



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

**Dot. zdarzenia nr: 1316/11**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek

W dniu 7 sierpnia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Warszawski wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-51-1 Junior o znakach rozpoznawczych SP-3459, które wydarzyło się w dniu 13 czerwca 2011 r., w okolicach miejscowości Zegrze. 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 przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

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

W dniu 12.06.2011 r. instruktor szybowcowy I klasy przeprowadził przygotowanie naziemne z dwoma uczniami-pilotami do przelotu warunkowego 50 km do licencji PL(G). Jako lotniska docelowe rozpatrywano Przasnysz lub Grądy. Omawiane były: przygotowanie map i loggerów, bezpieczeństwo lotu, techniki wykonywania przelotu oraz zachowania na wypadek konieczności lądowania w terenie przygodnym. Instruktor przepytiał uczniów-pilotów ze znajomości zagadnienia, zadając pytania o sposób zachowania się w konkretnych sytuacjach. Po ostatecznym potwierdzeniu ich gotowości stwierdził, że w przypadku sprzyjających warunków pogodowych w dniu następnym będą mogli podjąć próbę przelotu.

W dniu 13.06.2011 r. uczeń-pilot przygotował szybowiec i po rozmowie z instruktorem utwierdził się w przekonaniu, że warunki pogodowe wyglądają na sprzyjające do podjęcia próby przelotu. Około godz. 13:00 uczeń-pilot zaciągnął szybowiec na start. Instruktor obecny na starcie dokonał sprawdzenia szybowca, a następnie odbyła się odprawa przedstartowa, na której omówione zostały warunki meteorologiczne oraz skrótowo przypomniana technika wykonywania przelotu.

Omawiane były również informacje uzyskane z szybowców, które wystartowały wcześniej. Po wykonaniu lotu na holu po kręgu i lądowania sprawdzającego, uczeń-pilot otrzymał zgodę na wykonanie szkolnego przelotu warunkowego 50 km do licencji PL(G).

Start odbył się za samolotem holującym Cessna 172 z lotniska Warszawa - Babice (EPBC) o godz. 14:14 LMT. Miejscem planowanego lądowania było lądowisko Przasnysz. Krążąc w kominie termicznym, będąc nad Kanałem Żerańskim, uczeń-pilot uzyskał zgodę na odejście na trasę. Następnie utracił kontakt z noszeniami termicznymi. Na wysokości ok. 1000 m podjął decyzję o przeskoku pod chmurę Cu, znajdującą się na północ w kierunku Zalewu Zegrzyńskiego. Nie znalazł tam zdecydowanego noszenia. Będąc na wysokości 700 m (poza stożkiem dolotowym do lotniska) podjął decyzję o poszukiwaniu terenu przygodnego do lądowania. W zasięgu dolotu miał rozległe pole, znajdujące się przy Zalewie Zegrzyńskim (pomiędzy miejscowościami Zegrze i Jadwisin). Na polu widoczne były różnorodne uprawy, w tym pas intensywnie zielonej uprawy (niższej niż uprawy sąsiednie), umożliwiający lądowanie pod wiatr. W okolicach tego pola poszukiwał noszeń, lecz z powodu ich braku, podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Uczeń-pilot doleciał nad planowane miejsce lądowania i z wysokości 300 m rozpoczął budowę kręgu „północnego prawego”, dokonując ostatecznego przeglądu pola. Na podejściu do lądowania utrzymywał stromą ścieżkę schodzenia z prędkością 95 - 100 km/h. Uczeń-pilot wylądował z przepadnięciem na polu w uprawie o wysokości 60 - 70 cm (pszenżyto jare). Po krótkim dobiegu (2 - 3 m) lewe skrzydło szybowca zaczepiło o uprawę i szybowiec wykonał obrót w lewo o ok. 30°, tzw. cyrkiel.

Zdarzenie zaistniało o godz. 14:45 LMT. Uczeń-pilot nie doznał żadnych obrażeń i opuścił szybowiec o własnych siłach. Następnie sprawdził wizualnie stan szybowca, nie stwierdzając zewnętrznych uszkodzeń. Zameldował telefonicznie lądowanie w terenie przygodnym oraz brak uszkodzeń szybowca. Uszkodzenia zostały zauważone dopiero po przetransportowaniu szybowca na wózku do hangaru. Wg relacji ucznia-pilota mechanik dokonał oględzin szybowca i stwierdził jego uszkodzenia (pęknięcie kadłuba i zabielenie żebra zamykającego lewego skrzydła).

#### **Przyczyna wypadku lotniczego:**

**Zbyt wysokie wyrównanie i przepadnięcie szybowca podczas lądowania w terenie przygodnym.**

#### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- Pierwsze lądowanie ucznia-pilota w terenie przygodnym;
- Lądowanie w uprawie o średniej wysokości (pszenżyto jare) i wykonanie cyrkla w fazie dobiegu.

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

Omówiono szczegółowo z uczniem-pilotem przebieg zdarzenia.

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

#### **Komentarz Komisji:**

- Zdarzenie zaistniało w dniu 13.06.2011 r., natomiast do PKBWL zostało zgłoszone w dniu 26.10.2011 r. Komisja przypomina o przestrzeganiu ustawowego terminu zgłoszenia zdarzenia lotniczego, które powinno być dokonane niezwłocznie po zaistnieniu zdarzenia i nie później niż 72 godz. od jego wystąpienia;

- Na zgłoszeniu zdarzenia lotniczego Zastępca przewodniczącego Komisji, kwalifikujący zdarzenie jako wypadek, prosił o dołączenie do raportu końcowego protokołu weryfikacyjnego uszkodzeń szybowca oraz protokołu jego naprawy. Prośby te nie zostały spełnione, a raport końcowy otrzymano w bardzo skróconej wersji (pozbawionej istotnych szczegółów), po wielokrotnych monitach w tej sprawie.

**Nadzorujący badanie**

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*