



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1050/18</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>1 maja 2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Weremień</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Szybowiec SZD-9 Bis Bocian 1E</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>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>nie wyznaczano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Raport Końcowy</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie Dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>28 maja 2019 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 1 maja 2018 r. na lądowisku w Weremieniu o godzinie 11:47 do trzeciego lotu tego dnia po starcie za wyciągarką wystartował szybowiec SZD-9 Bis Bocian 1E. Po wyczepieniu pilot próbował nawiązać kontakt z termiką. Po kilku minutach lotu wykonał podejście do lądowania na pasie 23 ze strefy esowania. W trakcie esowania szybowiec wleciał w obszar silnej turbulencji na zawietrznej od wzniesienia i lasu znajdującego się po południowej stronie lądowiska (rys 1).



**Rys. 1. Szkic sytuacyjny zdarzenia.**

O godzinie 11:52 szybowiec przyziemił z dużą prędkością pionową. Pilot nie zdołał utrzymać kierunku na dobiegu i szybowiec wytoczył się z pasa startowego w kierunku polnej drogi przebiegającej wzdłuż lądowiska (rys. 2).



**Rys. 2. Szkic końcowej fazy dobiegu.**

W wyniku zdarzenia uszkodzone zostało podwozie głównego szybowca i jego przednia płoza. Żadna z osób znajdujących się na pokładzie nie odniosła obrażeń ciała.

Pilot szybowca posiadał ważne uprawnienia do wykonania lotu, a szybowiec był sprawny technicznie i posiadał niezbędną do wykonywania lotów dokumentację techniczną.

Prognoza pogody GAMET na dzień 1 maja 2018 r. przewidywała porywy wiatru z prędkością dochodzącą do 45 kt tj. około 83,3 km/h. Prognozę pogody pokazano na rys 3.



Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy  
Biuro Prognoz Meteorologicznych w Krakowie  
30-215 Kraków ul. Piotra Borowego 14

tel: 12-6398150

fax: 12-4251973

[meteo.krakow@imgw.pl](mailto:meteo.krakow@imgw.pl)[www.imgw.pl](http://www.imgw.pl)

```

FAPL25 KRAK 010300
EPWW GAMET VALID 010400/011000 EPKK-
EPWW WARSAW FIR/A5 BLW FL150
SECN I
SFC VIS: 04/10 LCA 3000-5000M RA BR
SIGWX: 04/10 ISOL TS
MT OBSC: 04/10 AT TIMES ABV 6000FT AMSL TATRY
SIG CLD: 04/10 ISOL CB 3000-5000/ABV 15000FT AMSL
TURB: 04/10 LCA MOD ABV FL030
SIGMET APPLICABLE: AT TIME OF ISSUE NIL
SECN II
PSYS: 06 L 994 HPA OVER NORTH SEA STNR NC
LOCAL L 1009 HPA OVER S POLAND MOV NE NC
AND WAVING COLD FRONT LINE EYSA-EPMO-LKMT MOV NE NC
SFC WIND: 04/08 180/05KT AND LCA VRB/02KT
04/10 GUSTS UP TO 45KT MON
08/10 240/05KT W OF E020 AND 180/10KT E OF E020
08/10 LCA GUSTS UP TO 25KT
WIND/T: 04/10
1000FT AMSL VRB/05KT W OF E020 AND 180/10KT E OF E020 PS20
2000FT AMSL VRB/05KT W OF E021 AND 180/15KT E OF E021 PS18
3300FT AMSL 200/15KT AND LCA VRB/05KT PS15
5000FT AMSL 220/15KT W OF E020 AND 240/25KT E OF E020 PS12
10000FT AMSL 240/25KT PS01
CLD: 04/10 SCT LCA BKN SC CU 4000-6000/8000-9000FT AMSL
04/08 LCA SCT AC 11000-12000/13000-15000FT AMSL
FZLVL: 04/10 ABT 10000FT AMSL
CHECK AIRMET AND SIGMET INFORMATION

```

Rys 3. Prognoza pogody GAMET.

#### Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Podjęcie przez pilota decyzji o wykonaniu lotów w trudnych warunkach atmosferycznych – błędna ocena warunków atmosferycznych.

#### Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie podjęto.

#### Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Komisja nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

#### Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji, decyzja o wykonaniu lotu została podjęta przez pilota szybowca pod presją. Szybowiec miał przelecieć z Weremienia na lądowisko Żernica Wyżna, gdzie miały być wykonywane loty z pasażerami.

Na odprawie po locie omówiono zdarzenie. Zwrócono uwagę na to, że w zaistniałych warunkach pogodowych pilot powinien lądować „wyżej” aby ominąć obszar turbulencji (rotorów).

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko	<i>Podpis na oryginale</i>