



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2021/4302

UCHWAŁA

z dnia 21 lipca 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD-51-1 „Junior”
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3424
Data zdarzenia:	25 października 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Żar k. Żywca (EPZR)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 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 października 2021 r. na lotnisku Górskiej Szkoły Szybowcowej „Żar” koło Żywca EPZR wykonywane były szybowcowe loty żaglowe i falowe. Starty odbywały się na kierunku 220° (ze stokiem w dolinę), a lądowano na kierunku przeciwnym, tj. 40° (pod stok). O godzinie 13:04, pilot szybowcowy (posiadacz licencji SPL) wystartował za samolotem na szybowcu SZD 50-1 „Junior”, jako ostatni z kolejki. Według oświadczenia pilota, lot na holu przebiegał spokojnie. Na wysokości 500 m AGL, we wznoszeniu żaglowym, pilot wyczepił szybowiec po nawietrznej (południowej) stronie góry Żar. Początkowo wznosił się z wykorzystaniem wznoszeń żaglowych a następnie falowych, osiągając wysokość około 2000 m AGL. Po ponad 2 godzinnym locie pilot zdecydował się na powrót do lotniska i lądowanie. Manewr do lądowania rozpoczął z wysokości 400 m, znad budynku Szkoły Szybowcowej. Zniżając się na kierunku przeciwnym do kierunku lądowania, pilot zwrócił uwagę na występowanie silnej turbulencji. Wykonując w strefie esowania zakręt w lewo (pod wiatr) pilot znacznie przekroczył oś pasa startowego. Znalazł się po nawietrznej (prawej stronie) pasa i wykonał zakręt na prostą do lądowania. Podejście do lądowania odbywało się z silnym tylnobocznym wiatrem z prawej strony. Końcową fazę podejścia do lądowania pilot wykonywał z otwartymi hamulcami aerodynamicznymi utrzymując zbyt małą prędkość lotu. Kierujący lotami wydał pilotowi przez radio komendę „zamknij hamulce i zabezpiecz prędkość”. Pilot nie zareagował, i na wysokości kilku metrów nad ziemią, lecąc z hamulcami

aerodynamicznymi otwartymi w pełni, przeciągnął szybowiec. W konsekwencji szybowiec przepadł i uderzył w nawierzchnię lotniska odbijając się od niej dwukrotnie. W trakcie drugiego odbicia (kangura) szybowiec zahaczył prawym skrzydłem o ziemię i wykonał obrót (cyrkiel) w prawo o około 170°. Po zdarzeniu pilot o własnych siłach opuścił kabinę szybowca. W wyniku zdarzenia pilot odniósł poważne obrażenia ciała, a szybowiec został znacznie uszkodzony.

Pilot posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonania lotu oraz właściwe, ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

Szybowiec był ubezpieczony (ważna polisa OC) i posiadał niezbędne dokumenty techniczno-eksploatacyjne.

Warunki meteorologiczne miały wpływ na przebieg zdarzenia.

2. Przyczyny zdarzenia:

Błąd w technice pilotażu polegający na utrzymywaniu zbyt małej prędkości w trakcie podejścia do lądowania w warunkach silnej turbulencji przy tylnobocznym wietrze.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Porywy wiatru do ok. 10 m/s, co w określonych warunkach terenowych szybowiska Żar powodowało tworzenie się miejsc zawietrznych, występowanie stref silnie opadającego powietrza, zmiany kierunku wiatru w dolinie i związanej z tym turbulencji.

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

Przed kolejnym lotem samodzielnym pilot wykona loty doszkalające z wyznaczonym przez HT GSS Żar instruktorem, w zakresie lądowań w warunkach zwiększonej/silnej turbulencji. Ilość lotów według potrzeb oraz decyzji instruktora.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji