



**Dot. incydent nr: 657/14**

## **UCHWAŁA**

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

Po rozpatrzeniu w dnia 13.08.2014 roku, przedstawionych przez Aeroklub Warszawski informacji o okolicznościach zaistnienia incydentu lotniczego z udziałem szybowca SZD 41 Jantar Std.3 o znakach rejestracyjnych SP-3819 które wydarzyło się w dniu 20 maja 2014 roku, w Turbii k. Stalowej Woli (EPST), 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**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w raporcie końcowym z badania incydentu lotniczego za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

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

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

W dniu 20 maja 2014 roku na lotnisku w Turbii k. Stalowej Woli (EPST) odbywały się starty do konkurencji w ramach rozgrywanych tam Krajowych Zawodów Szybowcowych KZS w Klasie Standard. Po starcie za samolotem, około godziny 11:20 i wyczepieniu się w wyznaczonej strefie, pilot szybowca zaczęła szukać wznoszeń termicznych, jednak ich nie znalazła. Pilot stwierdziła że ma wystarczającą wysokość na dołot do lotniska i zgłosił przez radio że będzie wykonywała manewr lądowania z wiatrem. Rozpoczęła procedurę podejścia do lądowania, uchylił hamulce aerodynamiczne i zaczął wypuszczać podwozie, w tym momencie hamulce się otworzyły i szybowiec przepadł. Pilot zamknęła podwozie i hamulce aerodynamiczne aby zwiększyć doskonałość szybowca, jednak wysokości nie wystarczyło na to, aby dolecieć do lotniska. W odległości około 200 m od pasa startowego nastąpiło przyziemienie szybowca w wysokiej uprawie. Przyziemienie nastąpiło bez podwozia, a w trakcie dobiegu szybowiec wykonał cyrkiel w prawo i zatrzymał się po utracie kierunku o około 100-120° (rys. nr 1).



**Rys. nr 1 Szybowiec po zakończonym dobiegu w wysokiej uprawie.**

W trakcie cyrkla po przyziemieniu uszkodzeniu uległo poszycie kadłuba w okolicy kółka ogonowego, wyrwana i połamana została owiewka kabiny oraz uszkodzona została kratownica kadłuba. Uszkodzenia szybowca pokazano na rys. nr 2.



**Rys. nr 2 Uszkodzenia szybowca.**

Pilot nie odniosła żadnych obrażeń.

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Przyczyną zdarzenia był błąd pilota, polegający na wykonaniu w niewłaściwej kolejności czynności przed lądowaniem.

**Działania profilaktyczne:**

incydent omówiono z pilotem.

**Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

**Komentarz Komisji:**

Pilot powinien otworzyć podwozie a dopiero w następnej kolejności hamulce aerodynamiczne. Według Komisji, gdyby pilot nie zamykała podwozia a natychmiast zamknęła hamulce aerodynamiczne to doleciała by do lotniska i bezpiecznie wylądowała w granicach pola wzlotów. Analizując zapisu lotu, widać że po wejściu na prostą do lądowania, przez 5 s opadanie szybowca wynosiło około 4 m/s co spowodowało utratę 22 m wysokości.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*