

# RAPORT KOŃCOWY



POWAŻNY INCYDENT 1598/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

# RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg

## POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR – 1598/19

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec SZD 50-3 Puchacz SP-4015 /  
Samolot Cessna 152 SP-KER

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 11 maja 2019, Lotnisko Nowy Targ  
EPNT



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

**WARSZAWA 2020**

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1598/19</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>POWAŻNY INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	11 maja 2019			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Nowy Targ EPNT			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD 50-3 / Samolot Cessna-152			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-4015 / SP-KER			
Użytkownik / Operator SP:	AEROKLUB NOWY TARG			
Dowódca SP:	Pilot szybowcowy SPL / Pilot samolotowy zawodowy - instruktor FI(R)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	–	–	–	3
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	7 lipca 2020 r.			

## 1. Rodzaj zdarzenia

Poważny incydent

## 2. Badanie przeprowadził

PKBWL

## 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

11 maja 2019, ok. godz. 13:15<sup>1</sup>

## 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Nowy Targ (EPNT).

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w raporcie LMT – UTC + 2h

## 5. Miejsce zdarzenia

Czwarty zakręt nadlotniskowego kręgu samolotowego i szybowcowego lotniska Nowy Targ (EPNT).

## 6. Typ operacji

Samolot: lot szkolny po kręgu.

Szybowiec: powrót z treningowego lotu termicznego.

## 7. Faza lotu

Statki powietrzne wykonywały lot po kręgu do pasa w użyciu.

Samolot: lot po lewym południowym kręgu samolotowym pomiędzy trzecim a czwartym zakrętem.

Szybowiec: po włączeniu się do prawego kręgu w trzecim zakręcie, lot do czwartego zakrętu.

## 8. Warunki lotu

Dzień słoneczny, loty według przepisów VFR w warunkach VMC.

## 9. Czynniki pogody

Zachmurzenie 2-3/8 chmur kłębiastych o podstawie 1000 m AGL, prędkość wiatru do 5 m/s z kierunku 100°-120°, widzialność nie mniejsza niż 15 kilometrów.

Warunki meteorologiczne były odpowiednie do wykonywanych lotów i nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

## 10. Organizator lotów

Aeroklub Nowy Targ.

## 11. Dane dotyczące załogi

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 32 posiadał:

- licencję szybowcową (SPL) w okresie ważności z wpisanymi uprawnieniami do wykonywania startów za samolotem i uprawnieniem Akrobacja ograniczona,
- Kontrolę Wiadomości Teoretycznych w okresie ważności,
- Kontrolę Techniki Pilotażu w okresie ważności,
- orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2/LAPL w okresie ważności bez ograniczeń,
- nalot ogólny na szybowcach 156 godzin w 288 lotach,
- nalot na szybowcach w ciągu ostatnich 90 dniach 1 godz. 14 minut.

Pilot samolotowy – instruktor FI, mężczyzna lat 58 posiadał:

- licencję samolotową zawodową CPL(A) z ważnym uprawnieniem SEP(L) i ważnym uprawnieniem FI(R),

- Kontrolę Wiadomości Teoretycznych w okresie ważności,
- Kontrolę Techniki Pilotażu w okresie ważności,
- orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1/2/LAPL w okresie ważności z ograniczeniem VDL,
- nalot ogólny na samolotach 1400 godzin,
- nalot na samolotach w ciągu ostatnich 90 dniach 30 godzin,

## 12. Obrażenia osób

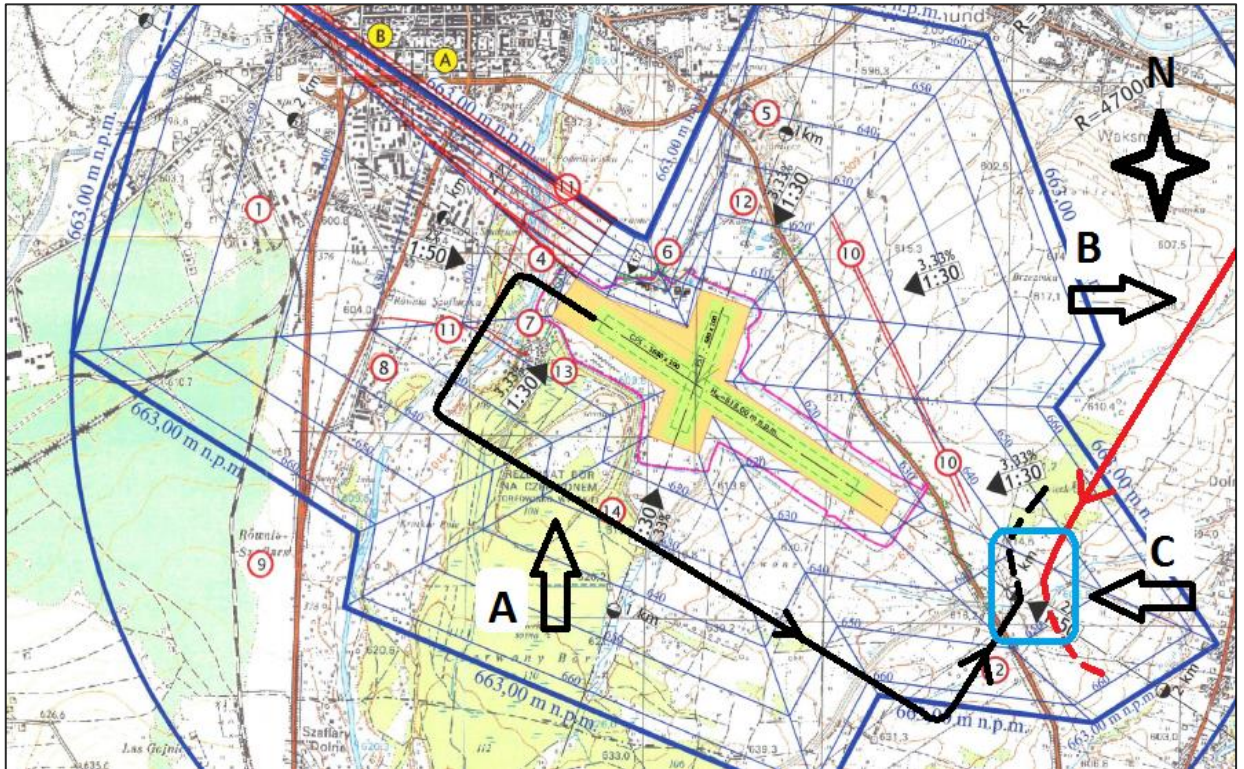
Załogi nie odniosły obrażeń ciała.

## 13. Uszkodzenia statku powietrznego

Bez uszkodzeń.

## 14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 11.05.2019 r. w Aeroklubie Nowy Targ odbywały się loty szybowcowe ze startem za wyciągarką oraz szkolne loty samolotowe po kręgu. Kierujący lotami znajdował się w wyznaczonym miejscu położonym przy proggu pasa na kierunku „trzy zero”. O godzinie 13:00 wystartował szybowcem SZD 50-3 „Puchacz” pilot szybowcowy do lotu termicznego. O godzinie 13:24 wystartował samolot Cessna 152 z załogą instruktor pilot i uczeń pilot, lot miał przebiegać po lewym kręgu. Loty były nadzorowane przez kierującego lotami. Pilot szybowca po około 15 minutach lotu podjął decyzję o lądowaniu i skierował szybowiec do lotniska z kierunku północno-wschodniego. Postanowił wejść w trzeci zakręt prawego kręgu do pasa trawiastego trzy zero i poinformował przez radio kierującego lotami o swoich zamiarach. Nie otrzymał jednak potwierdzenia, że kierujący usłyszał treść jego korespondencji. Usłyszał natomiast komendę kierującego lotami do operatora wyciągarki, że lina wyciągarki jest naprężona i żeby rozpoczął ciąg szybowca gotowego do startu. Pilot szybowca wykonywał lot do trzeciego zakrętu a następnie do czwartego bez ponownej próby nawiązania łączności radiowej. Sytuację tą pilot szybowcowy uzasadnił koniecznością zachowania ciszy radiowej podczas startu szybowca za wyciągarką. W tym samym czasie samolot Cessna 152 wykonywał lot po lewym kręgu samolotowym. Uczeń pilot samolotowy zgłosił kierującemu lotami, że znajduje się na pozycji z wiatrem do pasa „trzy zero”. Kierujący lotami odpowiedział, że samolot ma kolejność „jedyńka” do pasa w użyciu. Uczeń pilot kontynuował lot do trzeciego zakrętu, a następnie pomiędzy trzecim a czwartym zakrętem przeszedł na zniżanie. W tym samym czasie do czwartego zakrętu po prawym kręgu zbliżał się szybowiec Puchacz. Pilot szybowca oraz instruktor pilot w samolocie w tym samym momencie dostrzegli się na kursach przeciwnych do swojego lotu. Pilot szybowca ocenił odległość do samolotu na około 100 metrów z przodu lekko poniżej z prawej strony. Pilot samolotu ocenił pozycję szybowca na około 100 do 110 metrów z przodu lekko z prawej strony i powyżej. Odległość ta w ich ocenie była na tyle mała, że instruktor pilot w samolocie przejął stery od ucznia i wykonał, podobnie jak pilot szybowca, manewr wymijający, każdy w swoją lewą stronę (rys. 1).



Rys. 2. Szkic miejsca zdarzenia: [źródło: Użytkownik/PKBWL]

**A** - tor lotu po kręgu samolotu Cessna 152,

**B** - kierunek lotu szybowca Puchacz,

**C** - miejsce gdzie szybowiec i samolot minęli się na kursach kolizyjnych.

Zdaniem pilotów statki powietrzne minęły się w odległości około 25 metrów od siebie. Odejście w lewo wynikało ze wzajemnej pozycji statków powietrznych. Które w trakcie podejmowania decyzji przez pilotów nie były na dokładnych kursach przeciwnych. Piloci ocenili, że tory lotów statków powietrznych przebiegały w odległości 10-15 metrów od siebie (rys. 1), a manewry odejścia w prawo doprowadziłyby do zderzenia. Po minięciu się w pierwszej kolejności wylądował szybowiec a następnie samolot.

Komisja ustaliła, że:

- 1) Dowódcy statków powietrznych posiadali uprawnienia do wykonania lotu i ważne orzeczenia lotniczo-lekarskie.
- 2) Statki powietrzne posiadały niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, były zdadne do lotu i ubezpieczone (polisy OC).
- 3) Warunki meteorologiczne pozwalały na wykonanie lotów i nie miały wpływu na niebezpieczne zbliżenie statków powietrznych.
- 4) Pilot szybowca nie ponowił meldunku o zbliżaniu się do trzeciego zakrętu prawego kręgu szybowcowego.
- 5) Załogi szybowca i samolotu, niedostatecznie monitorowały korespondencję radiową.
- 6) Kierujący lotami obserwował start szybowca w tym czasie nie obserwując, pozycji statków powietrznych znajdujących się w kręgu nadlotniskowym.

## 15. Przyczyna zdarzenia

- 1) Niewystarczająca obserwacja przestrzeni powietrznej w locie po kręgu przez pilota szybowca i załogę samolotu.
- 2) Niewłaściwe monitorowanie korespondencji radiowej przez załogi statków powietrznych biorących udział w zdarzeniu.

## 16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Chwilowe skupienie uwagi na startującym za wyciągarką szybowcu przez kierującego lotami, które skutkowało brakiem obserwacji ruchu statków powietrznych po kręgu.

## 17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano

## 18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Kierownik odpowiedzialny organizacji lotniczej nakazał instruktorom, aby podczas odpraw przed lotami, przypominali o konieczności zgłaszania wejścia w krąg. W przypadkach braku potwierdzenia korespondencji powtarzali ją w celu uzyskania zwrotnej informacji o przyjęciu meldunku przez kierującego lotami.

Zespół Bezpieczeństwa organizacji lotniczej zalecił, że cisza radiowa w trakcie startu za wyciągarką i wznoszenia szybowców aż do wyczepienia jest zalecana ale nie kategorię obowiązkowa. Komunikaty dla zapewnienia bezpieczeństwa muszą być podawane niezwłocznie.

## 19. Załączniki

Brak.

---

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

*Podpis na oryginale*

.....