



**Dot. INCYDENT nr: 478/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 18 czerwca 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-30 Pirat, które wydarzyło się w dniu 23 kwietnia 2014 r., w okolicy m. Gostkowo k/Przasnysza, 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu oraz przekazane przez ucznia-pilota za wystarczające do określenia przyczyny zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

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

W dniu 23 kwietnia 2014 r., w ramach pierwszego samodzielnego przelotu wg zadania AVI ćwiczenie 4, uczeń-pilot wykonał start z lotniska Warszawa-Babice (EPBC) o godzinie 12:29 LMT z zamiarem lądowania na lądowisku w Przasnyszu (EPPZ). Za miejscowością Pułtusk, warunki termiczne sukcesywnie słabły, w wyniku czego, uczeń-pilot w okolicy miejscowości Gostkowo (około 6 km od miejsca planowanego lądowania) znalazł się na wysokości około 350 m i podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym, wybierając pole do lądowania. Według informacji od ucznia-pilota pole to miało długość ok. 500 m i było odpowiedniej szerokości, świeżo posiane o odpowiedniej twardości. Uczeń-pilot wykonał kilka krążeń w rejonie wybranego pola do lądowania, po czym z wysokości 220 m znad środka wybranego pola wykonał mały i zbyt ciasny krąg do lądowania w terenie przygodnym. W czasie podejścia do lądowania prędkość wiatru była znikoma; wg zgłoszenia panowała cisza. Z wysokości około 100 m, uczeń-pilot wykonał podejście do lądowania z kierunkiem północnym, utrzymując stałą prędkość ok. 100 km/h. Według ucznia-pilota, podejście wykonane było z wiatrem (bardzo słabym) przy pełnym otwarciu hamulców aerodynamicznych. Wyrównanie nastąpiło 1 - 2 m nad powierzchnią pola, na właściwej prędkości. Szybowiec przyziemił w ok. 2/3 długości pola. W końcowej fazie dobiegu, szybowiec przetoczył się przez utwardzoną drogę poprzeczną i zjechał z uskoku terenu, uszkadzając tylną część kadłuba.

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Zdarzenie zaistniało o godzinie 14:23; lot trwał 1 godz. 54 min. W wyniku zdarzenia, uszkodzone zostało w nieznacznym stopniu poszycie sklejkowe kadłuba (dwa wgniecenia po prawej stronie w spodnio-bocznej, tylnej części kadłuba, przed statecznikiem pionowym). Po wstępnej weryfikacji nie stwierdzono innych uszkodzeń szybowca. Według instruktora przed wykonaniem lotu, uczeń-pilot spełniał wszystkie wymagania formalne i szkoleniowe, zaś szybowiec był sprawny technicznie i właściwie wyposażony. Na dzień startu do przelotu nalot ogólny ucznia-pilota wynosił: 56 godz. 27 min., z czego samodzielny: 35 godz. 56 min. Według ucznia-pilota warunki były sprzyjające do bezpiecznego wylądowania – odpowiedni kształt pola, słaby wiatr praktycznie w osi pola, brak przeszkód terenowych itd.

#### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

**Niewłaściwe planowanie podejścia do lądowania w terenie przygodnym i przyziemienie z przelotem, co nie zapewniło bezpiecznego dobiegu i doprowadziło do uszkodzenia szybowca.**

#### **Okoliczności sprzyjające:**

Brak doświadczenia ucznia-pilota w lądowaniu w terenie przygodnym (było to jego pierwsze takie lądowanie).

#### **Działania podjęte przez użytkownika:**

Poza gruntownym omówieniem zapisu loggера GPS oraz błędów popełnionych w trakcie lotu, Kierownik Wyszukolenia Aeroklubu Warszawskiego zalecił wykonanie minimum 10 lotów instruktorskich z symulacją krótkiego, wysokiego podejścia i precyzyjnego przyziemienia w oznaczonym punkcie; loty w różnych warunkach pogodowych i z różnych kierunków podejścia. W ramach wykonania zaleceń HT wykonano 13 lotów instruktorskich, z czego 3 na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC) oraz 10 na lotnisku w Krośnie (EPKR). Loty zostały wykonane w terminie 01.05. (EPBC) oraz 09.05. (EPKR).

#### **Zalecenia profilaktyczne Komisji:**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*