



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2017/1302

UCHWAŁA

z dnia 28 kwietnia 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, MDM-1M SoloFox / Samolot, Jak 12A
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-8000 / SP-YWZ
Data zdarzenia:	25 czerwca 2017 r.
Miejsce zdarzenia:	EPKC

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 25 czerwca 2017 r. zespół samolot-szybowiec wystartował z lądowiska EPKC Kraków-Czyżyny w celu przebazowania szybowca na lotnisko EPKP Kraków-Pobiednik. Po starcie zespół wznosił się po prostej, z prędkością ok. 130 km/h, a po osiągnięciu wysokości 50 m odchylił tor lotu w lewo, w celu nabierania wysokości bezpośrednio w rejonie lądowiska a nie nad terenem zabudowanym. Na wysokości ok. 100 m AGL pilot samolotu zaobserwował silne wibracje, spadek mocy i nierówną pracę silnika i przekazał drogą radiową komendę do wyczepienia dla pilota szybowca. Potwierdził swoje żądanie przechylając samolot ze skrzydła na skrzydło. Następnie, zabezpieczając prędkość, pilot samolotu holującego kontynuował zakręt w lewo, ze zniżaniem do lądowiska. Pilot szybowca nie wyczepił liny holowniczej. Gdy samolot rozpoczął gwałtowne manewrowanie do awaryjnego lądowania, nastąpiło zerwanie bezpiecznika liny. Pilot szybowca, pozbawiony samolotu holującego, wykonał ciasny dowrót do pasa i podejście na dużej prędkości, lądując „z wiatrem”. Szybowiec, ze schowanym podwoziem, przyziemił na końcu pasa startowego, wypadając następnie z pasa i uderzając w drzewo. Doznał poważnych uszkodzeń strukturalnych.

Pilot szybowca, pomimo braku widocznych obrażeń ciała, został przewieziony do szpitala na obserwację. Pilot samolotu, po nieudanej próbie lądowania z wiatrem (silnik pracował), przeszedł na drugi krąg i bezpiecznie wylądował na kierunku 29.

2. Przyczyna zdarzenia:

- 1) Chwilowa niesprawność samolotu holującego;
- 2) Zbyt duża prędkość szybowca względem ziemi w trakcie podejścia do lądowania.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Turbulencja, duża prędkość wiatru i występowanie porywów wiatru;
- 2) Nieskuteczna wymiana korespondencji pomiędzy pilotem holującym a pilotem szybowca;
- 3) Przeszkody terenowe na każdym kierunku lądowania;
- 4) Niewielka wysokość na etapie planowania i wykonania manewru podejścia do lądowania przy deficycie czasu.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:

Nie zaproponowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

SEKRETARZ
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Patrycja Pacak

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Bogusław Treła