



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

3227/16

RAPORT KOŃCOWY

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

Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, które zostało sporządzone na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Proces badania zdarzenia lotniczego nie może być traktowany jako ostatecznie zakończony. Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na inne, niż zawarte w raporcie, sformułowanie przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Badanie zdarzeń lotniczych przeprowadzone jest jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej w postępowaniach innych organów zobowiązanych do podejmowania działań w związku z zaistnieniem zdarzenia lotniczego.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Sformułowania zawarte w raporcie, w związku 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, nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania 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 przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3227/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Poważny incydent.</i>			
Data zdarzenia:	<i>5 listopada 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Nowy Targ EPNT.</i>			
Rodzaj, typy statków powietrznych:	<i>Samolot HUSKY A1A; szybowiec SZD-50-3 PUCHACZ.</i>			
Dowódca zespołu SP:	<i>Pilot samolotowy PPL(A).</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				3
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>31.05.2017</i>			

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 5 listopada 2016 roku, godzina 13:45 LMT.

Wszystkie czasy w raporcie to czasy lokalne - LMT.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: lotnisko Nowy Targ (EPNT)

3. Miejsce zdarzenia: strefa kręgu lotniska Nowy Targ (EPNT).

4. Rodzaj, typ, opis uszkodzeń: samolot HASKY A1A, szybowiec SZD-50-3 Puchacz bez uszkodzeń.

5. Typ operacji: lot szkolny, nauka holu w warunkach dużej turbulencji.

6. Faza lotu: wznoszenie na holu do strefy pilotarzowej.

7. Warunki lotu: wg przepisów VFR, przy oświetleniu dziennym.

8. Czynniki pogody: pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

9. Organizator lotów: Aeroklub Nowy Targ.

10. Dane pilotów:

Pilot samolotu holującego dowódca zespołu lat 36. Licencja PPL(A) bezterminowa, uprawnienie SEP(L) z okresem ważności do 31.03.2018 r. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 2, z okresem ważności do 07.04.2020 r. i LAPL z okresem ważności do 27.03.2020 r. z ograniczeniem VDL.

Nalot ogólny wg oświadczenia około 475 h ilość holi 2100.

Załoga szybowca Puchacz.

●Instruktor – pilot lat 53. Licencja pilota szybowcowego bezterminowa. Do licencji wpisane uprawnienie FI FI(S) z datą ważności do 31.08.2019 r. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 2, z okresem ważności do 13.06.2017 r. i LAPL, z okresem ważności do 13.06.2018 r. Nalot ogólny wg oświadczenia około 900 h nalot instruktorski około 440 h.

●Szkolony pilot lat 24. Licencja pilota szybowcowego bezterminowa. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 2, z okresem ważności do 24.08.2018 r. i LAPL, z okresem ważności do 23.07.2018 r. Nalot ogólny wg oświadczenia około 430 h.

11. Obrażenia załogi: bez obrażeń.

12. Opis przebiegu i analiza zdarzenia: zgłoszenie zdarzenia lotniczego z dnia 14 marca 2017 roku. W dniu 5 listopada 2016 r. na lotnisku w Nowy Targu odbywały się loty na szybowcu Puchacz ze startem za samolotem. O godzinie 13:45, do drugiego lotu tego dnia wystartował zespół z zadaniem przeszkolenia pilota szybowcowego do wykonywania lotów w warunkach dużej turbulencji (loty halniakowe) w ramach przygotowania do lotów falowych. Symulację lotu w turbulencji pilot samolotu rozpoczął łagodnymi manewrami wykonywanymi od wysokości powyżej 300 m AGL nad lotniskiem, nabierając stopniowo wysokości miał zwiększać poziom trudności wykonywanych manewrów. Po kilku minutach lotu na wysokości około 350 m nastąpiło zerwanie liny holowniczej. Zerwana lina holownicza owinęła się wokół prawego skrzydła i statecznika poziomego szybowca. Widząc to załoga szybowca, wykonała spokojny lot i lądowanie awaryjne na lotnisku. W trakcie oględzin szybowca przeprowadzonych po lądowaniu okazało się, że lina holownicza zaplątała się wokół statecznika poziomego i pionowego. Ilustracja poniżej.



Na ilustracji widać linę zawiniętą wokół ogona szybowca po lądowaniu

Po oględzinach samolotu okazało się, że lina nie została zerwana, lecz rozwiązał się węzeł mocujący ją do zwijarki w samolocie holującym.

13. Przyczyna zdarzenia:

Nieprawidłowe zawiązanie (mocowanie) liny holowniczej przy zwijarce w samolocie holującym, co doprowadziło do oddzielenia się liny od zwijarki w trakcie lotu w warunkach symulowanej silnej turbulencji.

14. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Ze względu na trudny dostęp do zwijarki pilot nie skontrolował przed lotami, na symulację lotu w warunkach silnej turbulencji, czy lina holownicza jest do niej prawidłowo zamocowana.

15. Zastosowane środki profilaktyczne:

Zespół Bezpieczeństwa Lotów Aeroklubu Nowy Targ zalecił kontrolę mocowania liny holowniczej do zwijarki zamontowanej na samolocie przed każdym dniem lotnym.

Po dalszej analizie zdarzenia podjęto decyzję o zamontowaniu zaczepu holowniczego na stałe pod ogonem samolotu, co ułatwia kontrolę stanu liny holowniczej i w razie potrzeby pozwala łatwo ją wymienić.

16. Komentarz Komisji:

Komisja przypomina, że symulowanie lotu w warunkach silnej turbulencji (halniaki) zgodnie z programem szkolenia szybowcowego powinno rozpoczynać się na wysokości, co najmniej 500 m AGL. Zgodnie z dobrą praktyką lotniczą przed takimi lotami jak i przed lotami w warunkach falowych należy dokładnie sprawdzić stan liny holowniczej oraz czy została prawidłowo podpięta do zaczepów, ponieważ w trakcie takich lotów lina jak i zaczepy są narażone na bardzo duże obciążenia.

Komisja przypomina art. 135a ust. 1a ustawy - Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. „Zgłoszenie zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia i nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia”.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>
