



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

Dot. zdarzenia nr: 325/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski

W dniu 27 czerwca 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika – Aeroklub Łódzki, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego szybowca SZD-41-A Jantar Std o znakach rozpoznawczych SP-3071, które wydarzyło się w dniu 23 kwietnia 2012 r. w Słowacji, w miejscowości Novot k/miasta Namestovo, na stoku góry Pilsko.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot instruktor szybowcowy wystartowała o godz. 11:18 LMT z Prievidza (Słowacja) w ramach konkurencji Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Flight Challenge Cup – Gliding 2012. Zadaniem dnia była konkurencja prędkościowa – wielobok z trzema punktami zwrotnymi, długości 301,9 km. Szybowiec zakwalifikowany był do klasy Club (w związku z tym nie zatankowano balastu wodnego) i wyposażony był w rejestrator GNSS, typu Volkslogger.

W dniu zdarzenia zachmurzenie wynosiło 1/8 Cu o podstawach 1400 m, w czasie dnia rozwijając się do 3/8 Cu o podstawach 1800 m. Średnia wartość noszeń termicznych $1,5 \div 2$ m/s.

Po przelocie nad drugim punktem zwrotnym, na 157 kilometrze trasy, nastąpiła utrata kontaktu z noszeniami termicznymi, co skutkowało lądowaniem w terenie przygodnym pod stok góry Pilsko. Pole do lądowania wybrane było spośród kilku innych. Podejście wykonano znad przeszkód terenowych. W trakcie dobiegu, około 30 m od punktu przyziemienia, nastąpiło najechanie na poprzeczną bruzdę niewidoczną z powietrza. Pilot opuściła szybowiec o własnych siłach. Zdarzenie zaistniało o godz. 14:25. Podczas oględzin płatowca stwierdzono uszkodzenie powierzchni lakierniczej na spodzie kadłuba, pęknięcie oszklenia limuzyny, odklejenie oszklenia wiatrochronu od kadłuba i pałaka kabiny oraz wyłamania pałaka. Utrudnione było również chowanie podwozia, ale nie można stwierdzić, czy było to wynikiem zdarzenia, czy wcześniejszej eksploatacji szybowca.

Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:

Przyczyną incydentu lotniczego było wtoczenie się szybowca podczas dobiegu, po lądowaniu w terenie przygodnym, na poprzeczną bruzdę, niewidoczną z powietrza.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:

Wybór miejsca do lądowania ze względu na występowanie przeszkód terenowych.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

Z instruktorami i pilotami szybowcowymi wykonującymi przeloty przeprowadzić odprawę dotyczącą zasad lądowania w terenie przygodnym, wyboru pola do lądowania, profilu podejścia i oceny przydatności pola do lądowania.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek

Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska

Członek Komisji: Michał Cichoń

Członek Komisji: Jerzy Kędzierski

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: Tomasz Makowski

podpis na oryginale

podpis na oryginale

podpis na oryginale

podpis na oryginale

podpis na oryginale

podpis na oryginale