

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK1514/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 1514/19

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec, SZD-36A Cobra-15 , SP-2965

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 8 maja 2019 r. Lotnisko, Zamość
(EPZA)



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:	1514/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	8 maja 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko, Zamość (EPZA)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, SZD-36A Cobra-15			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-2965			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
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:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	Operator/PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE WYDANO			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	26 listopada 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

WYPADEK.

2. Badanie przeprowadził.

Operator/PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

8 maja 2019 r., ok. godz. 17: 50 LMT (czasy w raporcie są LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.

Lotnisko Zamość (EPZA).

5. Miejsce zdarzenia.

Lotnisko Zamość (EPZA).

6. Typ operacji.

Przelot szybowcowy.

7. Faza lotu.

Podejście do lądowania.

8. Warunki lotu.

Warunki VMC, popołudnie, oświetlenie naturalne (dzień słoneczny).

9. Czynniki pogody.

Warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

W trakcie dolotu do lotniska szybowiec przelatywał przez obszary opadającego powietrza (duszenie).

10. Organizator lotów.

Prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 17, posiada;

- Licencję pilota szybowcowego SPL z ważnymi wpisanymi uprawnieniami do startu za samolotem i za pomocą wyciągarki,
- Ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, z ograniczeniem VML w terminie ważności,
- Ważną Kontrolę Wiadomości Teoretycznych i Kontrolę Umiejętności Praktycznych,
- Nalot całkowity na szybowcach 108 godzin 50 minut w 157 startach, w tym nalot samodzielny 65 godzin 16 minut,
- Nalot na szybowcu SZD-36A Cobra-15, 6 godzin 03 minuty w dwóch lotach.

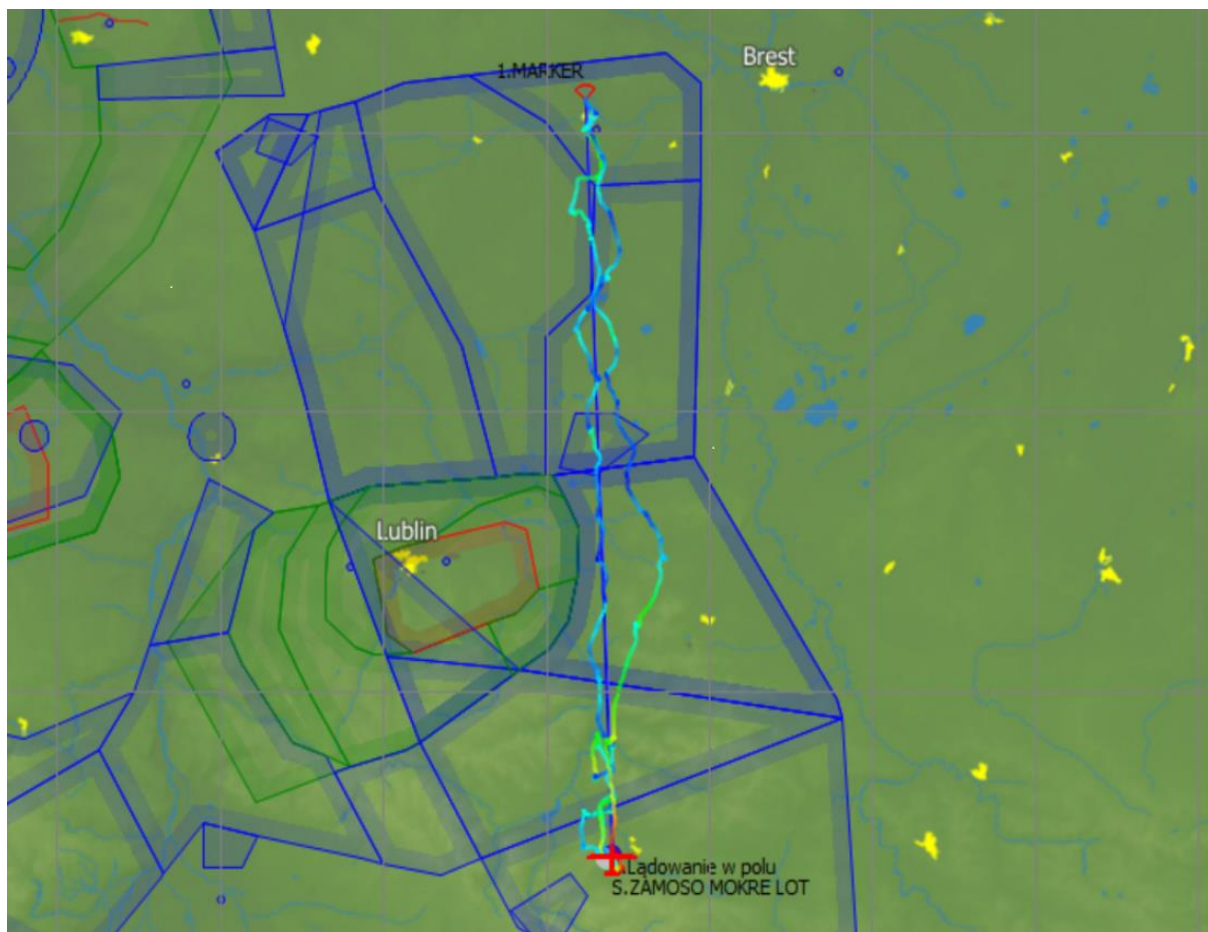
Pilot posiada wpisy uprawniające do wykonywania lotów na szybowcach; SZD-50 Puchacz, SZD-30 Pirat, SZD-51 Junior, PW-5 Smyk, SZD-54-2 Perkoz oraz SZD-36A Cobra 15. W ciągu ostatnich 90 dni przed zdarzeniem pilot wykonał 17 lotów w czasie 16 godzin 34 minut w tym trzy loty w czasie 42 minut z instruktorem na Kontrolę Umiejętności Praktycznych.

12. Obrażenia załogi.

Pilot w trakcie zdarzenia nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 8 maja 2019 r. o godzinie 11: 13 z lotniska Zamość (EPZA) do lotu po trasie docelowo powrotnej (300 km) wystartował za samolotem pilot szybowcowy na szybowcu SZD-36 A Cobra-15 (rys. 1). Około godziny 13: 00 zgłosił drogą radiową odejście na przelot, którego punktem zwrotnym była miejscowość Biała-Podlaska.



Rys. 1. Trasa przelotu docelowo-powrotnego [źródło: LX 1600/użytkownik].

Według pilota, warunki atmosferyczne były dobre: podstawy chmur około 1800 metrów AGL (wysokości w raporcie są AGL) i średnie noszenia termiczne 3,5 m/s. Po osiągnięciu punktu zwrotnego około godziny 15: 10, pilot rozpoczął powrót do lotniska. Ponieważ chmury Cu przesunęły się w kierunku wschodnim od trasy pilot zdecydował się na kontynuowanie przelotu wykorzystując termikę bezchmurną.

Po około 5 godzinach lotu szybowiec znalazł się na wysokości 900 metrów w odległości około 25 kilometrów od lotniska Zamość (EPZA). Kierujący lotami zapytał pilota czy ma dolot do lotniska, pilot odpowiedział, że ma zapas 113 metrów wysokości, który wskazywał GPS.

Pilot korzystał w trakcie lotu ze wskazań urządzenia nawigacyjnego LX 1600 oraz programu do nawigacji szybowcowej XCSoar. W odległości około 9 kilometrów od lotniska na wysokości około 365 m pilot zgłosił drogą radiową kierującemu lotami swoją pozycję i zamiar lądowania na lotnisku. Kontynuując do lotu pilot zorientował się, że na skutek zwiększonego opadania szybowca nie doleci do pasa w użyciu. Postanowił nie otwierać podwozia i kontynuował lot kursem 180° planując lądowanie z prostej na nieużytkowej północnej części lotniska (rys. 2). W końcowej fazie dolotu lewe skrzydło szybowca uderzyło o drzewo (rys. 3) w wyniku, czego szybowiec wykonał rotację w lewo o około 180° i spadł na skarpę rowu przy torach kolejowych (rys. 5).

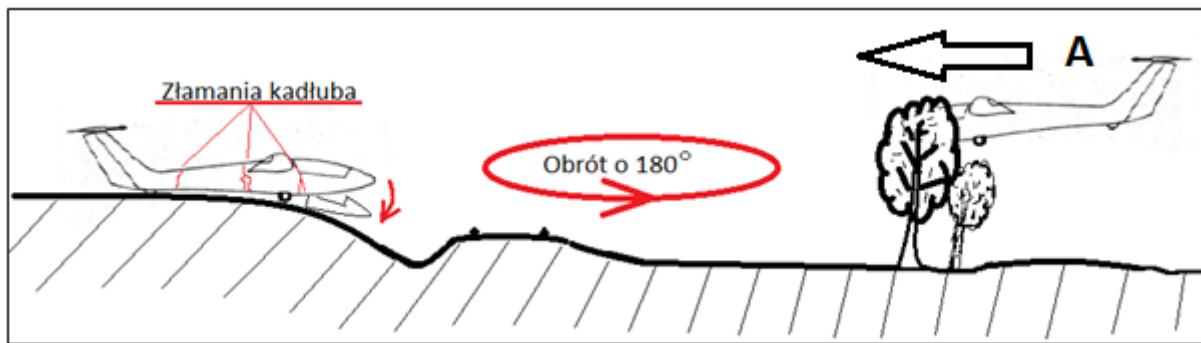


Rys. 2. Widok końcowego odcinka dolotu do lotniska [źródło: użytkownik].



Rys. 3. Zdjęcie na kierunku przeciwnym do kierunku lądowania, A-drzewa owocowe na posesji [źródło: użytkownik]

Konfiguracja zderzenia szybowca z ziemią i złamanie się kadłuba za kabiną, która znajdowała się nad rowem, zamortyzowało uderzenie przedniej części kadłuba o ziemię i przyczyniło się do braku obrażeń u pilota (rys. 4).



Rys. 4. Rysunek poglądowy zdarzenia, A-kierunek lotu szybowca [źródło: PKBWL].

Na skutek zderzenia się z nasypem szybowiec uległ znacznym uszkodzeniom (rys. 5).



Rys. 5. Zdjęcie szybowca na miejscu zdarzenia [źródło: Policja].

W trakcie wypadku pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała i samodzielnie opuścił kabinę szybowca.

Pilot miał prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.

Świadek zdarzenia powiadomił służby ratownicze. Na miejsce wypadku przybyła straż pożarna oraz zespół pogotowia ratunkowego. Pilot został przewieziony na Oddział Ratunkowy Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego. Po badaniach lekarskich, w tym samym dniu pilot został wypisany do domu.

Pilot na typie szybowca, na którym wykonywał przelot posiadał małe doświadczenie. Pierwszy lot na szybowcu Cobra 15 wykonał 18 kwietnia 2019 roku pod nadzorem instruktora i trwał on 3 godziny 12 minut. W drugim locie w dniu 01.05.2019 r. pilot wykonał przelot po trasie zamkniętej

102 kilometry w czasie 2 godziny 51 minut. Lot zakończony zdarzeniem był jego trzecim lotem na szybowcu Cobra 15. W trakcie wykonywania przelotu pilot powinien prowadzić czynności taktyczne związane z analizą wysokości lotu, odległością do punktów zwrotnych oraz miejsca lądowania. Pierwsze przeloty szybowcowe pilot powinien planować tak, aby w przypadku zaistnienia nieprzewidzianych zjawisk meteorologicznych przelot nad przeszkodami terenowymi na dolocie (miasto, zabudowania itp.) był wykonywany na bezpiecznej wysokości lub takiej, która daje możliwość lądowania w terenie przygodnym.

Dobłą praktyką lotniczą jest, aby przed wykonaniem przelotu pilot wykonał, co najmniej 5 lądowań w sezonie i co najmniej 10 lądowań na danym typie szybowca.

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:

1. Dowódca statku powietrznego miał uprawnienia do wykonania lotu.
2. Posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
3. Nie znajdował się pod wpływem alkoholu.
4. Szybowiec posiadał niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, był zdalny do lotu.
5. Szybowiec był ubezpieczony (polisa OC).
6. Warunki meteorologiczne w dniu zdarzenia były odpowiednie do wykonywania zaplanowanego przelotu szybowcowego.
7. Warunki meteorologiczne miały wpływ na zaistnienie zdarzenia.
8. Pilot posiadał małe doświadczenie w lotach na typie szybowca.

14. Przyczyny zdarzenia.

Błąd pilota polegający na braku decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Małe doświadczenie pilota w lotach na typie szybowca.

Przelot szybowca przez obszary opadającego powietrza w trakcie dolotu do lotniska z czołowo-bocznym wiatrem.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa użytkownika.

Nie wydano.

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

Nie wydano.

18. Załączniki.

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale