



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

1620/17

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:	1620/17			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	17 lipiec 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	Bielsko – Aleksandrowice EPBA			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec SZD9 bis Bocian 1 E			
Znak rozpoznawczy SP:	SP-2749			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Bielsko-Bialski			
Dowódca SP:	Uczeń - pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				1
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	Aeroklub Bielsko-Bialski / PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczano			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	2017 r.			

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

17 lipca 2017 roku, godzina 9:45 LMT. Wszystkie czasy w raporcie to czasy lokalne - LMT.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Bielsko – Aleksandrowice (EPBA)

3. Miejsce zdarzenia

Lotnisko Bielsko – Aleksandrowice (EPBA)

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń

Szybowiec SZD-9 bis Bocian 1 E o znakach rozpoznawczych SP-2749, właściciel i użytkownik Aeroklub Bielsko-Bialski.

Uszkodzenia

Uszkodzona tylna część kadłuba, złamana płoza przednia, pęknięcie poszycia za skrzynką

podwozia głównego, pęknięte i wyklejone wręgi w okolicy skrzynki podwozia. Uszkodzenia szybowca pokazano na ilustracjach nr 1.



Ilustracje nr 1. Na ilustracji pokazano uszkodzone elementy szybowca.

5. Typ operacji

Lot szkolny po kręgu.

6. Faza lotu

Końcowa faza podejścia do lądowania.

7. Warunki lotu

Wg przepisów VFR, przy oświetleniu dziennym.

8. Czynniki pogody

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

9. Organizator lotów

Aeroklub Bielsko - Bialski.

10. Dane dowódcy statku powietrznego

Uczeń - pilot, kobieta lat 41. Nalot ogólny 36 h 12 min w 171 lotach. Nalot dowódczy 2 h 41 min w 20 lotach.

11. Obrażenia załogi

Bez obrażeń.

12. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

Komisja stwierdziła, że szybowiec posiadał dokumentację techniczną i eksploatacyjną dopuszczającą statek powietrzny do lotów. W dniu 14.07.2017 r. uczeń – pilot (nazywana dalej uczniem) przybyła na lotnisko w Bielsku – Białej około godziny 8:45. Ponieważ loty już się odbywały dołączyła więc do grupy uczniów – pilotów przebywających na starcie. Starty odbywały się z pasa trawiastego 27. Ponieważ zmienił się kierunek wiatru przeniesiono kwadrat na drugi koniec pasa i starty rozpoczęto wykonywać z pasa 09. Pierwszy lot po zmianie kierunku startu wykonała uczeń z instruktorem i została dopuszczona do lotu samodzielnego. Instruktor po tym jak opuścił tylną kabinę zabezpieczył pasy bezpieczeństwa, przypomniał uczniowi technikę wykonania startu za wyciągarką oraz sposób podejścia do lądowania. O godzinie 9:49 uczeń wystartowała do lotu samodzielnego. Start i lot po kręgu był wykonywany prawidłowo, ale przed trzecim zakrętem szybowiec był za wysoko, więc uczeń nieznacznie rozciągnęła krąg a po trzecim zakręcie otworzyła hamulce aerodynamiczne dla wytracenia nadmiaru wysokości tak, aby w czwartym zakręcie mieć około 100 m. Po czwartym zakręcie zdaniem instruktora obserwującego lot, uczeń ustaliła prawidłowo ścieżkę schodzenia. Na wysokości około 50 - 30 m uczeń stwierdziła, że brakuje jej wysokości i prędkości na bezpieczny dolot do lotniska. Zamiast zamknąć hamulce aerodynamiczne otworzyła je do końca. Instruktor nadzorujący lot widząc to, kilkakrotnie przekazał drogą radiową komendę „*zamknij hamulce*” jednak bez skutku. Uczeń słyszała komendę w radiu jednak nie reagowała na nią do momentu przyziemienia. Dolatując do lotniska szybowiec zahaczył ogonem o jego ogrodzenie i przyziemił przepadając z wysokości około 1,5 m. W wyniku lądowania szybowiec został poważnie uszkodzony a uczeń nie odniosła żadnych obrażeń.

13. Przyczyna zdarzenia.

Błąd ucznia – pilota polegający na niewłaściwym użyciu hamulców aerodynamicznych (pomylenie położenia dźwigni hamulców w pozycji „zamknięte” z pozycją „otwarte”).

14. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Małe doświadczenie lotnicze ucznia – pilota.

15. Zastosowane środki profilaktyczne

Zdarzenie omówiono z uczniami – pilotami zwracając uwagę na specyfikę lotniska, omówieniem zasad obliczenia do lądowania z uwzględnieniem przeszkód. Uczeń - pilot ma wykonać dodatkowe loty na celność lądowania.

16. Komentarz Komisji

Bez komentarza.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Bogatko	
