



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

Dot. zdarzenia nr: 1007/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 22 sierpnia 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-48-1 „Jantar Std. 2” o znakach rozpoznawczych SP-3212, które wydarzyło się w dniu 18 sierpnia 2012 r., podczas lądowania w terenie przygodnym, **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:

W trakcie przelotu szybowcowego w ramach Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie 15m pilot wystartował o godzinie 13.08 w celu oblotu trasy o długości 266,6 km.

Około godziny 16.00 pilot utracił kontakt z termiką i na wysokości 600 m podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Większość pól w rejonie lotu była zbyt wąska i nie gwarantowała bezpiecznego lądowania. Pilot wybrał łąkę o długości około 200 m przylegającą do drogi między miejscowościami Momoty Górne i Momoty Dolne. Na wysokości 450 m rozpoczął krąg nad wybranym polem i na wysokości 150m wyszedł na prostą otwierając podwozie i hamulce.

Na prostej zorientował się, że utrzymuje zbyt dużą prędkość i starał się ją zredukować ślizgiem. Po przyziemieniu odbił się od poprzecznego wybrzuszenia na łące, co spowodowało, że znalazł się ponownie w powietrzu, a odległość od ściany lasu kończącej wybraną do lądowania łąkę od strony południowej gwałtownie malała. Aby uniknąć zderzenia z drzewami zmienił kierunek dobiegu w prawą stronę i ostatecznie wykonał cyrkiel doprowadzając do zatrzymania się szybowca na 20 m przed ścianą lasu. W wyniku tego nastąpiło uszkodzenie struktury szybowca: przejście rury kadłubowej w statecznik pionowy, statecznik poziomy oraz prawa lotka.

Przyczyną wypadku lotniczego było:

Wkołowanie podczas dobiegu na niewidoczną z powietrza nierówność terenową co spowodowało wybicie szybowca i znaczne wydłużenie dobiegu oraz konieczność wykonania tzw. „cyrkla” w celu zapobieżenia zderzenia ze ścianą lasu kończącą wybraną do lądowania łąkę.

Okolicznością sprzyjającą była zbyt duża prędkość podejścia do lądowania.



Fot. 1 Miejsce lądowania szybowca



Fot. 2 Uszkodzenia belki ogonowej oraz statecznika poziomego

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek:

podpis na oryginale