



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

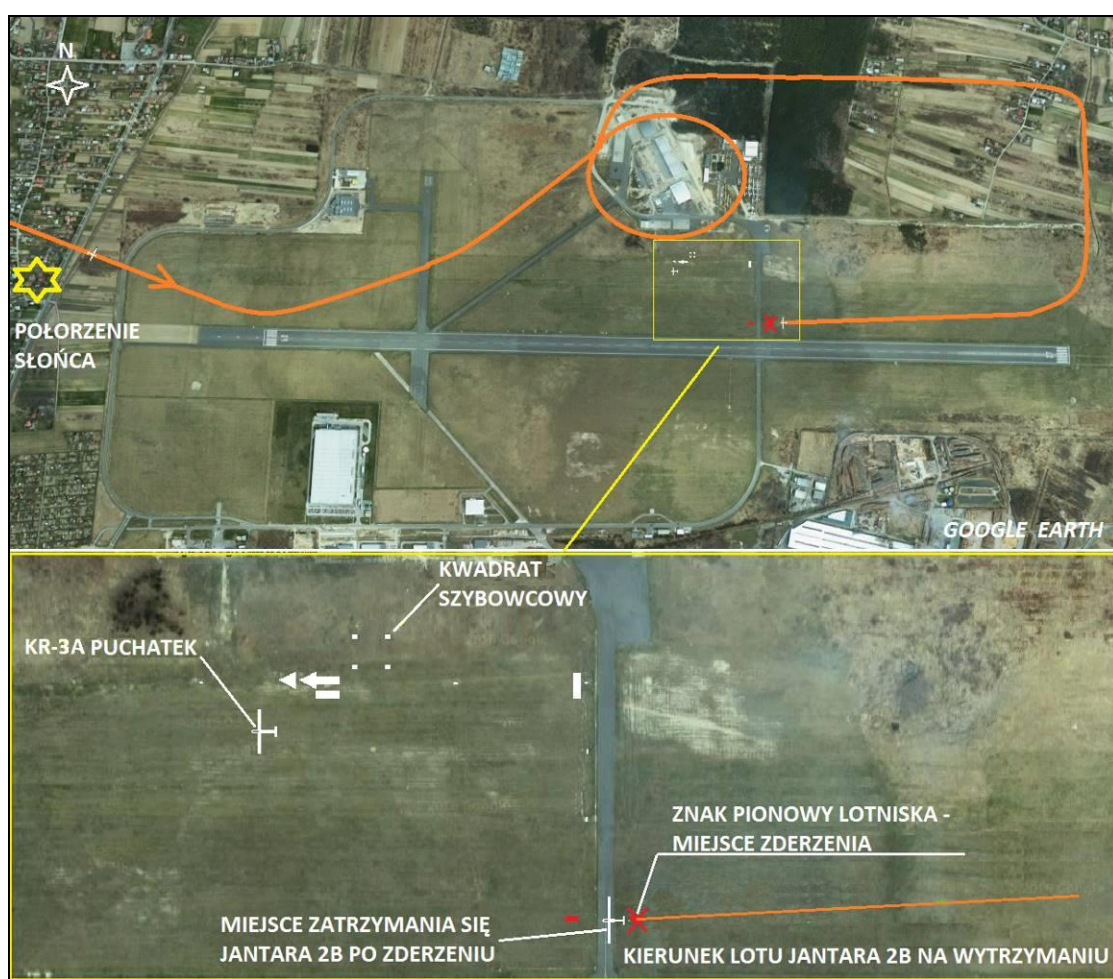
### Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2020/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Wypadek</i>			
Data zdarzenia:	<i>7 sierpnia 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Mielec, EPML</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Szybowiec SZD-42-2 Jantar 2B</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>SP-3278</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Prywatny</i>			
Dowódca SP:	<i>Instruktor-pilot szybowcowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
		<i>1</i>		
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL na zgłoszeniu.</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>13.10.2016 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 07.08.2016 roku około godziny 12:10 z lotniska w Mielcu (EPML), pilot – właściciel szybowca SZD-42-2 Jantar 2B, o znakach rejestracyjnych SP-3278 (zwany dalej pilotem), wystartował z zamiarem wykonania przelotu 512 km. Po około sześciu godzinach lotu pilot

zgłosił 10 km na dolocie do lotniska od strony zachodniej. Kierujący lotami instruktor przekazał informację, że aktualnie uczeń-pilot na szybowcu Puchatek wykonuje swój pierwszy samodzielny lot po prawym kręgu. W momencie, kiedy szybowiec Jantar 2B wleciał nad lotnisko, szybowiec Puchatek znajdował się na prostej do lądowania ( kierunek pasa 27). Na wysokości 350 - 400 m, nad kwadratem, Jantar 2B wykonał okrążenie i jego pilot zaczął budować krąg nadlotniskowy. Na pozycji z wiatrem wypuścił i zablokował podwozie oraz zgłosił ten fakt przez radio. Kierujący lotami instruktor dał mu kolejność do lądowania numer jeden. Ze względu na szybowiec Puchatek, który stał na pasie i miał wykonać kolejne loty, pilot Jantara 2B wykonał czwarty zakręt bliżej pasa betonowego tak, aby zachować bezpieczną separację pomiędzy szybowcami (ilustracja nr 1).



*Ilustracja nr 1. Końcowa faza lotu - szkic sytuacyjny.*

Po wyprowadzeniu szybowca na prostą do lądowania, pilot zgłosił przez radio do kwadratu, że z powodu słońca znajdującego się nisko nad horyzontem na kierunku lądowania ma ograniczoną widoczność do przodu (mógł obserwować z kabiny przestrzeń pod kątem 35 – 40° w stosunku do osi lotu). W trakcie wytrzymania dostał informację od instruktora kierującego

lotami, że może się przybliżyć w stronę kwadratu. Kiedy zaczął lekko odchyłać kierunek lotu (około 10°) szybowiec uderzył kołem podwozia głównego w pionowy znak będący elementem oświetlenia lotniska informujący o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową. W następstwie zderzenia, nos szybowca uderzył w nawierzchnię lotniska i szybowiec zatrzymał się po około 20 m dobiegu na skraju drogi kołowania (ilustracja nr 2).



*Ilustracja nr 2. Położenie szybowca po wypadku. Widoczny fundament, na którym zamontowano znak informujący o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową, uszkodzone podwozie z fragmentem ramy z obudowy znaku oraz fragment tablicy który wbił się w prawą burtę szybowca. Widać również ślady dobiegu szybowca.*

W wyniku zderzenia szybowiec został poważnie uszkodzony, pilot został odwieziony do szpitala z obrażeniami nóg, a znak informujący o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową uległ zniszczeniu (ilustracja nr 3).



*Ilustracja nr 3. Uszkodzenia szybowca. Widoczne fragmenty zniszczonej tablicy świetlnej oznaczającej drogę kołowania*

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyjęcie przez pilota szybowca Jantar 2B zbyt dużej separacji w stosunku do szybowca Puchatek (lądowanie poza wyznaczonym trawiastym pasem startowym), w wyniku czego szybowiec zderzył się z przeszkodą pionową w postaci znaku informującego o miejscu zatrzymania się samolotu przed wjazdem na główną drogę startową, który umieszczono na pasie awaryjnego lądowania.

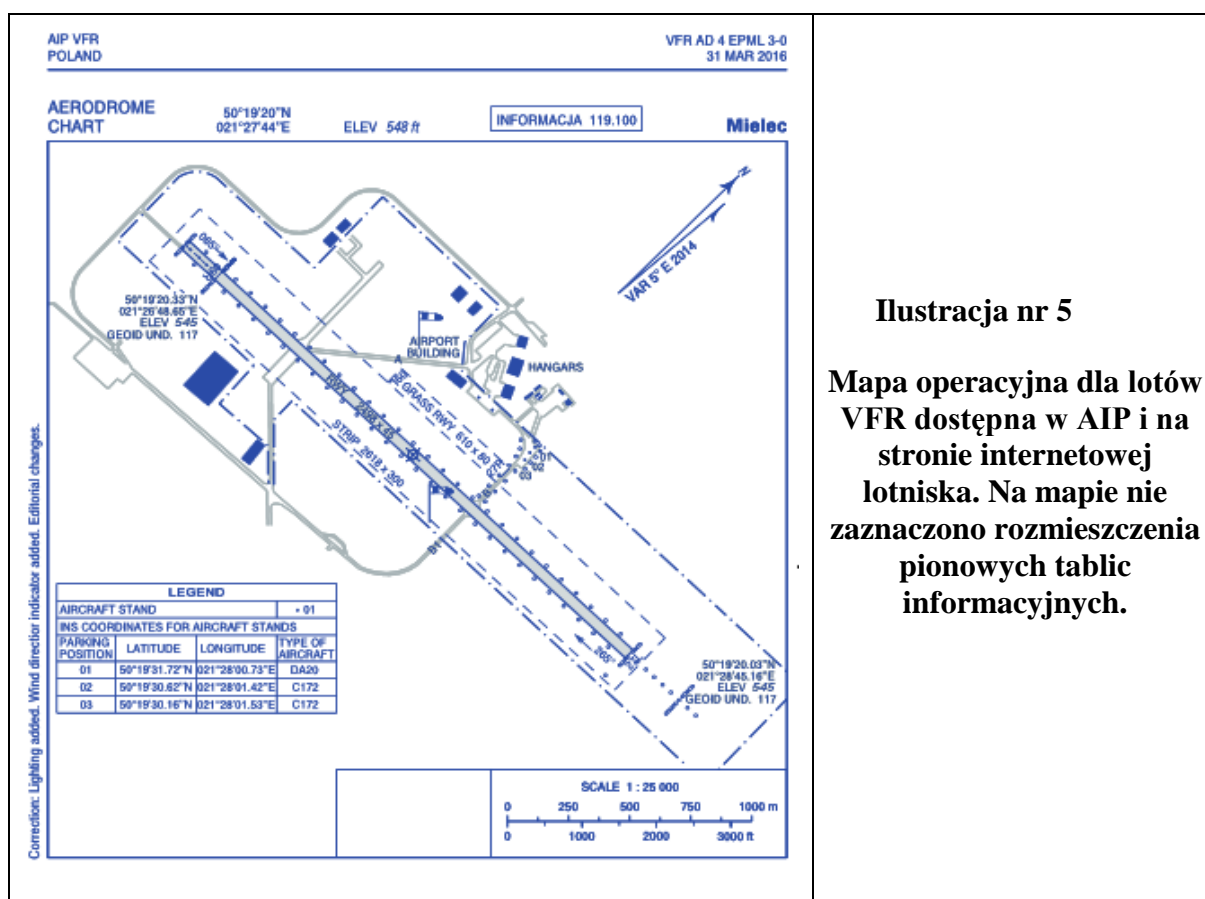
**Okoliczności sprzyjające:**

1. Lądowanie szybowca pod słońce położone nisko nad horyzontem ograniczające możliwość obserwacji przestrzeni przed szybowcem, szczególnie przy płaskim kącie podejścia do lądowania (ilustracja nr 4).



**Ilustracja nr 4. Położenie szybowca po wypadku. Widoczne położenie słońca nad horyzontem. Czerwonym kółkiem zaznaczono położenie szybowca Puchatek po lądowaniu.**

2. Umieszczenie pionowego znaku informacyjnego na pasie wyznaczonym do lądowań awaryjnych (ilustracja nr 5).



3. Brak znajomości przeszkód w strefie operacyjnej lotniska przez pilota Jantara 2 B – utrudniona dostępność do Instrukcji Operacyjnej Lotniska – jedyny egzemplarz jest dostępny na TWR EPML.

#### **Podjęte działania profilaktyczne:**

W dniu 10.08.2016 odbyło się spotkanie Rady Bezpieczeństwa Lotniska Mielec, na którym określono działania korygujące oraz wyznaczono osoby odpowiedzialne za ich wprowadzenie w wyznaczonych terminach.

Wszyscy piloci Aeroklubu Mieleckiego zostali zapoznani z rozmieszczeniem oznakowania pionowego oraz elementów oświetlenia lotniskowego.

#### **Zalecenia profilaktyczne Komisji:**

nie wydano.

#### **Komentarz Komisji:**

Zdaniem Komisji na lotniskach, na których operacje startu i lądowania wykonywane są zarówno z pasa o nawierzchni betonowej (asfaltowej) i trawiastej ustawienie pionowych znaków informacyjnych powoduje zagrożenie wykonywanych operacji lotniczych. Dotyczy to szczególnie statków powietrznych GA. Np. po ustawieniu pionowych tablic informacyjnych na polu wzlotów lądowiska w Rudnikach (EPRU) kilkakrotnie dochodziło do sytuacji niebezpiecznych w trakcie kołowania samolotów i holowania szybowców. Tablice zostały zdemontowane po tym jak samolot PZL-104 Wilga w trakcie kołowania najechał na jedną z takich tablic i został poważnie uszkodzony. Inny przykład samolot Cirrus SR-20 po utracie kierunku na dobiegu w EPPO zjechał z pasa i zderzył się z tablicą informacyjną, w wyniku czego uszkodzone zostało skrzydło i instalacja olejowa silnika.

Komisja przypomina, że o zmianach dokonywanych na części operacyjnej lotniska wszystkie podmioty, które z niego korzystają powinny być informowane na bieżąco przez zarządzającego.

Zdaniem Komisji dobrą praktyką powinno być konsultowanie planowanych zmian na części operacyjnej lotniska z podmiotami operującymi z tego lotniska.

Komisja przypomina, że AIP Polska w wersji dostępnej w Internecie nie powinno być używane do działalności operacyjnej.

Komisja po zapoznaniu się z treścią „RAPORTU PO SPOTKANIU RADY BEZPIECZEŃSTWA” pragnie skomentować zawarte w nim treści.

„Tylko dzięki bezpiecznej technologii wykonania tablicy informacyjnej (łamliwe mocowania) nie doszło do znacznie bardziej tragicznego w skutkach zdarzenia” zdaniem Komisji gdyby nie było ustawionej tablicy nie doszłoby do wypadku.

„Pilot szybowca doznał drobnych obrażeń nogi” zdaniem Komisji dwa złamania w prawej nodze i poważne skręcenie oby kostek są poważnymi uszkodzeniami ciała. Pilot szybowca po dwóch miesiącach od wypadku nie porusza się bez pomocy kul.

„Niezwłocznie poinformowana została również Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych” – informacje o wypadku do PKBWL wpłynęły od organizatora lotów i poszkodowanego, natomiast zarządzający lotniskiem nie zgłosił wypadku.

Koniec

Nadzorujący badanie	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>
---------------------	---------------	----------------------------