiąc jednocześnie cyt.: „*my se tu coś poszukamy*”. To był ostatni kontakt wzrokowy z holownikiem i w ogóle ostatni kontakt radiowy z pilotem-dowódcą szybowca przed wypadkiem. Pasażer szybowca, który przeżył wypadek nie pamięta przebiegu lotu, jedynie przypomina sobie, że po wyczepieniu szybowca widział na wariometrze „duszenie” w granicach 2-3 m/s.

Miejsce wyczepienia szybowca (nad miejscowością Krępiec) leży w odległości 4 km na południe od lotniska i 3 km 300 m od miejsca upadku szybowca z kursem 055°. W odległości 2 km.700 m z kursem 047° od punktu wyczepienia szybowca i 750 m od punktu upadku szybowca, z kursem 270° leży Osiedle Sławińskiego – Wschód, na którym obaj członkowie załogi mieszkali. Osiedle to leży w odległości około 2 km. m od lotniska z kursem 130° (patrz „Album zdjęć” str.1). Z zeznań niektórych świadków wynika, że szybowiec wykonywał krążenie nad osiedlem. Komisji nie udało się ustalić świadków, mimo pomocy Policji oraz lokalnych mediów.

W trakcie lotu szybowiec systematycznie tracił wysokość. Nie jest wykluczone, że pilot zbyt długo poszukiwał noszeń termicznych, które umożliwiłyby mu nabór wysokości i powrót na lotnisko. Po zakończeniu krążenia nad osiedlem załoga znalazła się na wysokości nie gwarantującej bezpiecznego dolotu do lotniska i pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Wybór miejsca lądowania był bardzo trudny, ze względu na przeszkody terenowe w postaci budynków, wysokich drzew, ogrodzeń. Pilot kontynuował lot w kierunku ogródków działkowych (w przeciwną stronę od lotniska), gdyż jedynie tam znajdowały się pola, na których można było podjąć próbę lądowania przygodnego. Po przeleceniu 750 m pilot dostrzegł przed sobą linię wysokiego napięcia i wiedząc że nie „przeskoczy” tej linii, w ostatniej chwili zdecydował się lądować na polu obsadzonym burakami, które znajdowało się z lewej strony. Pilot wykonał gwałtowny zakręt o 90° w lewo. Szybowiec posiadający w tym momencie wysokość około 20 m i minimalną prędkość „zerwał się” w lewy korkociąg i pionowo uderzył w ziemię w odległości 17 m od zabudowań gospodarczych.

Z rozmów przeprowadzonych z pilotami w Aeroklubie Świdnik wynika, że wpływ na wypadek mogła mieć niepisana zasada panująca w Aeroklubie, iż nie mile widziane jest wśród pilotów lądowanie w terenie przygodnym, ponieważ związane z tym są kłopoty, konieczność organizowania ekipy i samochodu do ściągnięcia szybowca. Podczas lądowania w terenie przygodnym istnieje również większa możliwość przypadkowego uszkodzenia szybowca. Puchacz jest szybowcem intensywnie używanym do wykonywania lotów szkolnych, lotów kontrolnych (KTP) oraz egzaminacyjnych. Strata lub czasowe wyłączenie takiego szybowca poważnie zakłóciłoby realizację programu szkolenia w aeroklubie.

Dodatkowo należy dodać, że szybowiec nie był ubezpieczony (AC), co też mogło mieć wpływ na usilne szukanie noszeń do ostatniej chwili w celu nabrania wysokości, aby koniecznie móc wrócić na lotnisko.

Ważnym elementem mogącym mieć wpływ na wypadek jest fakt rywalizacji grup pilotów między sobą. Tego dnia latała grupa szkolenia podstawowego, piloci z tej grupy dopiero wylatywali samodzielnie na szybowcu. W tym samym czasie, dwóch pilotów wyszkolonych z licencjami poleciało na termikę. W hierarchii lotniczej oni byli dużo wyżej niż początkujący szybownicy, obawiając się złośliwych uwag oraz ośmieszenia w oczach młodych pilotów mogli na siłę próbować szukać noszeń.

3 WNIOSKI.

3.1 Ustalenia Komisji.

- a) Pogoda dla wykonania lotów planowanych z lotniska Świdnik była właściwa.
- b) Szybowiec był sprawny technicznie.
- c) Dowódca statku powietrznego oraz pasażer nie byli pod wpływem alkoholu.
- d) Pilot-dowódca dopuścił do utraty wysokości lotu do wartości nie dającej gwarancji dolotu do lotniska.
- e) Pilot oraz pasażer posiadali aktualne badania lekarskie i mogli wykonywać lot bez ograniczeń.
- f) Pasażer w trakcie przesłuchania przez komisję na wszystkie pytania odpowiadał cyt.: „Nie pamiętam.”

3.2 Przyczyny i okoliczności wypadku lotniczego.

- 4) Dopuszczenie przez pilota do utraty wysokości w locie termicznym, nadlotniskowym uniemożliwiającym lądowanie na lotnisku.
- 5) Zbyt późno podjęta decyzja o lądowaniu w terenie przygodnym.
- 6) Błąd pilota polegający na przeciągnięciu szybowca, na bardzo małej wysokości, co doprowadziło do wpadnięcia w korkociąg i pionowego zderzenia z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- c) wspólny lot dwóch młodych pilotów o podobnym poziomie wyszkolenia,
- d) działanie pod presją konieczności powrotu na lotnisko.

4 ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

Po rozpatrzeniu zebranego materiału Komisja postanowiła sformułować następujące zalecenia profilaktyczne:

- 1) W stosunku do instruktorów i Szefów Wyszkożenia, przy sprawdzaniu umiejętności i planowaniu lotów, szczególnie dla młodych wiekiem pilotów, brać pod uwagę bieżącą aktywność w lataniu oraz doświadczenie lotnicze.
- 2) W czasie planowania lotów unikać wspólnych lotów pilotów o podobnym poziomie szkolenia, którzy są w zbliżonym wieku i niejednokrotnie ze sobą nieformalnie rywalizują.
- 3) Okoliczności wypadku omówić z pilotami szybowcowymi oraz instruktorami lotniczymi, zrzeszonymi w jednostkach regionalnych Aeroklubu Polskiego oraz na dorocznej Konferencji Bezpieczeństwa Latania.

KONIEC.

Kierownik Zespołu Badającego PKBWL

Tadeusz Lechowicz

Podpis nieczytelny

ZAŁĄCZNIK.

Album zdjęć.