



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

**Dot. zdarzenia nr: 1341/12**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 17 października 2012 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-51-1 Junior, które wydarzyło się w dniu 6 października 2012 r., **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 informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Pilot szybowca Junior wystartował z lotniska EPZR o godzinie 10:40 do treningowego lotu żaglowego wg BVIII/1 Pr. Sz. Sz. A.P. Pilot był również przygotowany na lot wysokościowy wg. BVI/5 (był wyposażony w aparaturę tlenową), gdyby wystąpiły warunki falowe (warunki atmosferyczne: wiatr z kierunku 190°-220°, prędkość 6-8m/s).

Wyczepienie nastąpiło na wysokości 400 m nad poziom startu. Cały lot przebiegał poprawnie. Ok. godziny 15:00 pilot przyleciał nad lotnisko i zaczął zniżać się w celu rozpoczęcia manewru do lądowania. Instrukcja lotniska przy wiatrach z tego kierunku przewiduje lądowanie z zakrętu o 180° w lewo (pod wiatr), wyjście na kierunek lądowania (045°) i lądowanie z tylnym wiatrem. Pilot wykonał poprawnie manewr do lądowania i wyszedł na prostą. Ścieżka schodzenia była prawidłowa i po załamaniu szybowiec przeszedł do fazy wytrzymania. Wytrzymanie było zbyt krótkie i szybowiec przyziemił na koło główne przy zbyt dużej prędkości, po czym odbił się (kangur) i uniósł się na ok 0,5 m nad powierzchnię płyty lotniska. Pilot zareagował na odbicie oddaniem drążka. Po takiej reakcji szybowiec kilkakrotnie przyziemiał i odbijał się od płyty lotniska. Lot zakończył się o godz. 15:19. Pilot nie odniósł obrażeń.

Po locie wykonano przegląd szybowca i stwierdzono: pęknięcie pokrycia kadłuba w rejonie przedniej płyty, załamanie się miski siedzeniowej w okolicy części plecowej oraz w okolicy drążka.

**Przyczyna incydentu lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia było nieumiejętne poprawianie błędu podczas lądowania na lotnisku górskim z tylnym wiatrem – zbyt energiczne oddanie drążka po odbiciu szybowca po pierwszym przyziemieniu.

**Podjęte przez GSS Żar działania profilaktyczne:**

Pilota odsunięto od lotów. Omówiono z nim błędy które popełnił podczas lądowania. Dalsze wykonywanie lotów uwarunkowano wykonaniem przez pilota lotów sprawdzających z instruktorem z zakresu lądowania z tylnym wiatrem. Ilość lotów określi instruktor wykonujący loty sprawdzające. W/w zdarzenie omówiono z uczestnikami lotów, przypomniano zasady lądowania z tylnym wiatrem oraz sposób postępowania w przypadku odbicia się od płyty lotniska podczas zbyt krótkiej fazy wytrzymania i przyziemienia się na zbyt dużej prędkości.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Maciej Lasek: *podpis na oryginale*