

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK 2901/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

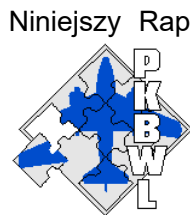
RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 2901/19

STATEK POWIETRZNY – szybowiec SZD-48-3 Jantar Std 3, SP-3383

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 18 lipca 2019 r. lotnisko Strzyżewice
k/ Leszna (EPLS).



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:	2901/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	18 lipca 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Strzyżewice k /Leszna (EPLS).			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, SZD-48-3 Jantar Standard 3			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Jerzy Girgiel			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Ekspert PKBWL Maciej Malarczyk			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Nie było			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	1 października 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

Wypadek

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

18 lipca 2019 r., o godz. 17.01 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lotnisko Strzyżewice k/Leszna (EPLS)

5. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Strzyżewice k/Leszna (EPLS)

6. Typ operacji:

Lot samodzielny treningowy

7. Faza lotu:

W trakcie dolotu do lotniska

8. Warunki lotu:

Lot wg przepisów VFR w warunkach VMC w dzień

9. Czynniki pogody:

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

METAR/SPECI from EPPO, Poznan (Poland).	
SA 18/07/2019 20:30->	METAR EPPO 182030Z 09001KT CAVOK 17/09 Q1013=
SA 18/07/2019 20:00->	METAR EPPO 182000Z 07001KT CAVOK 17/10 Q1013=
SA 18/07/2019 19:30->	METAR EPPO 181930Z 05002KT CAVOK 20/09 Q1013=
SA 18/07/2019 19:00->	METAR EPPO 181900Z 06003KT CAVOK 20/09 Q1012=
SA 18/07/2019 18:30->	METAR EPPO 181830Z 02004KT CAVOK 23/08 Q1012=
SA 18/07/2019 18:00->	METAR EPPO 181800Z 34004KT CAVOK 24/08 Q1012=
SA 18/07/2019 17:30->	METAR EPPO 181730Z 03003KT 340V080 CAVOK 25/07 Q1012=
SA 18/07/2019 17:00->	METAR EPPO 181700Z 27002KT CAVOK 26/07 Q1012=
SA 18/07/2019 16:30->	METAR EPPO 181630Z 28004KT 260V020 CAVOK 26/07 Q1012=
SA 18/07/2019 16:00->	METAR EPPO 181600Z VRB02KT CAVOK 26/07 Q1012=
SA 18/07/2019 15:30->	METAR EPPO 181530Z 30006KT CAVOK 26/07 Q1012=
SA 18/07/2019 15:00->	METAR EPPO 181500Z 33006KT 260V340 CAVOK 26/07 Q1012=
SA 18/07/2019 14:30->	METAR EPPO 181430Z VRB04KT CAVOK 26/07 Q1012=
SA 18/07/2019 14:00->	METAR EPPO 181400Z 34004KT 270V040 CAVOK 25/07 Q1012=
SA 18/07/2019 13:30->	METAR EPPO 181330Z 29005KT 230V010 CAVOK 25/08 Q1012=
SA 18/07/2019 13:00->	METAR EPPO 181300Z 28004KT 180V340 CAVOK 25/07 Q1013=

Ogólna sytuacja synoptyczna w dniu wypadku.(METAR OGIMET)

10. Organizator lotów/skoków:

Użytkownik prywatny

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

Pilot mężczyzna lat 56 posiadający licencję pilota szybowcowego wydaną w dniu 27 lipca 2017 roku z wpisanymi uprawnieniami do wykonywania startów za samolotem i wyciągarką. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 2/LAPL z dnia 21 maja 2019 r. z datą ważności: 31 maj 2020 r. - klasa 2 oraz 21 maj 2021 r. – LAPL z ograniczeniami VNL. Nalot całkowity - 172 godz.48 minut, nalot Jantar Std3 - 50 godz. Czas odpoczynku nie miał wpływu na zaistniałe zdarzenie.

12. Obrażenia załogi:

W wyniku wypadku pilot szybowca nie odniósł obrażeń i po badaniach został wypisany do domu.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 18-07-2019 r. o godzinie 11:29 z lotniska w Lesznie (EPLS) pilot szybowca wystartował z zamiarem wykonania termicznego lotu treningowego na szybowcu SZD-48-3 Jantar Standard 3. Wiatr wiał z kierunku 240 stopni i na tym kierunku odbył się start za samolotem. Lot wykonywany był wg przepisów VFR w przestrzeni lotów G. Zadaniem lotu był przelot treningowy na trasie Leszno-Karaszczyń-Krobia-Bojadła-Rawicz-Leszno. Początkowo lot przebiegał normalnie w silnych noszeniach termicznych. Na trawersie Góry Śląskiej noszenia termiczne osłabły i w związku z tym pilot zdecydował o skróceniu trasy i powrocie na lotnisko w Lesznie. Planując dolot do lotniska pilot oparł się na informacjach dostarczonych przez komputer pokładowy. Zgodnie z zeznaniami pilota, podczas dolotu szybowiec dostał się w obszar silnego duszenia, co spowodowało znaczną utratę wysokości w końcowej fazie dolotu. Licząc na dolot do lotniska, pilot zmniejszył prędkość lotu, co jednak doprowadziło do jeszcze większej utraty wysokości. Utrata wysokości była tak znaczna, że uniemożliwiła jakiegokolwiek przelot nad budynkami znajdującymi się na kursie dolotu do lotniska. Pilot podjął wówczas decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Najbliższe pole znajdowało się po lewej stronie na kursie dolotu do lotniska bezpośrednio przed zabudowaniami. Pilot wykonał zakręt o 90 stopni w jego kierunku. Podczas wykonywania manewru pilot nie zapewnił prędkości umożliwiającej bezpieczne wykonanie manewru zakrętu i lądowania. Na filmie pozyskanym z kamery umieszczonej na budynku widać uchylone hamulce aerodynamiczne. W efekcie utraty prędkości szybowiec wpadł w lewy korkociąg na wysokości około 60 m przy prędkości 62 km/h. Podczas autorotacji szybowiec zahaczył lewym skrzydłem o drzewo, co doprowadziło do jego złamania i dodatkowego obrotu wokół osi drzewa o 180 stopni. Następnie szybowiec zderzył się prawą stroną z ziemią. Impet zderzenia przyjęły skrzydło prawe i zabudowa ogrodowa. Szybowiec uległ znacznemu uszkodzeniu. Pilot opuścił kabinę o własnych siłach i niezwłocznie o zdarzeniu powiadomił Szefa Wyszkożenia Aeroklubu Leszczyńskiego oraz Policję. Miejsce zdarzenia zostało zabezpieczone. Policja przesłuchała pilota na okoliczność zdarzenia oraz przeprowadziła badanie trzeźwości. Nie stwierdzono alkoholu w wydychanym powietrzu. Pilot został

przewieziony na oddział SOR leszczyńskiego szpitala i po badaniach został wypisany do domu.

14. Przyczyny zdarzenia:

Przyczyną wypadku był błąd w technice pilotażu polegający na doprowadzeniu przez pilota do nadmiernej utraty prędkości szybowca, przeciągnięcia i korkociągu na małej wysokości.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie było.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa:

Nie wydano.

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

18. Załączniki:

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale