

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 2020/1336

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 2021/1211

STATEK POWIETRZNY – Szybowiec SZD-30 Pirat, SP-3996

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 4 czerwca 2020 r., Gromada k. Biłgoraja



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. 6 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 2021

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/1336			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	4 czerwca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Gromada k. Biłgoraja			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, SZD-30 Pirat			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3996			
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:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	3 grudnia 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek.

2. Badanie przeprowadził

PKBWL.

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

4 czerwca 2020 r., ok. godz. 15:08¹.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Zamość, położone na szerokości geograficznej 50°42'03"N i długości geograficznej 023°12'17"E na wysokości 750 ft AMSL, posiadające oznakowaną

¹ Wszystkie czasy w raporcie LMT – UTC + 2h

trawiastą drogę startową o długości 930 x 50 m, na kierunku 12/30 (rys. 1).
Częstotliwość radiowa: Zamość radio 122,805 MHz.

Rys. 1. Lotnisko Zamość EPZA
[źródło: dlapilota.pl]



5. Miejsce zdarzenia

Pole uprawne w miejscowości Gromada k. Biłgoraja, woj. podkarpackie.

6. Typ operacji

Przelot szybowcowy po zaplanowanej trasie.

7. Faza lotu

Łądowanie w terenie przygodnym.

8. Warunki lotu

Lot według przepisów VFR w warunkach VMC, popołudnie, dzień słoneczny.

9. Czynniki pogody

W dniu zdarzenia warunki atmosferyczne były odpowiednie do wykonania przelotu szybowcowego. Zanik wznoszeń termicznych spowodował konieczność lądowania szybowca w terenie przygodnym.

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane dotyczące załogi

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 22, posiadał licencję szybowcową SPL z wpisem uprawnienia do wykonywania startów za wyciągarką w terminie ważności, orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1/2 w terminie ważności z ograniczeniem VDL.

Posiadał świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty. Na szybowcach wylatał 63 godziny, w tym samodzielnie 43 godziny w 165 startach.

W ciągu ostatnich 90 dni przed zdarzeniem wykonał 21 lotów w czasie 14 godzin 57 minut, w tym 12 lotów z instruktorem w czasie 3 godzin 16 minut, Dysponował aktualną Kontrolą Umiejętności Praktycznych oraz uprawnieniami do wykonywania lotów na 3 typach szybowców.

12. Obrażenia osób

W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zdarzenia szybowiec został znacznie uszkodzony (rys. 2 i 3).



Rys. 2. Uszkodzony centroptłat i wyłamana końcówka lewego skrzydła [źródło: użytkownik]

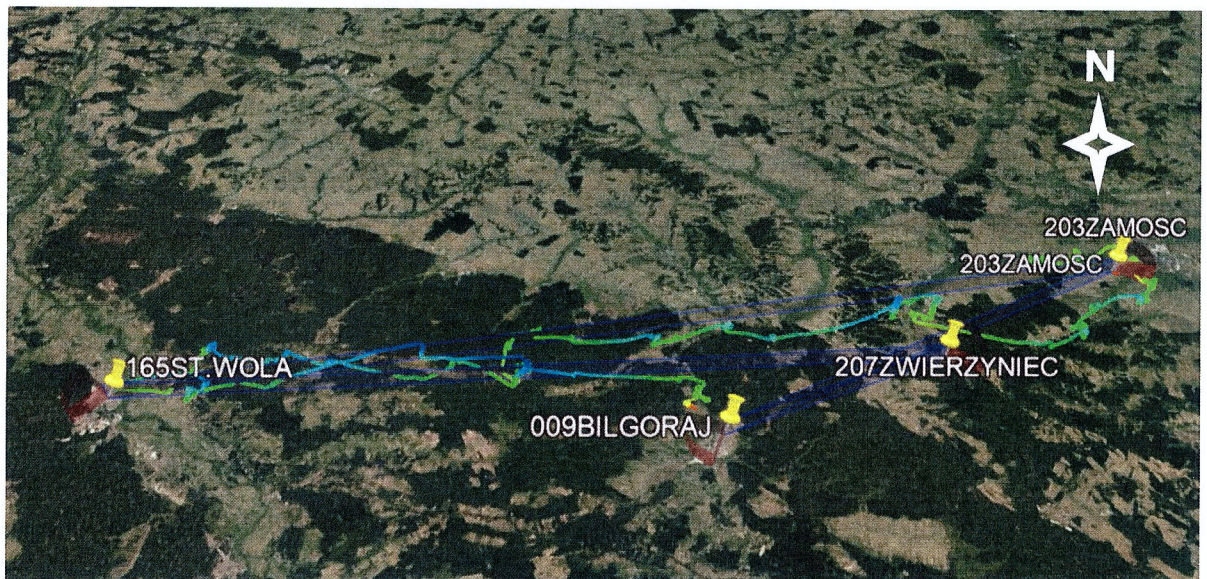


Rys. 3. Pęknięcie poszycia kadłuba w części ogonowej [źródło: użytkownik]

Uszkodzeniom uległy: końcówka lewego skrzydła (została wyłamana) oraz lewa część centroptłata w miejscu połączenia. Ponadto zidentyfikowano pęknięcia pokrycia kadłuba w okolicy kabiny i części ogonowej .

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

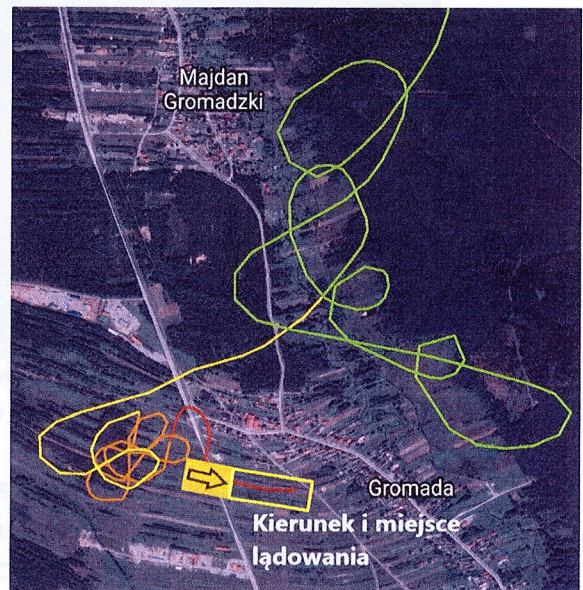
W dniu 4 czerwca 2020 r., w godzinach porannych, na lotnisko Zamość (EPZA) przybył pilot szybowcowy z zamiarem wykonania przelotu szybowcowego. Po wyhangarowaniu szybowca, sprawdzeniu dokumentacji zdatości do lotu, wykonał przegląd szybowca SZD-30 „Pirat” przed dniem lotnym. W ramach przygotowania trasy Zamość – Stalowa Wola – Biłgoraj – Zamość, zapoznał się z prognozą pogody. O godzinie 10:40 LMT z wystartował za samolotem. Po wyczepieniu nawiązał kontakt z termiką i o godzinie 11:34 odszedł na trasę. Pierwszy punkt zwrotny zaliczył około godziny 13:00 (rys. 4). Warunki pogodowe w rejonie drugiego punktu zwrotnego (Biłgoraja) pogorszyły się.



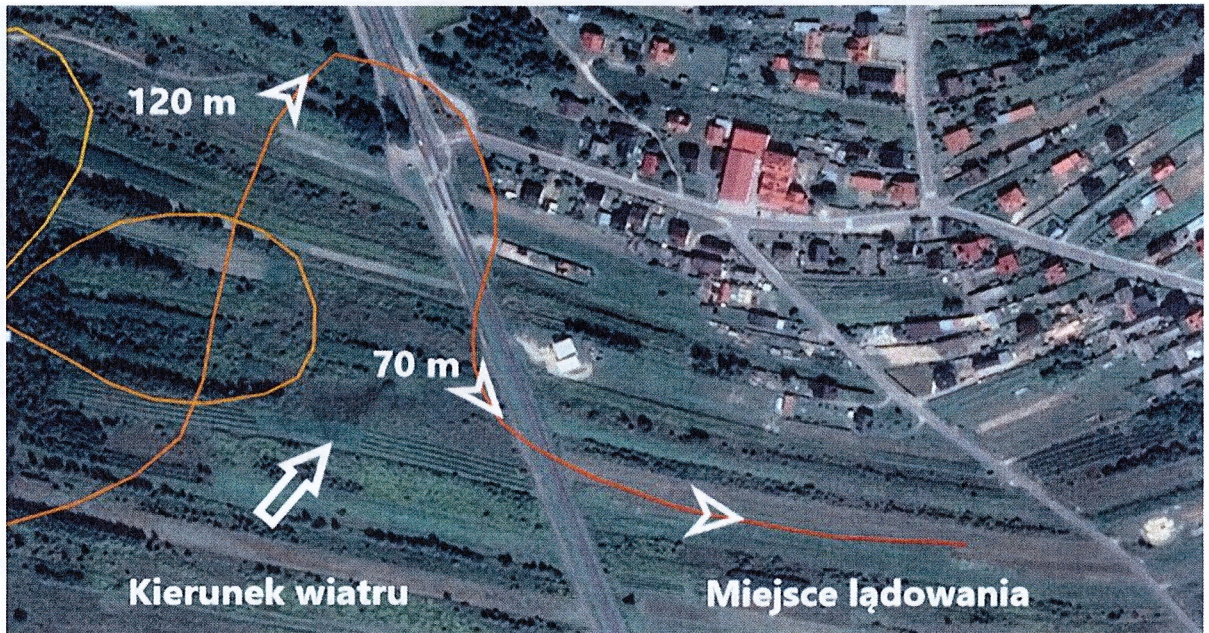
Rys. 4. Zapis lotu szybowca przed zdarzeniem [źródło: użytkownik]

Około godziny 14:00, na wysokości 470 m., w okolicy miejscowości Majdan Gromadzki, po bezskutecznym poszukiwaniu termiki podjął decyzję o wyborze pola do lądowaniu w terenie przygodnym (rys. 5).

Rys. 5. Zapis końcowej fazy lotu i esowania szybowca przed lądowaniem w terenie przygodnym [źródło: użytkownik / PKBWL]



Wybierając miejsce do lądowania pilot nie ocenił właściwie kierunku wiatru, wiejącego z prędkością około 20 km/h z prawej strony i lekko z tyłu do kierunku podejścia. Aby zredukować wysokość, zdecydował się na esowanie. Niewłaściwe rozplanowanie tego manewru oraz niekorzystna składowa wiatru skutkowały zbyt bliskim, niskim podejściem, rozbieżnie w stosunku do osi pola wybranego na miejsce lądowania (rys. 6).



Rys. 6. Zapis podejścia szybowca do lądowania w terenie przygodnym i wysokości podejścia do lądowania w odniesieniu do miejsca lądowania [źródło: użytkownik / PKBWL]

Aby wytracić nadmiar wysokości i przybliżyć się do osi pilot zdecydował się na ślizg nakierunkowy w prawo. Tuż przed wytrzymaniem do lądowania wycofał przechylenie, skutkiem czego przyziemienie nastąpiło z trawersem, prowadząc do utraty kierunku w lewo na dobiegu (rys. 7).

Rys. 7. Zdjęcie i szkic dobiegu szybowca po przyziemieniu [źródło: Użytkownik / PKBWL]



Zbyt wąskie pole nie pozwoliło na uniknięcie kolizji z wysokimi krzewami rosnącymi wzdłuż pola. Szybowiec zahaczył o krzewy lewym skrzydłem, wykonując gwałtowny obrót o 90° (rys. 8). Uszkodzenia opisano w pkt. 13 raportu.

Pilot opuścił kabinę szybowca, nie odnosząc obrażeń ciała.



Rys. 8. Zdjęcie szybowca po zakończeniu dobiegu. [źródło: użytkownik]

Na podstawie zebranych materiałów Komisja ustaliła:

1. Pilot posiadał wymagane uprawnienia i ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
2. Pilot został przebadany na zawartość alkoholu, wynik 0,00 mg/l.
3. Szybowiec był ubezpieczony (OC) i posiadał wymaganą dokumentację techniczno-eksploatacyjną.
4. Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia miały wpływ na nieprawidłowy przebieg lądowania w terenie przygodnym.
5. W trakcie lądowania szybowiec został poważnie uszkodzony.
6. W wyniku zdarzenia pilot nie odniósł obrażeń ciała.

15. Przyczyna zdarzenia

Utrata kierunku w trakcie dobiegu przy lądowaniu w terenie przygodnym, skutkująca kolizją z krzewami .

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- lądowanie z tylnobocznym wiatrem;
- niewielkie doświadczenie pilota.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Ireneusz Boeckowski