

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT4486/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

INCYDENT

ZDARZENIE NR 4486/19

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec SZD-48.3 Jantar Std. 3

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA 1 września 2019 r. w miejscowości
Małomice k. Lubina



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:	4486/19			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDET			
Data zdarzenia:	1 września 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Małomice k. Lubina			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD-43.3 Jantar Std.3			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Zagłębia Miedziowego			
Dowódca SP:	Instruktor-pilot szybowcowy SPL			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	Aeroklub Zagłębia Miedziowego			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Zespół badawczy użytkownika			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie ma			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	5 listopada 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

INCYDENT

2. Badanie przeprowadził

Aeroklub Zagłębia Miedziowego.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

1 września 2019 r., ok. godz. 15:00 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Lubin (EPLU).

5. Miejsce zdarzenia

Małomice k. Lubina.

6. Typ operacji

Lot treningowy.

7. Faza lotu

Lądowanie w terenie przygodnym.

8. Warunki lotu

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody

Wiatr z kierunku południowo-zachodniego wiejący z prędkością 14 km/h. Warunki atmosferyczne miały wpływ na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów

Aeroklub Zagłębia Miedziowego.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego

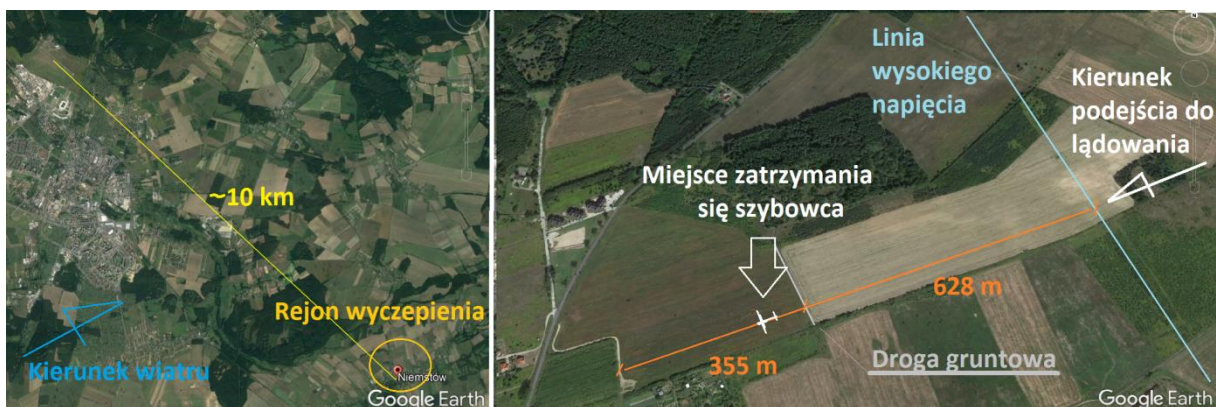
Pilot, mężczyzna lat 58, posiada licencję pilota szybowcowego SPL z wpisanymi uprawnieniami FI(S) z datą ważności do 30.09.2022 r. Badania lotniczo-lekarskie klasy 2 z datą ważności do 08.06.2020 r i LAPL z datą ważności do 08.06.2021 r. Nalot ogólny 776 h w tym 22 h w roku 2019.

12. Obrażenia załogi

W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 1 września 2019 r. o godzinie 14:42 z lotniska w Lubinie (EPLU) wystartował zespół złożony z samolotu holującego Jak-12 M i szybowca Jantar Std 3. Start odbył się z asfaltowego pasa startowego 13. Zespół wznosił się lecąc z wiatrem. Nad miejscowością Niemstów zespół zakrążył, a wariometr w szybowcu wskazał wznoszenie o wartości około 3 m/s. Na wysokości około 550 m pilot szybowca (zwany dalej pilotem) wyczepił linę holowniczą. Po wyczepieniu szybowiec wykonał jedno okrążenie, w trakcie którego pilot stwierdził, że noszenie zaniknęło. Pilot skierował szybowiec w stronę lotniska lecąc obrzeżami miasta. Stwierdził też, że jeżeli nie znajdzie noszenia nie doleci do lotniska. Ponieważ nie znalazł noszenia wybrał pole nadające się do wykonania przygodnego lądowania. Wykonując manewr do lądowania z nad trakcji wysokiego napięcia pilot zauważył, że przed wybranym polem przebiega pas ciemnej zieleni. Uznał, że jest to rów melioracyjny i w związku z tym postanowił lądować bez podwozia aby nie uszkodzić widelca podwozia w przypadku przyziemienia przed wybranym polem. Pilot przekazał drogą radiową informację, że nie doleci do lotniska i będzie lądował w terenie przygodnym. W trakcie lądowania pilot przyziemił szybowiec tuż za pasem zieleni (jak się okazało była to droga gruntowa) i po krótkim dobiegu (około 10 m) szybowiec się zatrzymał (rys. 1, 2).



Rys. 1. Szkic zdarzenia [źródło: AZL]



Rys. 2. Widok na szybowiec po zakończonym dobiegu [źródło: AZL]

Po lądowaniu o godzinie 15:00 pilot wykonał telefon do Kierownika Lotów, przekazał informację o lądowaniu bez podwozia i poprosił o przysłanie wózka aby po zdemontowaniu przetransportować szybowiec na lotnisko. W trakcie oględzin szybowca po lądowaniu pilot nie stwierdził żadnych uszkodzeń.

Po około miesiącu, podczas przeglądu szybowca stwierdzono, że w trakcie lądowania bez podwozia uszkodzony został lakier na dolnej powierzchni kadłuba (rys. 3), oraz wylaminowały się wzmocnienia skorupy kadłuba znajdujące się pod miską siedzeniową (rys 4).



Rys. 3. Uszkodzenia lakieru na dolnej powierzchni kadłuba
[źródło: AZL]



Rys. 3. Wylaminowane wzmocnienia skorupy kadłuba [źródło: AZL]

14. Przyczyna zdarzenia:

Błędy pilotów polegające na:

- a) Decyzji pilota samolotu holującego (dowódcy zespołu) o wykonaniu holu na zawietrzną lotniska.
- b) Wyczepienie szybowca przez jego pilota na wysokości nie dającej możliwości dolotu do lotniska.
- c) Zbyt późno podjęta decyzja o lądowaniu w terenie przygodnym (brak przeglądu terenu do lądowania z powietrza – lądowanie bez podwozia).

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie ustalono.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa

Zalecenia bezpieczeństwa użytkownika

- a) Zdarzenie omówiono z pilotem.
- b) Zdarzenie omówiono z pilotami na odprawie przed zawodami na celność lądowania w dniu 21.09.2019 r.
- c) Zdarzenie zostanie omówione na dorocznej konferencji BL w marcu 2020 r.

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

Zdaniem Komisji użytkownika, wymiary pola wybranego przez pilota do wykonania lądowania przygodnego były wystarczające aby lądować z wypuszczonym podwoziem.

18. Załączniki

Brak

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale