

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 2071/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2071/19

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec, Jantar Standard 2, SP-3258

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 8 czerwca 2019 r. Wola Batorska



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. 5 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 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2071/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	8 czerwca 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Wola Batorska k. Niepołomic, woj. małopolskie			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, SZD 48-1 Jantar Standard 2			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3258			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Krakowski			
Dowódca SP:	Pilot szybowcowy SPL			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC			
Kierujący badaniem:	Członek PKBWL			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE MA			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	23 lipca 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

WYPADEK

2. Badanie przeprowadził.

Użytkownik

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

8 czerwca 2019 r., ok. godz. 17:11 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.

Kraków, lotnisko Pobiednik Wielki (EPKP).

5. Miejsce zdarzenia.

Pole uprawne w miejscowości Wola Batorska k. Niepołomic, woj. małopolskie.

6. Typ operacji.

Przelot szybowcowy.

7. Faza lotu.

Lądowanie w terenie przygodnym.

8. Warunki lotu.

Przelot szybowcowy według przepisów VFR przy wykorzystaniu noszeń termicznych w warunkach VMC, popołudnie, oświetlenie naturalne (dzień słoneczny).

9. Czynniki pogody.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów.

Aeroklub Krakowski.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 35, posiada:

- licencję pilota szybowcowego SPL z wpisanymi uprawnieniami do startu za samolotem i za pomocą wyciągarki w terminie ważności,
- ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, bez ograniczeń w terminie ważności,
- ważną kontrolę wiadomości teoretycznych i kontrolę techniki pilotażu,
- nalot całkowity na szybowcach 228 godzin 35 minut, w tym nalot samodzielny 194 godzin 51 minut,
- Nalot na szybowcu SZD48-1 Jantar Standard 60 godzin 59 minut.

W ciągu ostatnich 90 dni przed zdarzeniem pilot wykonał sześć lotów w czasie 46 minut w tym pięć lotów z instruktorem na kontrolę techniki pilotażu oraz jeden lot samodzielny po kręgu.

12. Obrażenia załogi.

Pilot w trakcie zdarzenia nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 8 czerwca 2019 r. o godzinie 11:27 LMT pilot szybowcowy wystartował do lotu termicznego na szybowcu SZD-48-1 Jantar Standard 2 o znakach rozpoznawczych SP-3258 z lotniska w Pobiedniku Wielkim koło Krakowa (EPKP). Start odbył się za pomocą wyciągarki. Po nawiązaniu kontaktu z termiką około godziny 12:16 LMT pilot zgłosił przez radio opuszczenie stref

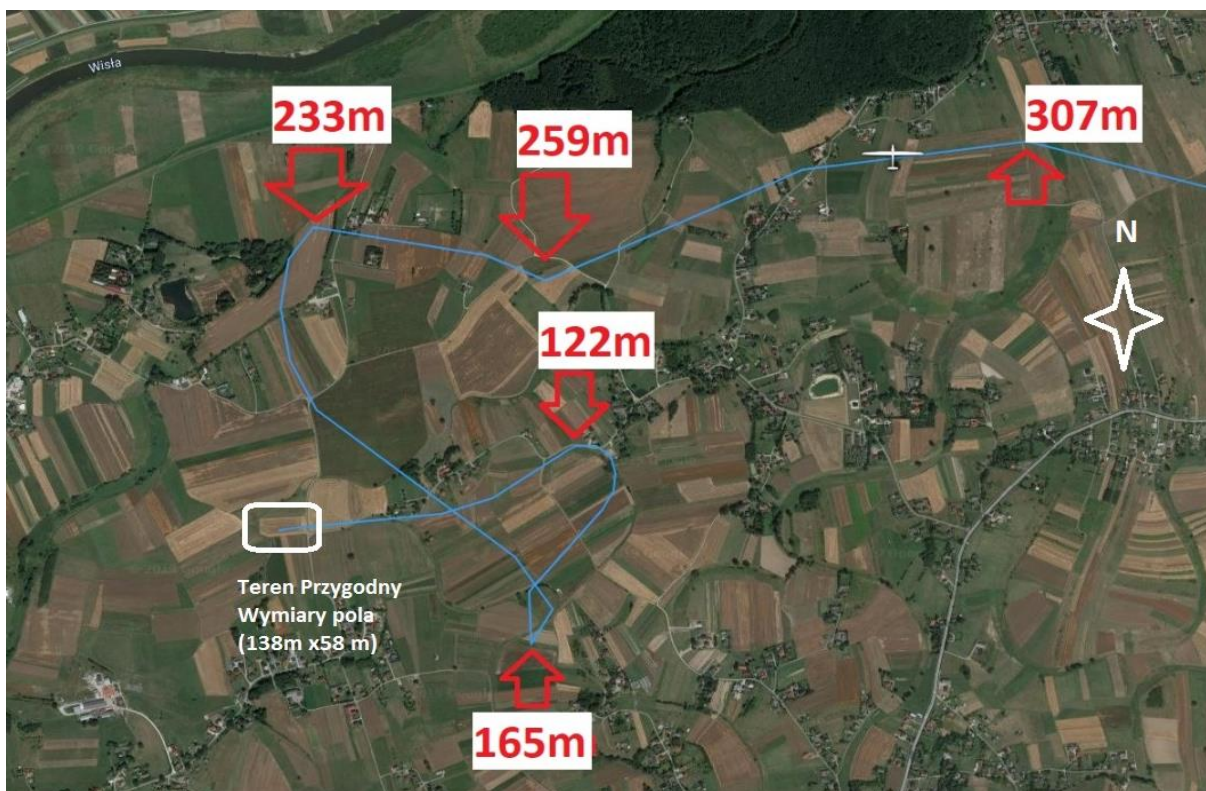
szybowcowych i rozpoczął zaplanowany przelot szybowcowy którego punktem zwrotnym miało być lotnisko Kielce-Masłów (EPKA). Po osiągnięciu punktu zwrotnego nawiązał łączność radiową z Masłów-Radio, informując o wejściu w strefę lotniska (ATZ). W drodze powrotnej będąc na wysokości 800 metrów AGL pilot rozpoczął dolot do lotniska w Pobiedniku Wielkim, informując kierującego lotami o wlocie do aktywnych stref szybowcowych. Według oświadczenia pilota na skutek zaniku noszeń termicznych w trakcie dolotu, będąc na wysokości około 500 metrów AGL podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym (Rys. 1).



Rys. 1. Trasa lotu końcowego odcinka dolotu do lotniska Pobiednik Wielki [źródło: użytkownik].

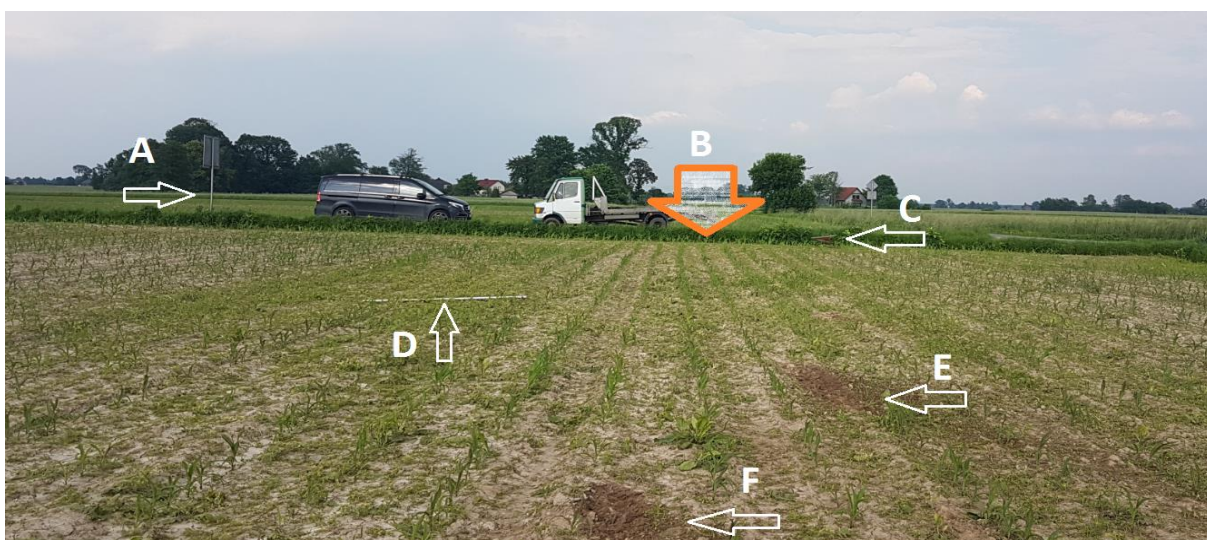
Informację o zamiarze lądowania w terenie przygodnym pilot przekazał kierującemu lotami w Pobiedniku za pośrednictwem pilota samolotu Cessna wykonującego loty po kręgu nad lotniskiem. Według relacji pilota początkowo wybrał do lądowania łąkę znajdującą się w zakolu rzeki Wisły. Zmienił jednak swoją decyzję z obawy na brak możliwości dojazdu samochodu z wózkiem szybowcowym. Trasa i wysokości lotu odczytane z rejestratora wskazują, że pilot wykonując lot na wysokości około 250 metrów, nadal poszukiwał odpowiedniego miejsca do lądowania które byłoby w łozu wiatru i posiadało niewysoką uprawę. Dolatując do miejscowości Wola Batorska pilot wybrał pole które według niego było odpowiednie do bezpiecznego lądowania (Rys. 2). Po bliższej obserwacji zauważył znaki drogowe znajdujące się na początku wybranego pola, jednak odległość między nimi wydawała się pilotowi znacznie większa niż to było w rzeczywistości. W opinii pilota wybrane pole również wydawało mu się dłuższe i jego zdaniem odpowiednie do bezpiecznego lądowania. Na wysokości około 120 metrów będąc na prostej do lądowania obniżył wysokość lotu do wybranego

pola, które jak ocenił będąc na podejściu, że było jednak zbyt krótkie i wymagało przyziemienia na samym jego początku.



Rys. 2. Szkic manewrów szybowca przed lądowaniem w terenie przygodnym [źródło: użytkownik].

Pilot będąc na podejściu do lądowania mijając drogę znajdującą się przed wybranym polem poczuł silne uderzenie szybowca w znak drogowy, szybowiec wykonał rotację w lewo, przyziemił z trawersem i po obrocie około 210° zatrzymał się (Rys. 3, 4 i 5).



Rys. 3. Szkic miejsca zdarzenia, widok z kierunku przeciwnego do kierunku lądowania [źródło: użytkownik]

Opis rysunku (Rys. 3):

A – znak drogowy znajdujący się po prawej stronie lądującego,

B – kierunek podejścia do lądowania,

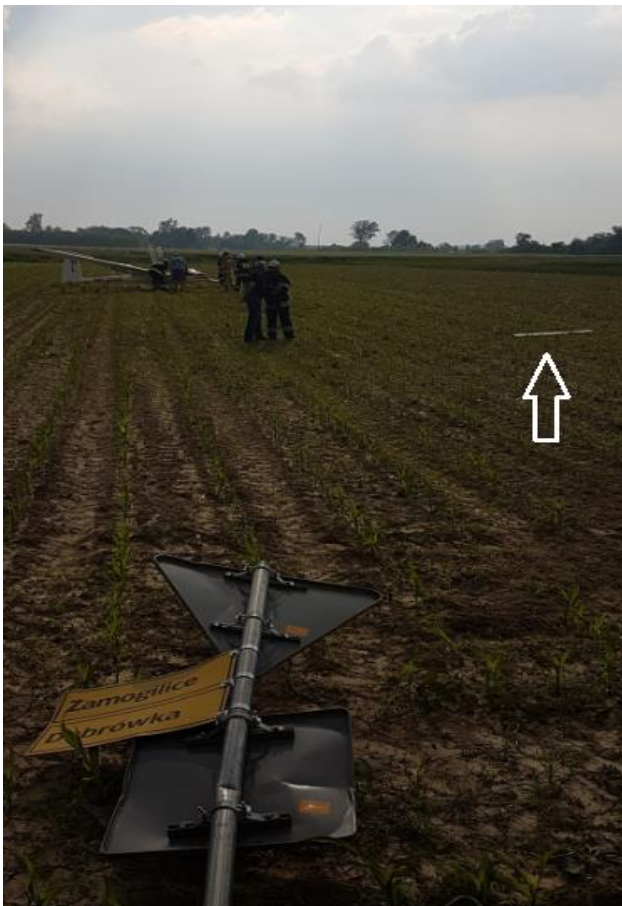
C – miejsce znaku drogowego w który uderzył szybowiec,

D – urwana lotka z lewego skrzydła,

E – miejsca pierwszego przyziemienia szybowca,

F – miejsce następnego przyziemienia szybowca.

Pilot miał prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa i nie odniósł żadnych obrażeń ciała. Samodzielnie opuścił kabinę szybowca. Na miejsce zdarzenia przybyła straż pożarna oraz karetka pogotowia, ratownik medyczny nie stwierdził u pilota żadnych obrażeń ciała.



Rys. 4. Widok miejsca zdarzenia na kierunku lądowania:- znak drogowy po uderzeniu szybowca,- widok szybowca i oderwanej lotki.

Rys. 5. Znak drogowy: widok z kierunku przeciwnego do kierunku lądowania.

Na skutek zderzenia ze znakiem drogowym i lądowania z trawersem, szybowiec uległ poważnym uszkodzeniom: zniszczona została przednia część oszklenia kabiny szybowca, wyłamana tablica przyrządów, wyłamana lewa lotka i uszkodzone lewe skrzydło

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:

1. Dowódca statku powietrznego miał uprawnienia do wykonania lotu. Posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, nie znajdował się pod wpływem alkoholu;
2. Szybowiec posiadał niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, był zdatny do lotu i był ubezpieczony (ważna polisa OC);
3. Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia pozwalały na wykonywanie zaplanowanego lotu.

14. Przyczyny zdarzenia.

1. **Brak podjęcia decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym na odpowiedniej wysokości nad terenem nadającym się do takiego lądowania.**
2. **Przypadkowy wybór pola do lądowania ze zbyt małej wysokości.**

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Brak nalotu treningowego na termice i jedno lądowanie samodzielne na innym szybowcu szkolno-treningowym. Wykonanie przelotu szybowcem na którym w 2019 roku pilot nie wykonał ani jednego lotu treningowego. Brak zgłoszenia instruktorowi nadzorującemu w tym dniu loty, zamiaru wykonania przelotu szybowcowego.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa użytkownika.

Organizacja lotnicza wprowadzi dla pilotów zamierzających wykonywać przeloty szybowcowe wymóg treningu w lotach termicznych oraz konieczność wykonania odpowiedniej ilości lądowań. Wymagania będą zawarte w propozycjach zmian systemowych w organizacji.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale