



RAPORT KOŃCOWY

Stosować można do wszystkich wypadków poważnych incydentów i incydentów statków powietrznych poniżej 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.

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2130/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	3 października 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Międzybrodzie Żywieckie			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD 48-3 Jantar Std-3			
Znak rozpoznawczy SP:	D-9326			
Użytkownik / Operator SP:	Górska Szkoła Szybowcowa AP "Żar"			
Dowódca SP:	Pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	<i>1</i>			
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczano			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	28 kwietnia 2016r.			

SPIS TREŚCI

Streszczenie.....	3
1. INFORMACJE FAKTYCZNE I ANALIZA	4
1.1. Historia lotu, analiza okoliczności i przebiegu zdarzenia lotniczego	4
1.2. Obrażenia osób.....	7
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego	7
1.4. Inne uszkodzenia.	8
1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze).....	8
1.6. Informacje o statku powietrznym.....	9
1.7. Informacje meteorologiczne.....	11
1.8. Pomoce nawigacyjne.....	11
1.9. Łączność.....	12
1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.....	12
1.11. Rejestratory pokładowe.....	13
1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu.....	13
1.13. Informacje medyczne i patologiczne.....	14
1.14. Pożar.....	14
1.15. Czynniki przeżycia.....	14
1.16. Badania i ekspertyzy.....	15
1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.....	15
1.18. Informacje uzupełniające.....	15
1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań.....	15
2. Wnioski końcowe.....	16

2.1. Ustalenia komisji.....	16
2.2. Przyczyna (wypadku / poważnego incydentu / incydentu).....	16
3. Zalecenia profilaktyczne.....	16
4. Załączniki.....	16



Szybowiec SZD 48-3Jantar Std3, D-9326.

STRESZCZENIE

Mężczyzna lat 57, posiadający licencję pilota szybowcowego wystartował w dniu 3 października 2015 roku o godzinie 10:46 (czasy podane w raporcie są czasami LMT) z lotniska Żar (EPZR), do lotu żaglowo-falowego na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std-3. Około godziny 16. szybowiec był obserwowany przez dwóch pilotów latających w rejonie Jeziora Międzybrodzkiego którzy po kolejnym nawrocie w polu falowym stracili go z pola widzenia. W tym samym czasie z kwadratu na lotnisku, zaobserwowano szybowiec wykonujący ustalony korkociąg nad zachodnim zboczem góry Żar. Po czterech zwiłkach korkociągu szybowiec zniknął za grzbietem góry. Nie zaobserwowano, aby pilot próbował wyprowadzić szybowiec z korkociągu. Podjęto próbę ustalenia miejsca upadku szybowca z powietrza, jednak wysoki, gęsty las uniemożliwił lokalizację wraku szybowca. Wędkarz, obserwujący spadający szybowiec z brzegu Jeziora Międzybrodzkiego, wskazał służbom ratowniczym rejon jego upadku. Po odnalezieniu rozbitego szybowca, ratownicy znaleźli pilota w kabinie i stwierdzili jego zgon.

Badanie zdarzenia przeprowadził członek PKBWL Jacek Bogatko

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę wypadku lotniczego:

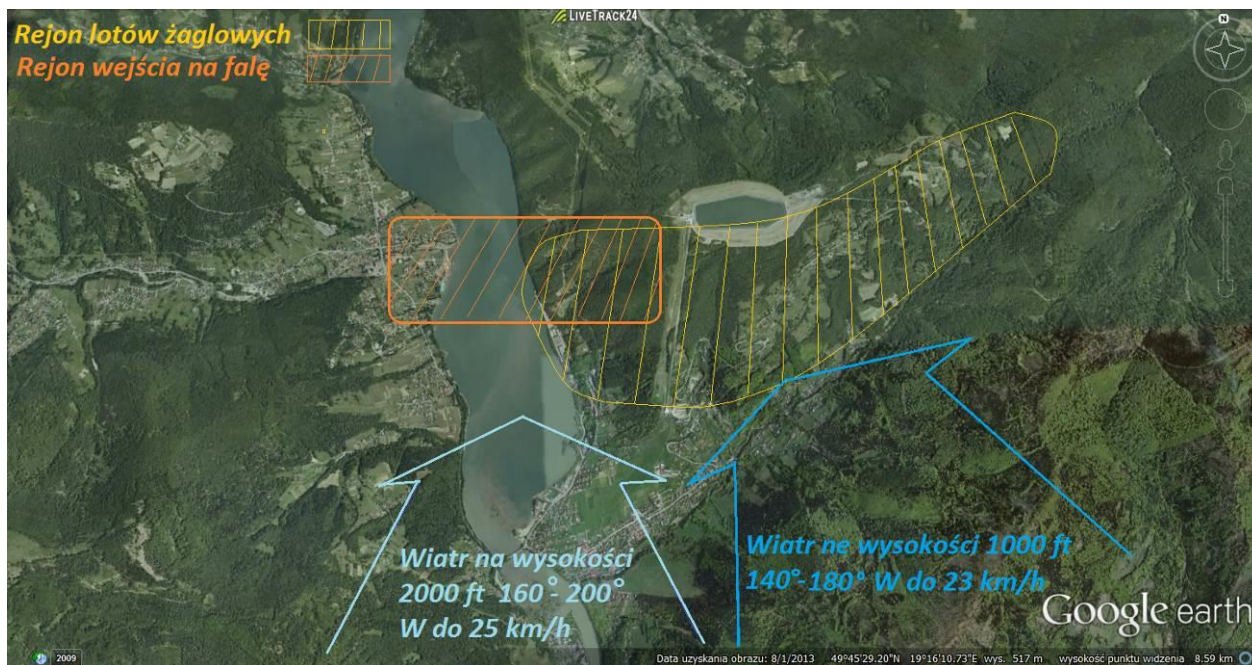
Najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku była utrata przytomności przez pilota w trakcie długotrwałego lotu, w wyniku czego nie kontrolowany szybowiec wpadł w korkociąg i zderzył się z ziemią.

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE I ANALIZA

1.1. Historia lotu, analiza okoliczności i przebiegu zdarzenia lotniczego

W dniu 03.10.2015 r. w godzinach porannych pilot przybył na lotnisko Żar (EPZR) w celu wykonania lotu żaglowo - falowego. Po wyhangarowaniu szybowców pilot uczestniczył w odprawie przedlotowej, na której przedstawiono prognozę pogody i sytuację ruchową w rejonie lotniska. Następnie piloci udali się do kwadratu. O godzinie 10:00. rozpoczęły się loty. Pilot szybowca Jantar Std 3 ze znakami ogonowymi DC wystartował o godzinie 10:46. Po wyczepieniu się na wysokości 670 m rozpoczął swobodny lot żaglowy na zboczu góry Żar, a następnie w latał w rejonie lotniska. W tym dniu warunki do lotu były bardzo dobre, spokojne powietrze, brak większej turbulencji i kontakt z falą na wysokości około 600 m na trawersie góry Żar nad jeziorem Międzybrodzkim. Ilustracja nr 1.



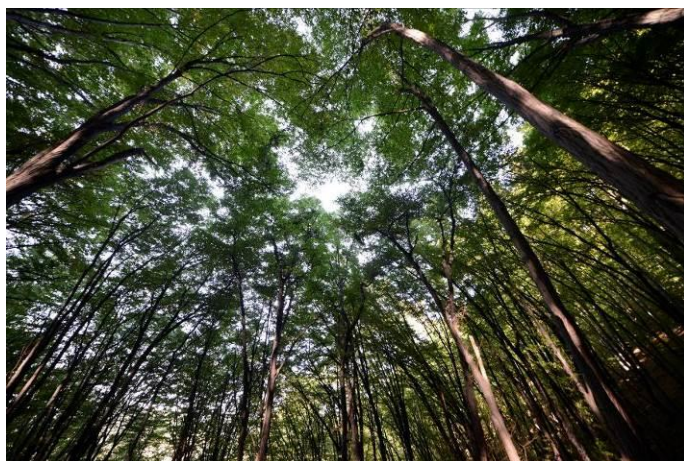
Ilustracja nr 1. Rejon lotów żaglowych i wejścia na falę.

Okolo godziny 16. na wysokości około 1800 m w rejonie Jeziora Międzybrodzkiego i góry Żar, szybowiec Jantar Std 3 był obserwowany przez dwóch pilotów wykonujących lot w tym samym polu falowym. Po kolejnym nawrocie piloci stwierdzili, że nigdzie nie widzą latającego z nimi szybowca Jantar Std 3. Jednego z tych pilotów, który wykonywał swój

pierwszy samodzielny lot na fali, fakt ten bardzo zdziwił, ponieważ obserwował on bardzo uważnie przestrzeń dookoła swojego szybowca, aby zachować maksymalne bezpieczeństwo lotu. W tym samym czasie pilot przebywający na lotnisku w kwadracie oraz wędkarz łowiący ryby nad jeziorem, zaobserwowali szybowiec wykonujący ustalony korkociąg nad zachodnim zboczem góry Żar. Pilot obserwujący całą sytuację z kwadratu, naliczył cztery zwitki korkociągu nim szybowiec schował się za zboczem góry. Jeszcze przez chwilę miał nadzieję, że szybowiec po wyprowadzeniu z korkociągu pojawi się nad powierzchnią jeziora, jednak tak się nie stało. Ponieważ orientował się w jakiej okolicy spadał szybowiec, więc wraz z instruktorem prowadzącym loty wsiedli do samolotu i próbowali odnaleźć miejsce jego upadku, aby następnie wskazać je ratownikom. Jednak to się nie udało i rejon upadku szybowca wskazał ratownikom wędkarz. Ratownicy dotarli do wraku szybowca od strony góry i od strony jeziora, znajdując w kabinie ciało martwego pilota. Ilustracja nr 2,3.



Ilustracja nr 2. Miejsce upadku szybowca.



*Ilustracja nr 3.
Widok na korony drzew w miejscu
gdzie szybowiec wpadł do lasu.*

Analiza.

1.Poziom wyszkolenia. Pilot posiadał nalot ogólny 415 godzin 32 minuty i uprawnienia pilota szybowcowego II klasy, nadane 01.03.2003 r. Wg oceny Szefa Szkolenia (HT) GSS Żar, był to spokojny rozważnie latający pilot, który przyjechał kolejny raz do szkoły aby wykonywać jesienią loty żaglowo – falowe. Uprawnienie do wykonywania lotów żaglowych pilot uzyskał w 2011 roku. W 2013 r. wykonał 10 lotów z lotniska Żar, a w 2012 r. 7 lotów. Ilość lotów i nalot osiągnięty w kolejnych latach nie był duży, ale wystarczający do podtrzymywania nabytych nawyków. Tabela nr 2.

Rok	Loty dwusterowe		Loty samodzielne	
	Ilość	Czas	Ilość	Czas
2015	2	14'	20	31h 54'
2014	3	37'	30	10h 09'
2013	5	27'	27	31h 24'
2012	2	26'	26	22h 12'

Tabela nr 1. Zestawienie lotów pilota w latach 2012 - 2015.

Pilot posiadał uprawnienie do wykonywania akrobacji ograniczonej. Ponieważ ostatnia kontrola techniki pilotażu wykonywana była na szybowcu SZD-9 bis Bocian 1E nie obejmowała sprawdzenia umiejętności wyprowadzenia z korkociągu. W dzienniku lotów pilot miał wpisane uprawnienia do samodzielnego wykonywania lotów na jedenastu typach szybowców.

2.Organizacja i przebieg lotów. Około godziny 9:00 rozpoczęła się odprawa przedlotowa, na której zapoznano pilotów z prognozą pogody na dzień 03.10.2015 r., omówiono stosowane manewry do lądowania, przypomniano zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych obowiązujących na lotnisku Żar. Następnie ustalono kolejkę startową szybowców. Po zakończeniu odprawy piloci udali się do kwadratu i o godzinie 10:00 rozpoczęły się loty. Starty odbywały się za samolotem Robin DR-400. Loty przebiegały sprawnie. O zaistnieniu zdarzenia niezwłocznie poinformowano służby ratownicze a z lotniska wystartował samolot, aby odszukać miejsce upadku szybowca. Następnie o wypadku powiadomiono PKBWL i kolejno ściągnięto wszystkie szybowce do lądowania.

3. Analiza lotu. Pilot szybowca wystartował do lotu żaglowo-falowego o godzinie 10:46. Po wyczepieniu na wysokości 670 m pilot wykonywał lot w rejonie lotniska Żar. Tego dnia wiatr wiał z kierunku SW-S z prędkością 3-5 m/s. Zdaniem Komisji, po około pięciu godzinach lotu gdy szybowiec znajdował się na wysokości około 1800 m n.p.startu samopoczucie pilota uległo pogorszeniu i pilot uchylił hamulce aerodynamiczne aby możliwie szybko wylądować. W trakcie oględzin wraku szybowca komisja stwierdziła, że hamulce aerodynamiczne były równomiernie uchylone. Sposób ich otwierania (przez pociągnięcie dźwigni do siebie) i przeniesienie napędu w skrzydle za pomocą rury skrętnej, raczej wyklucza ich otwarcie podczas zderzenia z drzewami a następnie ziemią. W trakcie wytracania wysokości, na około 500 m nad zachodnim zboczem góry Żar, pilot najprawdopodobniej stracił przytomność. Szybowiec wpadł w korkociąg i po wykonaniu około czterech zwitek wpadł do lasu. Świadkowie stwierdzili, że nie zaobserwowali żadnych prób wyprowadzenia szybowca z korkociągu. W trakcie oględzin na miejscu wypadku Komisja stwierdziła, że pilot miał zapięte pasy bezpieczeństwa, a owiewka kabiny przed zderzeniem z ziemią była zamknięta. Te okoliczności świadczą to o tym, że pilot nie próbował wykonać skoku ratunkowego. W trakcie oględzin wraku szybowca Komisja stwierdziła, że do momentu zderzenia z ziemią ciągi kinematyczne napędów sterów były zachowane. Pilot nie prowadził żadnej korespondencji radiowej świadczącej o jakichkolwiek problemach w trakcie lotu. W kabinie szybowca za oparciem fotela pilota znaleziono butelkę wody mineralnej do której pilot w trakcie lotu nie miał dostępu.

1.2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby
Śmiertelne	1	-	-
Nieznaczone	-	-	-
Poważne	-	-	-

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.

Kadłub - rozbita część nosowa oraz oszklenie kabiny. Pęknięcia kadłuba w okolicy skrzydeł. Popękane poszycie belki ogonowej za skrzydłami. Wyłamanie z konstrukcji statecznika pionowego.

Prawe skrzydło - złamane na wysokości lotki i rozwarstwione wzdłuż krawędzi spływu. Wyrwana lotka, urwana końcówka.

Lewe skrzydło - uszkodzenia kesonu powstałe na skutek zderzenia z drzewami.

Zakres uszkodzeń widoczny na ilustracjach nr 4,5.



Ilustracja nr 4. Uszkodzenie szybowca –widok z lewej strony.



Ilustracja nr 5. Uszkodzenia szybowca – widok z prawej strony.

1.4. Inne uszkodzenia.

Złamana korona drzewa i kilka konarów.

1.5. Informacje o składzie osobowym.

Pilot szybowcowy, mężczyzna lat 57, posiadał licencję pilota szybowcowego bezterminową z wpisem uprawnienia „Akrobacja ograniczona”. Orzeczenie lotniczo – lekarskie klasy – 2, z datą ważności do 29.05.2016 r. Pilot posiadał ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty w służbie lotniczej. Legitymował się nalotem ogólnym na dzień wypadku 415

godz. 32 min. w tym na szybowcu Jantar STD 3 - 2 godz. 16 min. W tabeli nr 2 podano zestawienie ostatnich dziesięciu lotów.

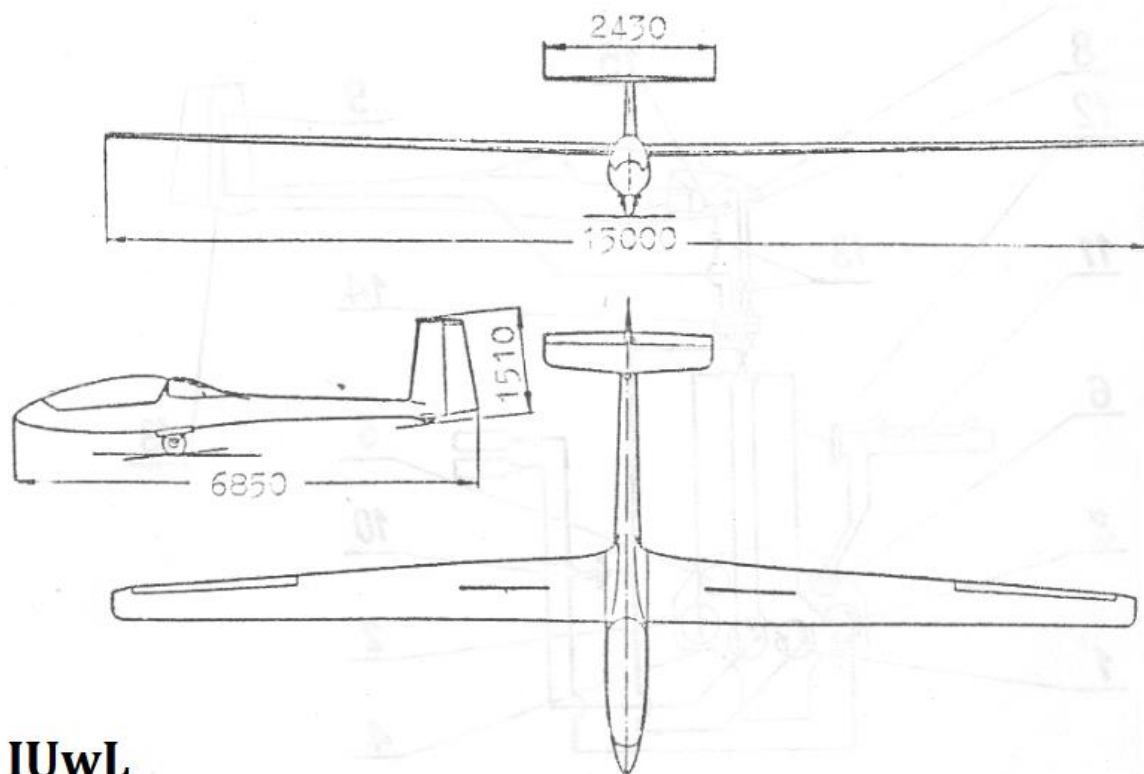
Data lotu	Miejsce lotu	Typ szybowca	Czas lotu
22.07.2015 r.	Piastów	Junior	0:14
22.07.2015 .	Piastów	Junior	3:01
29.08.2015 r.	Piastów	Junior	5:13
19.09.2015 r.	Piastów	Pirat	1:53
28.09.2015 r.	Żar	Junior	0:43
29.09.2015 r.	Żar	Junior	3:06
30.09.2015 r.	Żar	Junior	2:00
01.10.2015 r.	Żar	Junior	1:31
02.10.2015 r.	Żar	Junior	0:39
03.10.2015 r.	Żar	Jantar Std3	5:09

Tabela nr 2. Zestawienie ostatnich dziesięciu lotów pilota.

W ostatnich 24 godzinach pilot wylatał 38 min., a w ostatnich 90. dniach 18 godz. 33 min. Pilot był uprawniony do wykonywania lotów na jedenastu typach szybowców.

1.6. Informacje o statku powietrznym.

SZD-48-3 Jantar Std-3 szybowiec jednomiejscowy, wysokowyczynowy klasy standard, konstrukcji laminatowej przekładkowej z chowanym podwoziem i usterzeniem w układzie T. Osłona kabiny jednoczęściowa otwierana do góry, pozycja pilota w kabinie pół-leżąca. Szybowiec może zabrać do skrzydłowych zbiorników balastowych 150 l wody, którą można wypuszczać w trakcie lotu, dostosowując obciążenie powierzchni od warunków pogodowych. Podstawowe wymiary szybowca na ilustracji nr 6.



IUwL

Ilustracja nr 6. Sylwetka i wymiary szybowca SZD-48 Jantar Std-3

Rok budowy	Producent	Nr fabryczny płatowca	Znaki rozpoznawcze	Nr rejestru	Data rejestru
1985r.	Przedsiębiorstwo Doświadczalno-Produkcyjne Szybownictwa PZL	B-1520	D-9326	35709	03.08.2009r.

Poświadczenie Przeglądu Zdatości Do Lotu ważne do 12.03.2016 r.
Nalot płatowca od początku eksploatacji 1619:59 godzin.
Liczba lotów od początku eksploatacji 647 lotów.
Nalot płatowca od ostatniego remontu lub przeglądu 12:20 godzin.
Resurs pozostały do kolejnego remontu lub przeglądu 37:40 godzin.
Data wykonania ostatnich czynności okresowych 14.08.2015 r.
przy nalocie całkowitym 1607:39 godzin
wykonano w WIRK - Serwis Szybowców

Kolejne czynności okresowe „50” przy nalocie 1657:50 godzin, do dnia 23.11.2015 r.

Ciężar szybowca mieścił się w granicach podanych w IUwL.

Wyważenie szybowca odpowiadało wymogom IUwL.

1.7. Informacje meteorologiczne.

FLAP 25 KRAK 030900

EPWW GAMET VALID 031000/031600 EPKK

EPWW WARSAW FIR/A5 BLW FL150

SECN I

TURB: 10/16 LCA MOD FLO30/090 W BESKIDY AND TATRY

MTW: 10/16 LCA MOD FLO30/090 W BESKIDY AND TATRY

SIGMET APPLICABLE: AT TIME OF ISSUE NIL

SECN II

PSYS: 12H 1027 HPA OVER BULGARIA EXTENDING TO E POLAND MOV SE WKN

SHALLOW TROUGH OVER SW POLAND

ASSOCIATED WITH WEAK L 1014 HPA OVER GERMANY MOV NE NC

SFC WIND: 10/16 150-190.05-10 KNT

10/16 GUST UP TO 40 KT W BESKIDY AND TATRY

WIND/T : 10/16

1000 FT AMSL 140-180/07 – 12KT PS 17

2000FT AMSL 160-200/07 - 13KT AND 170-210/10-20 KT W OF E 020 PS 14

3300FT AMSL 200-240/07- 13 KT NE OF LINE

N5100 E01945 – N4955 E01945 – N4935 E02240 AND

200-240/15-25 KT SW OF LINE

N5100 E01945 – N4955 E01945 – N4935 E02240 PS12

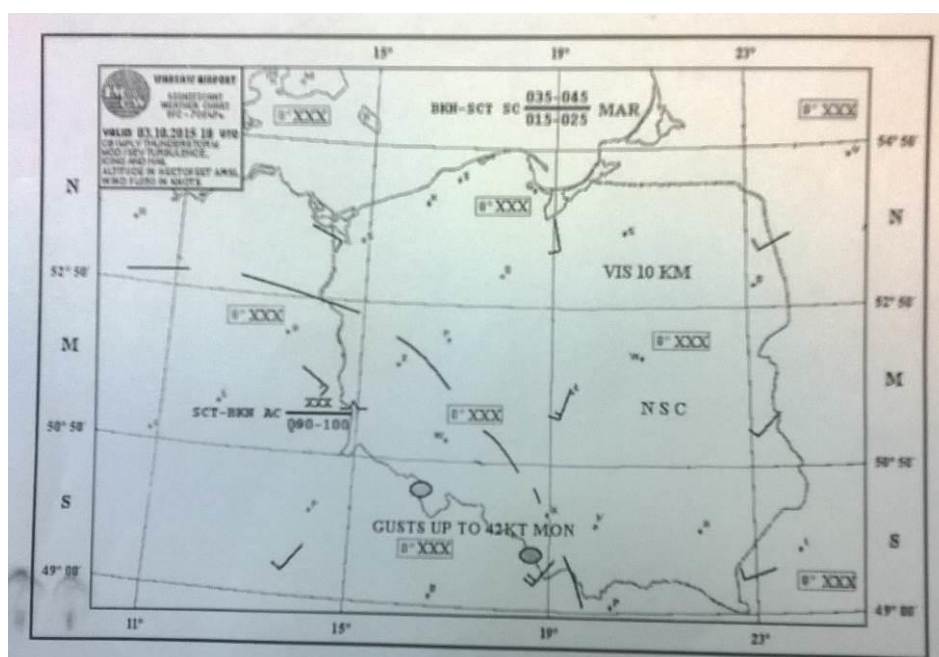
5000FT AMSL 210-250/10-20 KT PS11

10000FT AMSL 210-250/10-15 KT PS05

CLD: 12/16 SCT AC 9000-12000 FT AMSL W OF E 020

FZLVL; 10/16 12500FT AMSL

CHACK AIRMET AND SIGMET INFORMATION.



1.8. Pomoce nawigacyjne.

Nie dotyczy.

1.9. Łączność.

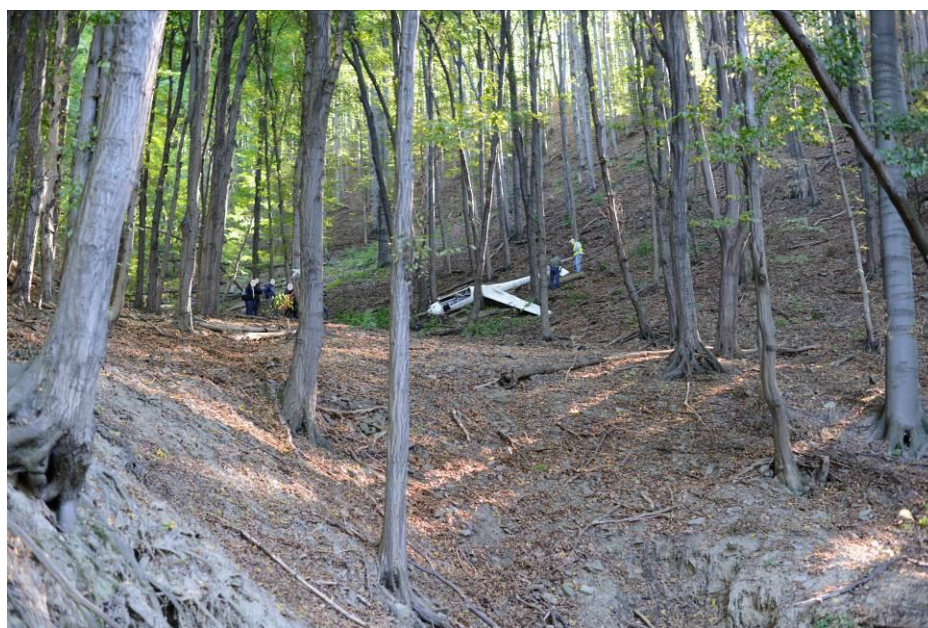
Na szybowcu zabudowana była radiostacja Microair 760, na którą wystawione było pozwolenie radiowe z datą ważności do 04.02.2019 r. Przed startem sprawdzono łączność radiową pomiędzy szybowcem a kierującym lotami z wynikiem pozytywnym.

1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.

Szybowiec, wpadł do lasu w odległości około 2200 m na północ od lotniska na zachodnim zboczu góry Żar, w terenie trudno dostępnym i bez możliwości dojazdu. Ilustracje nr 6,7.



Ilustracja nr 6. Miejsce upadku szybowca na zachodnim zboczu góry Żar.



Ilustracja nr 7. Wrak szybowca widoczny pomiędzy drzewami na północnym zboczu góry Żar.

1.11. Rejestratory pokładowe.

Nie dotyczy.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu.

Szybowiec zderzył się z koronami drzew w lewym korkociągu. Pierwsze o drzewo uderzyło lewe skrzydło. W następstwie przyhamowania tego skrzydła szybowiec gwałtowniej obrócił się w lewo uderzając prawą przednią częścią kadłuba o pień kolejnego drzewa, którego wierzchołek został złamany. W trakcie tego obrotu wyłamano usterzenie ogonowe. Ilustracje nr 8,9.



Ilustracja nr 8. Widoczne uszkodzenia lewego skrzydła i wyłamany ogon szybowca.



Ilustracja nr 9. Widoczne otarcia poszycia i uszkodzenie przedniej części kadłuba oraz wyłamana i rozbita owiewka kabiny

Następnie, prawe skrzydło z dużą siłą uderzyło w kolejne drzewo powodując znaczne uszkodzenie krawędzi natarcia skrzydła na wysokości lotki. Szybowiec zaczął spadać prawym skrzydłem prawie pionowo w dół. Przy zetknięciu się końcówki tego skrzydła z ziemią nastąpiło jej wyłamanie na wysokości lotki (w miejscu uderzenia o drzewo) oraz pęknięcie krawędzi spływu skrzydła z rozwarstwieniem w części przy - kadłubowej. Wyłamana lotka odpadła do tyłu. Ilustracja nr 10.



Ilustracja nr 11. Widoczne złamane prawe skrzydło i rozwarstwienie krawędzi spływu.

W trakcie uderzenia i destrukcji skrzydła nastąpiło uszkodzenie kratownicy oraz dalsze uszkodzenia poszycia kadłuba w rejonie skrzydeł. Odpadła także owiewka kabiny. Następnie kadłub uderzył w leżący na ziemi konar i nastąpiło jego pęknięcie w miejscu przejścia w belkę ogonową. Szybowiec zatrzymał się opierając się krawędzią natarcia lewego skrzydła o drzewo. Elementy szybowca znajdowały się w pobliżu jego wraku, co świadczy o tym, że szybowiec spadł na ziemię praktycznie pionowo.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne.

Na podstawie przeprowadzonych oględzin i sekcji zwłok można przyjąć, że bezpośrednią przyczyną zgonu pilota był uraz wielonarządowy, spowodowany upadkiem z dużej wysokości na twarde podłoże. Wszystkie obrażenia powstały w jednym czasie.

Komisja ustaliła, że pilot przyjmował leki, jednak nie ujawniał tego faktu na wnioskach o wydanie orzeczenia lotniczo – lekarskiego. W opinii lekarza orzecznika nieregularne przyjmowanie niektórych z tych leków może doprowadzić do utraty przytomności. Nie stwierdzono obecności alkoholu we krwi.

1.14. Pożar.

Nie dotyczy.

1.15. Czynniki przeżycia.

Pilot zginął w momencie zderzenia z ziemią.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Po przybyciu na miejsce wypadku Komisja wykonała dokumentację fotograficzną miejsca zdarzenia i zakresu zniszczeń szybowca. Przeprowadzono badania ciągów kinematycznych napędów urządzeń sterowych, które wykazały, że były one sprawne do momentu zderzenia z drzewami i ziemią. Napęd steru wysokości uległ przerwaniu w trakcie wyłamywania się statecznika pionowego. Przerwanie to nastąpiło w części ogonowej szybowca, na śrubie regulacyjnej popychacza. Oględziny wykazały, że szybowiec był zmontowany prawidłowo. Przeanalizowano dokumentację techniczno-eksploatacyjną szybowca SZD-48-3 Jantar Std 3 D-9326. Szybowiec posiadał Poświadczenie Obsługi (CRS) Nr 240/2015, z dnia 14.08.2015 r., wystawione po przeglądzie 1000 h, przez WIRKK-Serwis Szybowców. Dla radiostacji Microair 760 zabudowanej na szybowcu było wystawione pozwolenie radiowe. Szybowiec posiadał ważne ubezpieczenie OC. Przegląd dokumentacji lotniczej pilota wykazał, że pilot posiadał ważną licencję pilota szybowcowego, ważne KWT i KTP oraz pozytywne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 (bez ograniczeń). Pilot miał małe doświadczenie w lotach na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std 3.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.

Loty były organizowane przez Górską Szkołę Szybowcową Aeroklubu Polskiego „Żar” działającą w oparciu o certyfikat nr 28 /15 Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Instrukcja Operacyjna Lotniska Żar zawiera procedury związane z wykonywaniem lotów z tego lotniska. O zaistniałym wypadku prowadzący loty instruktor powiadomił służby ratownicze oraz Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych. Przedstawiciele PKBWL przybyli na miejsce wypadku w dniu zdarzenia i wykonali wstępne oględziny wraku szybowca, miejsca zdarzenia i przesłuchali świadków.

1.18. Informacje uzupełniające.

Zgodnie z § 15 Rozporządzenia Ministra Transportu, z dnia 18 stycznia 2007 r. (Dz.U.35 poz.225) organizator lotów został powiadomiony o możliwości zapoznania się z projektem raportu końcowego z wypadku szybowca SZD-48-3 Jantar Std 3 D-9326. Po zapoznaniu się z treścią projektu raportu nie wnieśli żadnych uwag.

1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań.

Nie stosowano.

2. Wnioski końcowe.

2.1. Ustalenia komisji.

1. Pilot miał licencję pilota szybowcowego bezterminową z wpisem uprawnienia „Akrobacja ograniczona”, ważne badania lotniczo lekarskie kl. 2. Posiadał ważne świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty. Legitymował się nalotem ogólnym na dzień wypadku 415 godz. 32 min. w tym na szybowcu Jantar STD 3 - 2 godz. 16 min.
2. Szybowiec miał świadectwo rejestracji, ważne poświadczenie przeglądu zdatości do lotu (ARC), ważne pozwolenie radiowe oraz ważne ubezpieczenie OC.
3. Szybowiec był po przeglądzie 1000 h. Prace wykonane na szybowcu były potwierdzane odpowiednim wpisem w książkach szybowca.
4. Szybowiec był sprawny do lotu, co pilot potwierdził po wykonaniu przeglądu przedlotowego podpisem w Pokładowym Dzienniku Technicznym.
5. Komisja stwierdziła, że szybowiec był sprawny technicznie do momentu zderzenia z drzewami i ziemią.
6. Wyważenie szybowca odpowiadało wymogom IUwL.
7. Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo – lekarskie kl.2 bez ograniczeń.
8. W krwi pilota nie stwierdzono obecności alkoholu.
9. Pogoda nie miała wpływu na zaistniałe zdarzenie.
10. Pilot wykonywał lot zgodnie z zadaniem.
11. Komisja ustaliła, że pilot przyjmował leki, jednak nie ujawniał tego faktu na wnioskach o wydanie orzeczenia lotniczo – lekarskiego.

2.2. Przyczyna wypadku.

Najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku była utrata przytomności przez pilota w trakcie długotrwałego lotu, w wyniku czego nie kontrolowany szybowiec wpadł w korkociąg i zderzył się z ziemią.

3. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

Nie sformułowano.

4. KOMENTARZ KOMISJI.

Komisja przypomina treść punktu b-1,2 MED.A.020 Obniżenie sprawności fizycznej i psychicznej. b) Ponadto posiadacze licencji bez zbędnej zwłoki zasięgają porady lotniczo-lekarskiej, w przypadku gdy:

- 1) zostali poddani operacji chirurgicznej lub inwazyjnej procedurze medycznej.
- 2) rozpoczęli regularne przyjmowanie jakiegokolwiek leku.

4. ZAŁĄCZNIKI.

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

podpis na oryginale