



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

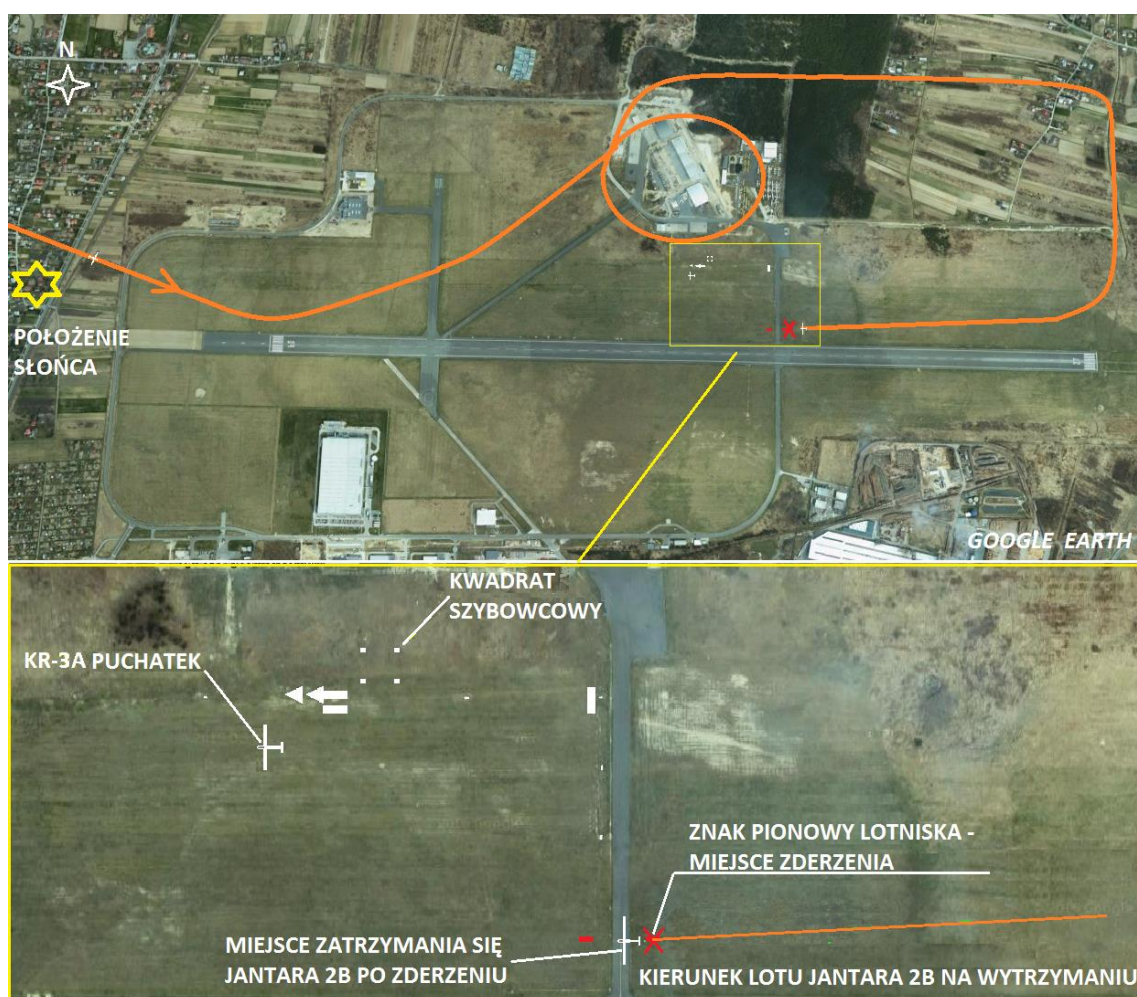
Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Wypadek</i>			
Data zdarzenia:	<i>7 sierpnia 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Mielec, EPML</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Szybowiec SZD-42-2 Jantar 2B</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>SP-3278</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Prywatny</i>			
Dowódca SP:	<i>Instruktor-pilot szybowcowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
		<i>1</i>		
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL na zgłoszeniu.</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>13.10.2016 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 07.08.2016 roku około godziny 12:10 z lotniska w Mielcu (EPML), pilot – właściciel szybowca SZD-42-2 Jantar 2B, o znakach rejestracyjnych SP-3278 (zwany dalej pilotem), wystartował z zamiarem wykonania przelotu 512 km. Po około sześciu godzinach lotu pilot zgłosił 10 km na dolocie do lotniska od strony zachodniej. Kierujący lotami instruktor

przekazał informację, że aktualnie uczeń-pilot na szybowcu Puchatek wykonuje swój pierwszy samodzielny lot po prawym kręgu. W momencie, kiedy szybowiec Jantar 2B wleciał nad lotnisko, szybowiec Puchatek znajdował się na prostej do lądowania (kierunek pasa 27). Na wysokości 350 - 400 m, nad kwadratem, Jantar 2B wykonał okrążenie i jego pilot zaczął budować krąg nadlotniskowy. Na pozycji z wiatrem wypuścił i zablokował podwozie oraz zgłosił ten fakt przez radio. Kierujący lotami instruktor dał mu kolejność do lądowania numer jeden. Ze względu na szybowiec Puchatek, który stał na pasie i miał wykonać kolejne loty, pilot Jantara 2B wykonał czwarty zakręt bliżej pasa betonowego tak, aby zachować bezpieczną separację pomiędzy szybowcami (ilustracja nr 1).



Ilustracja nr 1. Końcowa faza lotu - szkic sytuacyjny.

Po wyprowadzeniu szybowca na prostą do lądowania, pilot zgłosił przez radio do kwadratu, że z powodu słońca znajdującego się nisko nad horyzontem na kierunku lądowania ma ograniczoną widoczność do przodu (mógł obserwować z kabiny przestrzeń pod kątem 35 – 40° w stosunku do osi lotu). W trakcie wytrzymania dostał informację od instruktora kierującego lotami, że może się przybliżyć w stronę kwadratu. Kiedy zaczął lekko odchyłać kierunek lotu

(około 10°) szybowiec uderzył kołem podwozia głównego w pionowy znak będący elementem oświetlenia lotniska informujący o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową. W następstwie zderzenia, nos szybowca uderzył w nawierzchnię lotniska i szybowiec zatrzymał się po około 20 m dobiegu na skraju drogi kołowania (ilustracja nr 2).



Ilustracja nr 2. Położenie szybowca po wypadku. Widoczny fundament, na którym zamontowano znak informujący o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową, uszkodzone podwozie z fragmentem ramy z obudowy znaku oraz fragment tablicy który wbił się w prawą burtę szybowca. Widać również ślady dobiegu szybowca.

W wyniku zderzenia szybowiec został poważnie uszkodzony, pilot został odwieziony do szpitala z obrażeniami nóg, a znak informujący o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową uległ zniszczeniu (ilustracja nr 3).



Ilustracja nr 3. Uszkodzenia szybowca. Widoczne fragmenty zniszczonej tablicy świetlnej oznaczającej drogę kołowania

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyjęcie przez pilota szybowca Jantar 2B zbyt dużej separacji w stosunku do szybowca Puchatek (lądowanie poza wyznaczonym trawiastym pasem startowym), w wyniku czego szybowiec zderzył się z przeszkodą pionową w postaci znaku informującego o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową, który umieszczono na pasie awaryjnego lądowania.

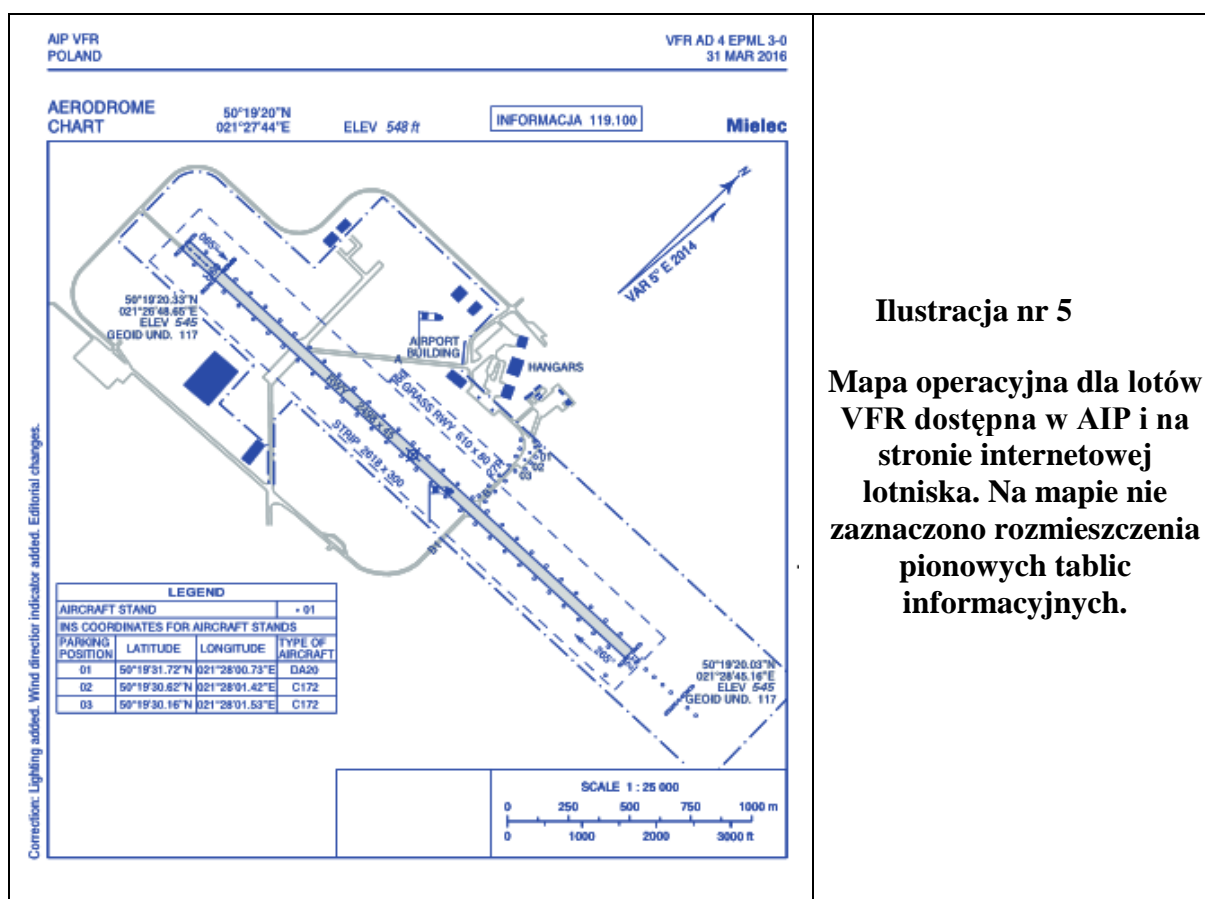
Okoliczności sprzyjające:

1. Lądowanie szybowca pod słońce położone nisko nad horyzontem ograniczające możliwość obserwacji przestrzeni przed szybowcem, szczególnie przy płaskim kącie podejścia do lądowania (ilustracja nr 4).



Ilustracja nr 4. Położenie szybowca po wypadku. Widoczne położenie słońca nad horyzontem. Czerwonym kółkiem zaznaczono położenie szybowca Puchatek po lądowaniu.

2. Umieszczenie pionowego znaku informacyjnego na pasie wyznaczonym do lądowań awaryjnych (ilustracja nr 5).



3. Brak znajomości przeszkód w strefie operacyjnej lotniska przez pilota Jantara 2 B – utrudniona dostępność do Instrukcji Operacyjnej Lotniska – jedyny egzemplarz jest dostępny na TWR EPML.

Podjęte działania profilaktyczne:

W dniu 10.08.2016 odbyło się spotkanie Rady Bezpieczeństwa Lotniska Mielec, na którym określono działania korygujące oraz wyznaczono osoby odpowiedzialne za ich wprowadzenie w wyznaczonych terminach.

Wszyscy piloci Aeroklubu Mieleckiego zostali zapoznani z rozmieszczeniem oznakowania pionowego oraz elementów oświetlenia lotniskowego.

Zalecenia profilaktyczne Komisji:

nie wydano.

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji na lotniskach, na których operacje startu i lądowania wykonywane są zarówno z pasa o nawierzchni betonowej (asfaltowej) i trawiastej ustawienie pionowych znaków informacyjnych powoduje zagrożenie wykonywanych operacji lotniczych. Dotyczy to szczególnie statków powietrznych GA. Np. po ustawieniu pionowych tablic informacyjnych na polu wzlotów lądowiska w Rudnikach (EPRU) kilkakrotnie dochodziło do sytuacji niebezpiecznych w trakcie kołowania samolotów i holowania szybowców. Tablice zostały zdemontowane po tym jak samolot PZL-104 Wilga w trakcie kołowania najechał na jedną z takich tablic i został poważnie uszkodzony. Inny przykład samolot Cirrus SR-20 po utracie kierunku na dobiegu w EPPO zjechał z pasa i zderzył się z tablicą informacyjną, w wyniku czego uszkodzone zostało skrzydło i instalacja olejowa silnika.

Komisja przypomina, że o zmianach dokonywanych na części operacyjnej lotniska wszystkie podmioty, które z niego korzystają powinny być informowane na bieżąco przez zarządzającego.

Zdaniem Komisji dobrą praktyką powinno być konsultowanie planowanych zmian na części operacyjnej lotniska z podmiotami operującymi z tego lotniska.

Komisja przypomina, że AIP Polska w wersji dostępnej w Internecie nie powinno być używane do działalności operacyjnej.

Komisja po zapoznaniu się z treścią „RAPORTU PO SPOTKANIU RADY BEZPIECZEŃSTWA” pragnie skomentować zawarte w nim treści.

„Tylko dzięki bezpiecznej technologii wykonania tablicy informacyjnej (łamliwe mocowania) nie doszło do znacznie bardziej tragicznego w skutkach zdarzenia” zdaniem Komisji gdyby nie było ustawionej tablicy nie doszłoby do wypadku.

„Pilot szybowca doznał drobnych obrażeń nogi” zdaniem Komisji dwa złamania w prawej nodze i poważne skręcenie oby kostek są poważnymi uszkodzeniami ciała. Pilot szybowca po dwóch miesiącach od wypadku nie porusza się bez pomocy kul.

„Niezwłocznie poinformowana została również Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych” – informacje o wypadku do PKBWL wpłynęły od organizatora lotów i poszkodowanego, natomiast zarządzający lotniskiem nie zgłosił wypadku.

Koniec

Nadzorujący badanie	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>
---------------------	---------------	----------------------------