



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2019/4556

UCHWAŁA

z dnia 13 października 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec LS-1
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-3826
Data zdarzenia:	1 października 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	Roczyny, w rejonie góry Żar

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Po starcie z lotniska Górskiej Szkoły Szybowcowej AP „Żar” (lotnisko EPZR) pilot szybowca LS-1 wykonywał lot żaglowo-falowy w stożku dolotowym¹. Około godziny 16:30 LMT, w rejonie szczytu górskiego Kiczera, szybowiec znalazł się w obszarze silnych prądów zstępujących. Pilot dopuścił do utraty zapasu wysokości i ocenił, że nie ma możliwości dolotu do EPZR. Podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym i skierował szybowiec w kierunku doliny. Wybrał pole w miejscowości Roczyny, które w jego ocenie nadawało się do lądowania.

Ponieważ pole pokryte było poprzecznymi bruzdami, po przyziemieniu, w trakcie dobiegu szybowiec uderzył podwoziem w nasyp ziemny (wysokość około 0,2-0,3 m), w wyniku czego odpadła osłona kabiny, a następnie doszło do kontaktu lewego skrzydła z podłożem. Szybowiec wykonał cyrkiel, w trakcie którego nastąpiło ukręcenie ogona.

Pilot nie odniósł obrażeń ciała, opuścił kabinę szybowca o własnych siłach i powiadomił o zdarzeniu kierującego lotami.

¹ Teoretyczna odległość od lotniska, rosnąca proporcjonalnie do przyrostu wysokości, zapewniająca powrót do miejsca startu lotem ślizgowym.

2. Przyczyna zdarzenia:

Błąd pilota polegający na zejściu poniżej wysokości zapewniającej dołot do EPZR.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Wybór niewłaściwego terenu przygodnego do lądowania.
- 2) Występowanie silnych obszarów rotorowych w warunkach falowych.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie było.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji