



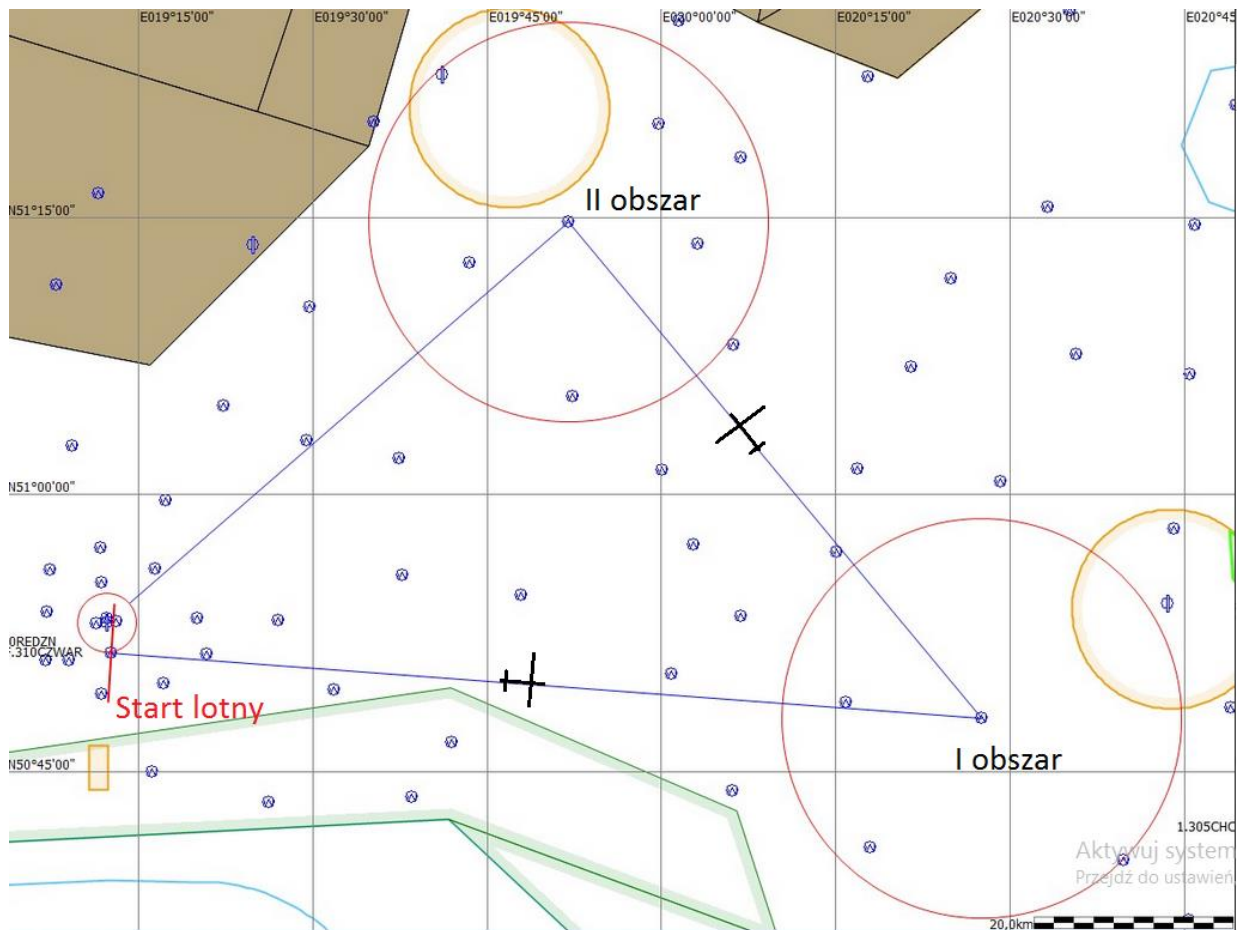
## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [Raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1581/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Wypadek</i>			
Data zdarzenia:	<i>5 lipca 2016 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Radomsko</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Szybowiec SZD-48 Jantar Std 2</i>			
Znak rozpoznawczy SP:	<i>SP-3686</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Prywatny</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot szybowcowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<i>1</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Jacek Bogatko</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL na zgłoszeniu.</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczano</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>25 sierpnia 2016r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 5 lipca 2016 r. z lotniska w Rudnikach (EPRU) do kolejnej konkurencji SMP Klasa CLUB wystartował pilot na szybowcu SZD-48 Jantar Std 2 o znakach rejestracyjnych SP-3686. Na odprawie przed konkurencją meteorolog przekazał informację, że nasuwające się chmury cirrus mogą szybko pokryć niebo tłumiąc noszenia termiczne. W związku z tym, pilot szybowca po osiągnięciu odpowiedniej wysokości szybko przeleciał linię startu lotnego i odszedł na trasę przelotu. Ilustracja nr 1.



Task duration: 2:00:00

Task version: qnh (v1)

Turnpoint	Distance	Direction	Observation zone
350REDZN	3.08 km	353.4°	Line 10.00 km (Radius 5.00 km)
305CHCNY	88.32 km	93.8°	Cylinder R=20.00 km
493STOBC	64.98 km	320.5°	Cylinder R=20.00 km
310CZWAR	58.45 km	229.3°	Cylinder R=3.00 km
<b>Total:</b>	<b>149.60 km / 278.86 km (211.74 km)</b>		

### *Ilustracja nr 1. Trasa przelotu.*

Dolot do pierwszego obszaru nie nastęrczał problemów. W trakcie dolotu do drugiego obszaru noszenia termiczne zaczęły słabnąć i występowały coraz rzadziej. Szybowiec wleciał w drugą strefę na głębokość około 15 km i po osiągnięciu w kominie termicznym 1600 m wysokości (podane wysokości są AGL) skierował szybowiec w kierunku mety. Warunki termiczne zaczęły się gwałtownie pogarszać, ponieważ pojawiły się chmury cirrus. Wysokość malała a pilot nie potrafił znaleźć żadnego noszenia termicznego, zaczął więc rozglądać się za terenem nadającym się do wykonania przygodnego do lądowania. W rejonie Radomska, kiedy szybowiec był na wysokości 450 – 500 m, udało mu się znaleźć słabe noszenie, w którym osiągnął wysokości 800 m. W pewnej chwili pilot zauważył, że nad Radomskiem tworzy się mały cumulus, poleciał więc w jego stronę. Kiedy doleciał do niego nie znalazł tam żadnego noszenia. Krążąc na wysokości około 500 m pilot ponownie zaczął się rozglądać za terenem odpowiednim do wykonania lądowania, zauważył pomiędzy czterema halami przemysłowymi

długi wykoszony pas trawy, jak ocenił nadający się idealnie do tego celu. Przelatując wzdłuż wybranego terenu na wysokość 220 m nie zauważył niczego niepokojącego. Podejście do lądowania wykonał z lekkim tylnym wiatrem z nad drogi. Kiedy szybowiec znajdował się na wysokości 20 m na prostej do lądowania, pilot zauważył mniej więcej w połowie wybranego pola uskok terenu i płotek z siatką pomalowaną na zielono, niewidoczne wcześniej z góry. Nie mając już innego wyboru pilot przeleciał nad płotkiem, przyziemił na następnym krótszym kawałku pola, które zakończone było wysokim płotem. Ilustracja nr 2.



***Ilustracja nr 2. Miejsce lądowania szybowca pomiędzy halami. Linia zielona wskazuje przybliżone położenie płotka a linia czerwona położenie płotu.***

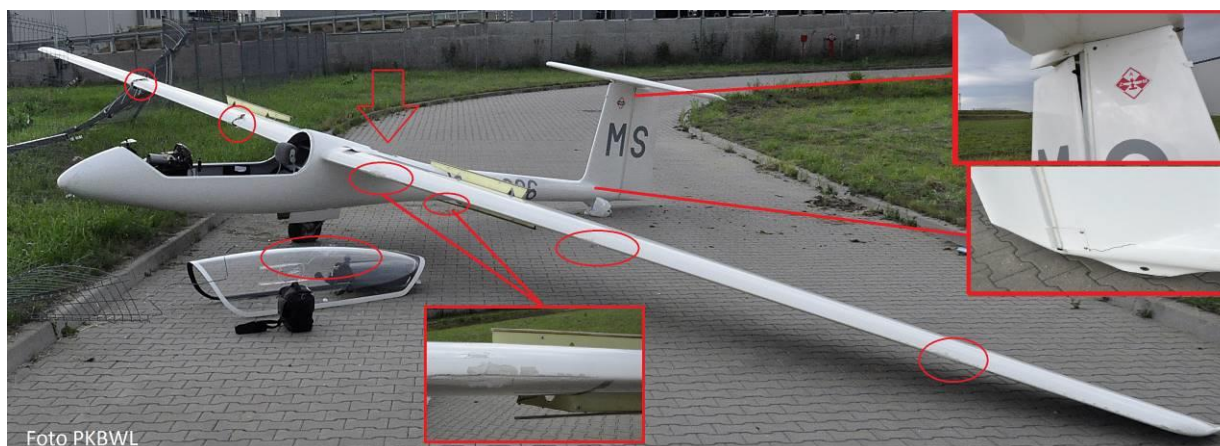
Pomimo użycia hamulca na koło i otwarcia pełnych hamulców aerodynamicznych, szybowiec zbyt wolno tracił prędkość. Pilot próbował jeszcze skrócić dobieg szybowca oddając drążek sterowy od siebie - dociskając jego nos do ziemi i wykonując cyrkiel w lewą stronę. Szybowiec uderzył jednak w płot na końcu drugiego pola, wyłamał jedno z jego przęseł, wygiął trzy następne i przemieścił się po siatce ogrodzenia wykonując obrót w lewo o 150° i tak zakończył dobieg. Ilustracja nr 2.



***Ilustracja nr 2. Widok szybowca po zatrzymaniu się. Widoczny ślad pozostawiony przez koło***

### *podwozia głównego.*

W wyniku zdarzenia w szybowcu uszkodzeniu uległy: lewe i prawe skrzydło, dolna płyta hamulcowa lewego skrzydła, kadłub - pęknięty na szwie przy luczku bagażowym i w rejonie belki ogonowej przy stateczniku pionowym z prawej strony, uszkodzone zostało mocowanie steru kierunku i pękła owiewka kabiny. Ilustracja nr 3.



*Ilustracja nr 3. Uszkodzenia szybowca.*

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

wybór niewłaściwego terenu do wykonania lądowania przygodnego.

#### **Podjęte działania profilaktyczne:**

nie podjęto.

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

nie wydano.

#### **Komentarz Komisji:**

Zdaniem Komisji, planowanie lądowania przygodnego na terenie przemysłowym wiąże się z dużym prawdopodobieństwem natrafienia na przeszkody terenowe słabo widoczne z powietrza.

---

Koniec

Nadzorujący badanie	Jacek Bogatko	<i>podpis na oryginale</i>
---------------------	---------------	----------------------------