



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

Dot. zdarzenia nr: 748/09

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 inż. Edward Łojek
Członek Komisji: lic. Robert Ochwat
Członek Komisji: mgr inż. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 3 stycznia 2013 r. okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem szybowca SZD-30 Pirat, które wydarzyło się w dniu 8 września 2009 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 szybowcowy wykonywał przelot docelowo-powrotny po trasie EPRP-EPRU-EPRP. W trakcie powrotu nastąpiło pogorszenie warunków termicznych, co zmusiło pilota do lądowania w terenie przygodnym. Pilot wybrał miejsce przygodnego lądowania (rzysko) na wysokości 300 m. Manewr do lądowania wykonał z kręgu z wejściem w drugi zakręt i podejściem znad lasu (o wys. ok. 15 m). W wyniku zbyt wysokiego podejścia i zbyt dużej prędkości lotu, przyziemienie nastąpiło dopiero na końcu wybranego pola z prędkością około 90 km/h. Szybowiec przetoczył się przez miedzę dzielącą pola i wyhamowując prędkość na nierównościach zatrzymał się uderzając w miedzę na której stały słupy energetyczne linii średniego napięcia. W wyniku zdarzenia szybowiec został nieznacznie uszkodzony (przednia część kadłuba w okolicy zaczepu).

Przyczyna incydentu lotniczego:

Przyczyną incydentu było wykonanie podejścia do lądowania ze zbyt dużą prędkością, co spowodowało lądowanie z przelotem i zakończenie dobiegu poza wybranym do lądowania miejscem.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Maciej Lasek: _____
podpis na oryginale