



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

**Dot. zdarzenia nr: 1160/11**

## **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

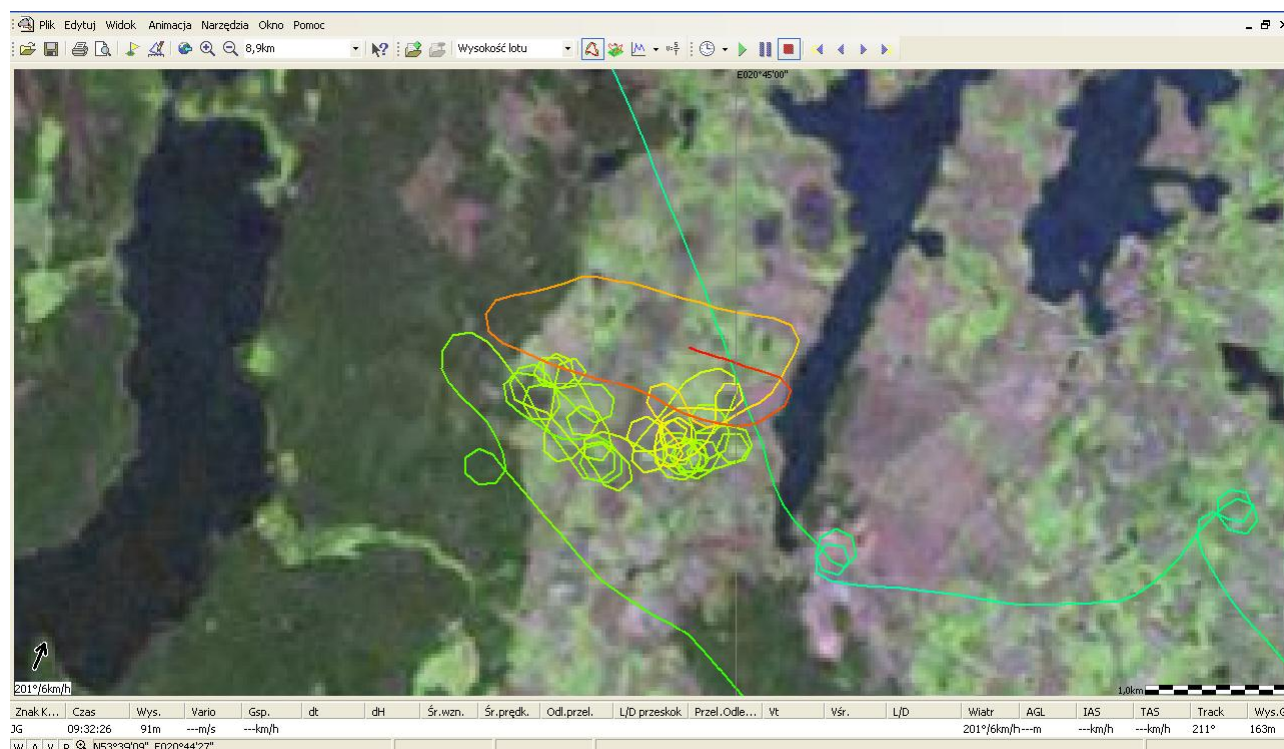
Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 4 października 2012 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-48-3 Jantar std 3, które wydarzyło się w dniu 3 września 2011 r., w miejscowości Michałki k. Pasymia, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i 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 wykonywał przelot po trasie czworoboku Olsztyn-Myszyniec-Dorotowo-Kadzidło-Olsztyn o całkowitej długości 321 km. Po starcie z lotniska Olsztyn Dajtki (EPOD), pilot odszedł na trasę, zaliczył pierwszy punkt zwrotny (Myszyniec) i skierował się do punktu Dorotowo. W odległości około 20 kilometrów do punktu, na wysokości 500 m AGL, ze względu na duży kompleks leśny w kierunku Dorotowa i brak dobrych pól do lądowania, pilot postanowił pozostać pod chmurą dającą słabe noszenia, jednocześnie wybierając dwa pola (ściernisko i pole zaorane) do lądowania. Ze względu na pogarszające się warunki pogodowe, pilot rozpoczął zrzut balastu wodnego przygotowując się tym samym do lądowania. Po około 15 minutach, po wypuszczeniu balastu, na wysokości 270 m AGL, pilot postanowił dokładniej obejrzeć wybrane pola oblatując je dookoła. Pilot zdecydował się na lądowanie na polu zaoranym ze względu na linię energetyczną uniemożliwiającą wykonanie bezpiecznego podejścia do ścierniska. Po wykonaniu trzeciego i czwartego zakrętu, pilot wypuścił podwozie, otworzył hamulce i przyziemił 80 metrów od skraju pola. Szybowiec przetoczył się kilkanaście metrów, po czym koło podwozia głównego ugrzęzło w miękkiej ziemi. W skutek gwałtownego wyhamowania prędkości, szybowiec uniósł ogon do góry, a nos zarył się w ziemi, co doprowadziło do jego zmiążdżenia. W konsekwencji dużego przeciążenia uszkodzeniu uległa również kratownica szybowca.



**Fot. 1** Miejsce lądowania oraz uszkodzenia szybowca (zdjęcia przesłane przez zgłaszającego).



**Fot. 2** Zapis końcowej fazy lotu z logera (program SeeYou 3.94).

### Przyczyna wypadku:

Lądowanie w terenie przygodnym o miękkiej (zaoranej) nawierzchni z wypuszczonym podwoziem.

Komisja nie zaproponowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

**Komentarz Komisji:** przypominamy, że zgodnie z dobrą praktyką lotniczą, lądowanie w terenie przygodnym o miękkiej nawierzchni, na szybowcach z chowanym podwoziem, powinno być wykonane z podwoziem schowanym.

### Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: podpis na oryginalnie