



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 707/10

UCHWAŁA

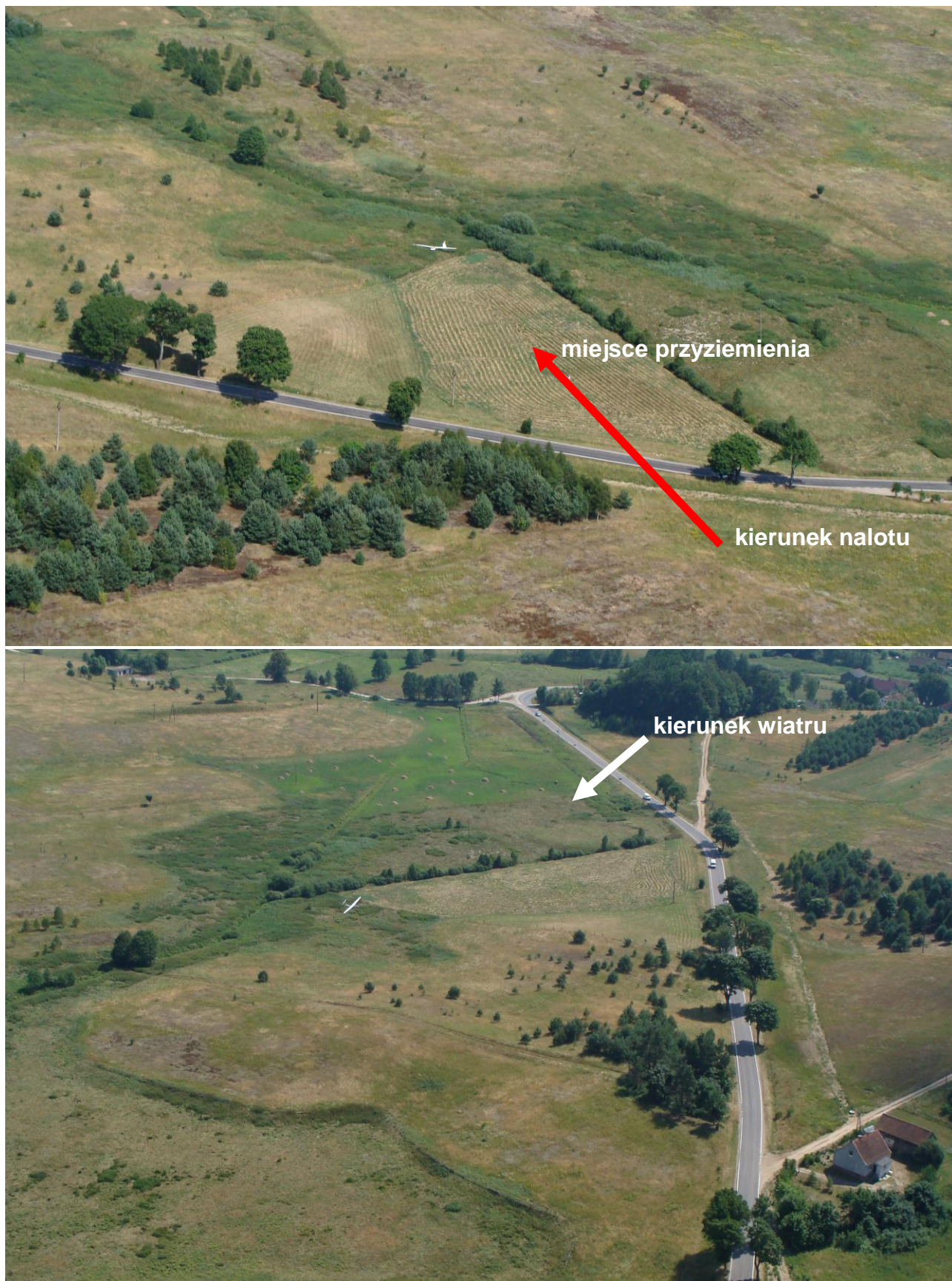
Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Zastępca Przewodniczącego:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 4 października 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-51-1 Junior, które wydarzyło się w dniu 15 lipca 2010 r., w miejscowości Ruś k. Morąga, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała przekazane informacje za wystarczające do określenia przyczyny zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

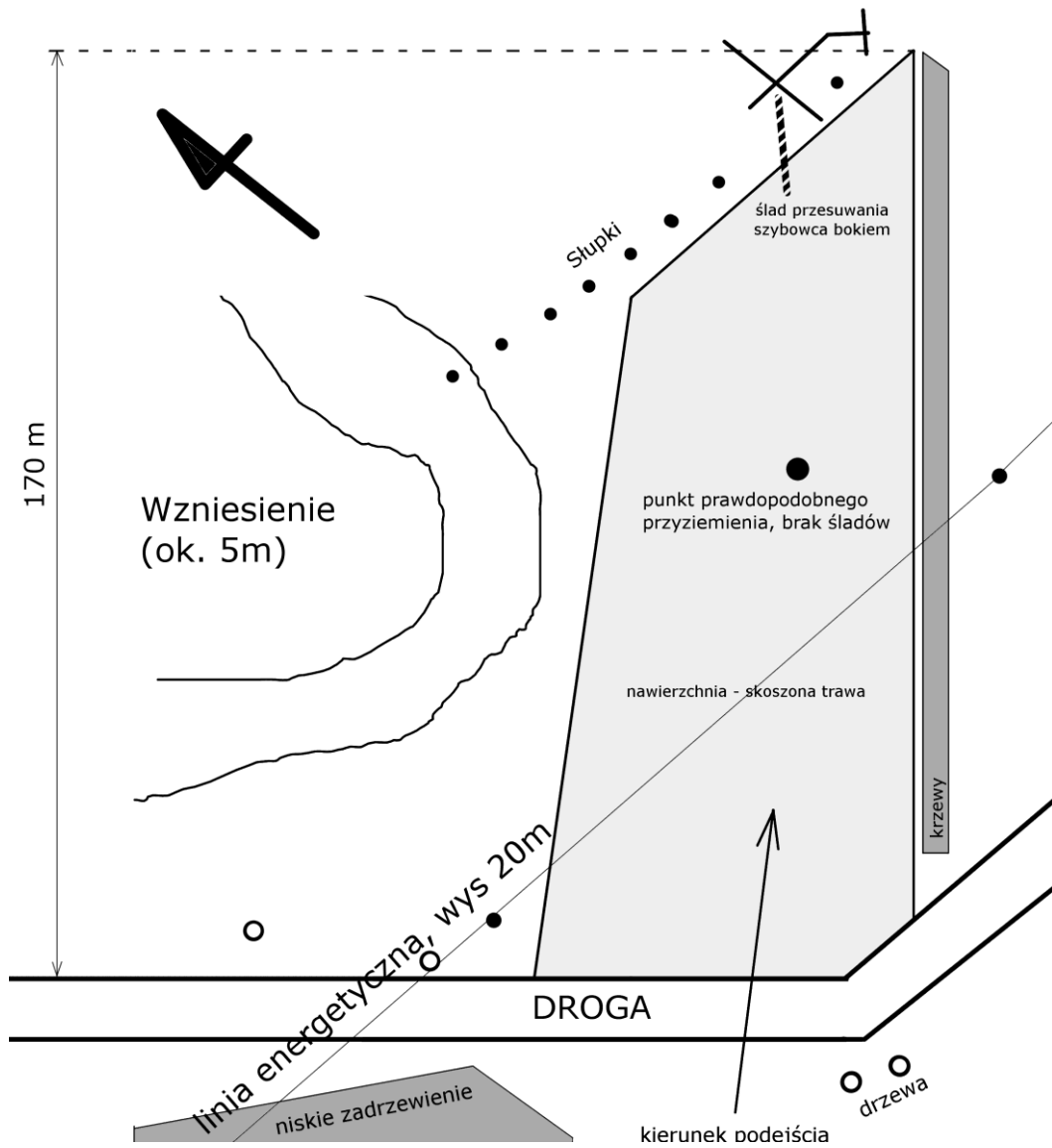
Pilot szybowcowy w ramach treningu miał wykonać dwukrotny oblot trasy Olsztyn-Miłakowo-Miłomłyn-Osztyn. Po odejściu na trasę wykonał przelot do pierwszego punktu zwrotnego (Miłakowo) który osiągnął o godzinie 12:07 na wysokości 820 m QNH. Z pierwszego punktu zwrotnego pilot wykonywał przelot do punktu (Miłomłyn). Na początku tego odcinka pilot wykorzystał dwa kominy termiczne osiągając wysokość 1360 m QNH. Od tego momentu pilot nie napotkał żadnych prądów wznoszących. Pilot kontynuował lot w kierunku Miłomłyna szukając prądów wznoszących. W odległości 14 kilometrów przed drugim PZ (Miłomłyn), na wysokości około 640 m QNH, pilot wybrał pole do lądowania, z planowanym podejściem w kierunku 60° (kierunek wiatru: 180°, prędkość około 5 km/h), cały czas szukając noszeń w pobliżu wybranego miejsca lądowania. Brak noszeń skłonił pilota do podjęcia decyzji o lądowaniu. Pilot wykonał manewr do lądowania z zakrętu o 180 stopni (rozpoczęty na wysokości 340 m QNH) i na podejściu zobaczył linię energetyczną przechodzącą nad polem (trudno zauważalną z powietrza). Pilot zdecydował przelecieć poniżej drutów. Szybowiec przyziemił mniej więcej na środku pola ze zwiększoną prędkością. Duża prędkość dobiegu uniemożliwiła zatrzymanie szybowca przed końcem pola ograniczonego słupkami. Zbliżając się do krawędzi pola, pilot wcisnął gwałtownie lewą sterownicę nożną w celu uniknięcia zderzenia z przeszkodą. Szybowiec gwałtownie obrócił się w lewo o około 90 stopni, po czym przesunął się prostopadle do swojej osi, co spowodowało uszkodzenie kadłuba i lewej części steru wysokości. W wyniku zdarzenia pilot nie odniósł żadnych obrażeń.



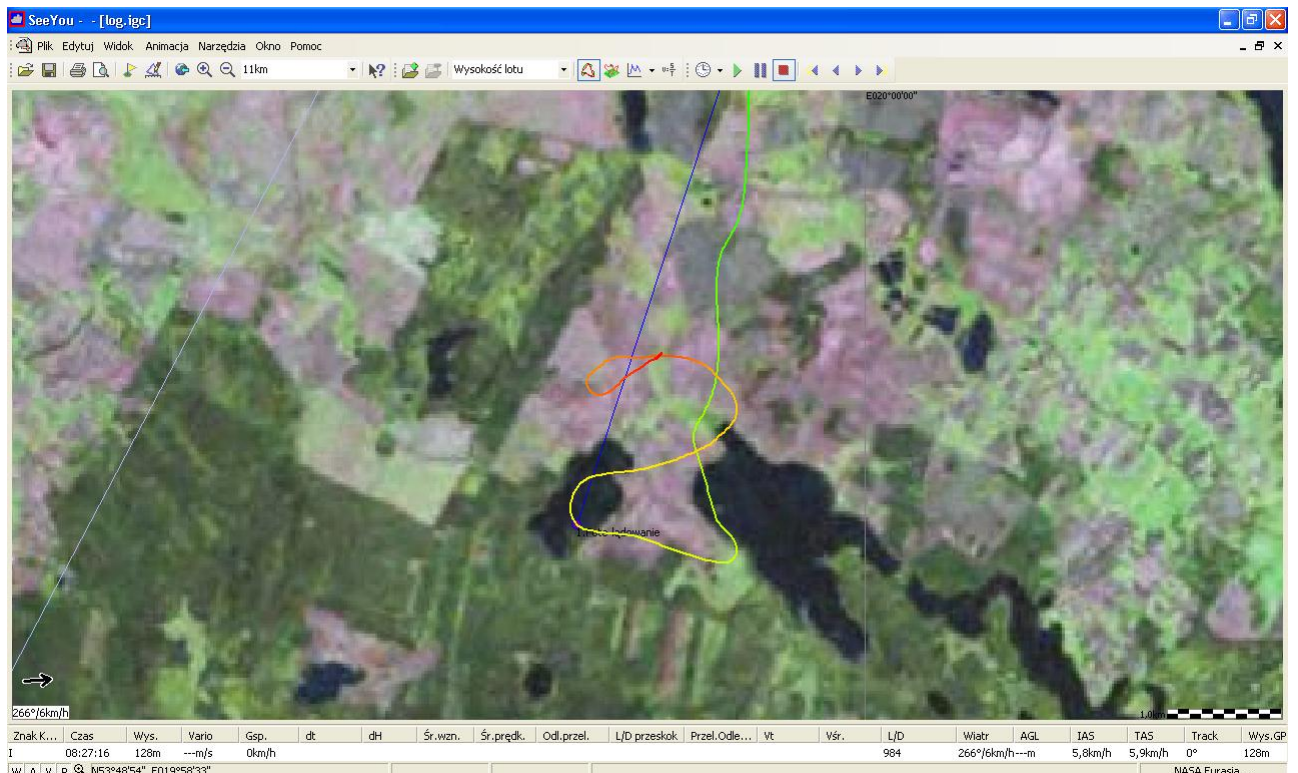
Fot. 1 Zdjęcie miejsca zdarzenia z naniesionym kierunkiem nalotu oraz kierunkiem wiatru (zdjęcia przekazane przez zgłaszającego).



Fot. 2 Uszkodzenia szybowca.



Rys. 1 Szkic miejsca zdarzenia



Rys. 2 Przebieg końcowej trasy lotu (program SeeYou 3.94)

Przyczyna wypadku:

Zbyt późno podjęta decyzja o lądowaniu w terenie przygodnym i niedokładna ocena wybranego do lądowania terenu przygodnego.

Okolicznością sprzyjającą było lądowanie z wiatrem, co wydłużyło dobieg szybowca.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: podpis na oryginalu