



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

3228/16

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:	3228/16			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Poważny incydent.</i>			
Data zdarzenia:	<i>22 listopada 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Nowy Targ (EPNT).</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot HUSKY A1A; szybowiec DG 1001.</i>			
Dowódca zespołu SP:	<i>Pilot samolotowy.</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>01.06.2017</i>			

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 22 listopada 2016 roku, godzina 11:35 LMT.

Wszystkie czasy w raporcie to czasy lokalne - LMT.

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

3. Miejsce zdarzenia: ATZ lotniska Nowy Targ (EPNT).

4. Rodzaj, typ, opis uszkodzeń: samolot Husky A1A i szybowiec DG 1001 bez uszkodzeń.

5. Typ operacji: lot falowy.

6. Faza lotu: hol na falę.

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

8. Czynniki pogody: pogoda miała wpływ na zaistnienie zdarzenia.

9. Organizator lotów: Aeroklub Nowy Targ.

10. Dane dowódcy statku powietrznego:

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 DG-1001.

●Pilot- dowódca lat 52. Licencja pilota szybowcowego bezterminowa. Do licencji wpisane uprawnienie akrobacja. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 2, z okresem ważności do 26.06.2017 r. i LAPL z okresem ważności do 10.06.2018 r. Nalot ogólny wg oświadczenia około 520 h.

● Pilot lat 50 właściciel szybowca. Licencja pilota szybowcowego bezterminowa z wpisanym uprawnieniem - akrobacja ograniczona. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy 2, z okresem ważności do 07.01.2018 r. i LAPL, z okresem ważności do 07.01.2018 r. Nalot ogólny wg oświadczenia około 450 h.

11. Obrażenia załogi: bez obrażeń.

12. Opis przebiegu i analiza zdarzenia: zgłoszenie zdarzenia lotniczego z dnia 14 marca 2017 roku. W dniu 22 listopada 2016 r. na lotnisku w Nowy Targu odbywały się loty na falę Tatrzańską. O godzinie 11:17, do drugiego lotu tego dnia wystartował zespół złożony z samolotu holującego i szybowca. Szybowiec miał być wyholowany w rejon występowania wznoszeń falowych. W trakcie przelotu zespołu przez rotory (znaczna turbulencja) szybowiec odchylił swój kierunek lotu o około 30° w stosunku do kierunku lotu samolotu holującego. W związku z tym, że szybowiec DG 1001 ma dużą masę (duża bezwładność, mniejsza sterowność), aby nie doprowadzić do pogłębienia się niebezpiecznej sytuacji, pilot szybowca podjął decyzję o wyczepieniu się. Mocno naprężona lina holownicza w wyniku swojej sprężystości w momencie wyczepienia „wyszturzyła” do przodu i została zarzucona na lewe skrzydło samolotu holującego. Ilustracje poniżej.



Foto Aeroklub Nowy Targ



Na ilustracjach widać linę zawiniętą wokół lewego skrzydła samolotu.

O zaistniałej sytuacji pilot szybowca poinformował drogą radiową pilota samolotu holującego, który ostrożnie wykonał dolot do lotniska gdzie wylądował. Po zakołowaniu samolotu pod hangar przeprowadzono jego oględziny, nie stwierdzono żadnych uszkodzeń.

Po wyczepieniu szybowca załoga wykonała ponad trzygodzinny lot falowy.

13. Przyczyna zdarzenia:

- **znaczne odchylenie kierunku lotu szybowca od osi lotu zespołu samolot – szybowiec w trakcie przelatywania przez obszar rotorów.**
- **wyczepienie liny holowniczej przez pilota szybowca w momencie, kiedy była mocno naprężona.**
- **„wystrzelenie” liny holowniczej na skutek działania sił sprężystości, co doprowadziło do zarzucenia liny holowniczej na lewe skrzydło samolotu holującego.**

14. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

duża bezwładność szybowca związana z jego masą, która ma wpływ na ograniczenie jego sterowności. Utrudnia to pilotowanie szybowca na holu w warunkach dużej turbulencji.

15. Zastosowane środki profilaktyczne:

Zespół Bezpieczeństwa Lotów Aeroklubu Nowy Targ zalecił aby piloci wykonujący loty na falę byli w ciągłym treningu. Piloci nie będący w ciągłym treningu, niezależnie od tego, czy dysponują własnym szybowcem, czy latają na szybowcu klubowym muszą przed lotem samodzielnie

wykonać lot sprawdzający w warunkach falowych.

16. Komentarz Komisji:

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>
