



**Państwowa Komisja  
Badania Wypadków Lotniczych**

Warszawa, dnia 17 maja 2021 r.

**Oświadczenie Tymczasowe Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych  
dotyczące badania wypadku lotniczego  
nr 1213/2020**

Działając zgodnie z Artykułem 16 pkt. 7 **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. 2010.295.25) jak również stosując się do zasad opisanych w Załączniku nr 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przedstawia Oświadczenie Tymczasowe dotyczące wypadku szybowca SZD-48-1 Jantar Standard 2 o znakach rozpoznawczych SP-3701, który wydarzył się 17 maja 2020 r. w okolicy lotniska Ostrów-Michałków (nr 1213/2020).

W dniu 17 maja 2020 r. o godz. 14:07 LMT podczas holowania szybowca do lotu rekreacyjnego na termikę, na wysokości ok. 300 m AGL pilot samolotu holującego zauważył szybowiec powyżej toru lotu samolotu i w tej samej chwili samolot skierował się pionowo do ziemi. Pilot holujący wyczepił linę holowniczą i ustabilizował lot samolotu. Sprawdził tylną strefę, stwierdził brak szybowca i otrzymał polecenie powrotu na lotnisko. Po wyczepleniu holu szybowiec wykonał niekontrolowany przewrót i wszedł w korkociąg. Padło kilkakrotnie radiowe ostrzeżenie o znajdowaniu się szybowca w korkociągu i polecenie „wyprowadzaj”. Szybowiec wykonał 6 zwitek płaskiego korkociągu a następnie znikł dla obserwatorów z lotniska za drzewami, a jego pilot nie nawiązała kontaktu radiowego i nie opuściła kabiny. O zdarzeniu poinformowano służby ratunkowe pod numerem 112. W stronę miejsca upadku szybowca wyjechała ekipa z Aeroklubu Ostrowskiego w celu odnalezienia pilota i określenia skutków zdarzenia. Na miejscu zdarzenia stwierdzono, iż pilot nie odniosła większych obrażeń, a szybowiec wpadł między wysokie drzewa i uległ zniszczeniu.

W związku z prowadzonym badaniem wypadku przeprowadzono szereg badań i analiz w zakresie:

- dokumentacji technicznej i operacyjnej szybowca,
- zagadnień technicznych, historii eksploatacji i obsługi, w tym zwłaszcza wyważenia,
- czynnika ludzkiego i ergonomii,
- wpływu sytuacji terenowo-meteorologicznej na zaistnienie i przebieg zdarzenia,
- działań pilota i możliwości przeżycia wypadku.

#### **Działania Zespołu Badawczego PKBWL:**

##### W zakresie dokumentacji:

Pozyskano i przanalizowano informacje na temat historii obsługi i eksploatacji szybowca.

##### W zakresie zagadnień technicznych:

Dokonano udokumentowanych fotograficznie oględzin wraku na miejscu zdarzenia oraz w hangarze Aeroklubu Ostrowskiego. Przeprowadzono analizę wyważenia (położenia środka ciężkości) szybowca.

##### W zakresie czynnika ludzkiego i ergonomii:

Pozyskano i przanalizowano informacje na temat posiadanych uprawnień oraz doświadczenia pilot szybowca oraz pilota samolotu holującego. Pozyskano zeznania świadków oraz film dotyczące zaistnienia i przebiegu zdarzenia. Pozyskano i przeanalizowano dane dotyczące posiadanych przez pilot szybowca badań lotniczo-lekarskich. Dokonano wraz z pilot szybowca symulacji czynności wykonywanych przez nią w trakcie lotu zakończonych wypadkiem, wykorzystując wnętrze kabiny innego szybowca tego samego typu.

##### W zakresie wpływu sytuacji terenowo-meteorologicznej na zaistnienie i przebieg zdarzenia:

Pozyskano i przeanalizowano dane dotyczące ogólnej sytuacji meteorologicznej podczas lotu zakończonych wypadkiem. Przeanalizowano uwarunkowania terenowe, wpływające na lokalne warunki meteorologiczne.

##### W zakresie działań pilota i możliwości przeżycia wypadku:

Przeanalizowano przebieg lotu, podejmowane przez pilot decyzje i ich wykonanie w aspekcie ograniczenia skutków zderzenia z ziemią i przeszkodami.

#### **Na podstawie dotychczas przeprowadzonych analiz całości zebranych materiałów zespół badawczy PKBWL dokonał następujących ustaleń :**

- 1) Szybowiec był prawidłowo przygotowany do lotu, a jego zdadność do lotu była prawidłowo udokumentowana.
- 2) Szybowiec był prawidłowo obsługiwany, a jego dokumentacja towarzysząca prowadzona prawidłowo.

- 3) Nie stwierdzono objawów żadnej możliwej do wykrycia niesprawności technicznej szybowca.
- 4) Szybowiec był ubezpieczony (OC i AC).
- 5) Masa szybowca w trakcie zdarzenia mieściła się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie.
- 6) Położenie środka ciężkości szybowca w trakcie zdarzenia mieściło się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie, jednak znajdowało się w pobliżu tylnej skrajnej wartości.
- 7) Bezpiecznik liny holowniczej dobrano prawidłowo.
- 8) Kwalifikacje i doświadczenie pilot szybowca były wystarczające do wykonania zaplanowanego lotu.
- 9) Pilot samolotu holującego wykonując czynności lotnicze w dniu wypadku nie był pod działaniem alkoholu etylowego.
- 10) Pilot szybowca wykonując czynności lotnicze w dniu wypadku nie była pod działaniem alkoholu etylowego.
- 11) Pilot szybowca miała prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa, co ze względu na przebieg wypadku mogło mieć wpływ na możliwość jego przeżycia.
- 12) Warunki pogodowe w dniu zdarzenia były dobre, lecz ze względu na występowanie turbulencji w ocenie Zespołu badawczego mogły mieć wpływ na jego zaistnienie oraz przebieg.

Zespół Badawczy PKBWL wykonuje ostatnie czynności proceduralne związane z badaniem wypadku. Szczegółowe informacje zostaną zawarte w Raporcie Końcowym.

KONIEC

*Podpis IIC*

*podpis na oryginale*