

**KOMUNIKAT NR 45  
PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 lipca 2007 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 093/05**

Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 14 czerwca 2005 r., na szybowcu SZD-22C „MUCHA Std”, pilotowanym przez mężczyznę lat 42, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji – H2”**.

1. Opis okoliczności wypadku:

*(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego, sygn. ULC-BL/8122/093-05/257/06)*

Dnia 14 czerwca 2005 r., uczeń-pilot szybowcowy wykonywał na szybowcu lot warunkowy do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Start odbył się za samolotem z lotniska w Gliwicach (EPGL) o godzinie 14.03. Wyczerpienie nastąpiło na wysokości 600 m, w kominie termicznym, w odległości ok. 3 km na północny wschód od lotniska i po jego zawietrznej stronie. W noszeniu

ok. 1 m/s uczeń-pilot nabrał wysokości do 1150 m, lecz niewielkie doświadczenie uczenia-pilota w centrowaniu komina spowodowało nieefektywne wykorzystanie prądów termicznych i dalsze znoszenie szybowca z wiatrem na odległość ok. 8 km od lotniska. Gdy noszenie ustało, uczeń-pilot postanowił wracać. Po trasie napotkał duszenie ok. 3 m/s, a widząc teren zabudowany w kierunku Gliwic, zdecydował się na powrót w stronę Zabrze, gdzie spodziewał się napotkać prądy wznoszące oraz tereny bardziej przydatne do lądowania przygodnego. W tym rejonie szybowiec miał już wysokość ok. 400 m (AGL) i krążył w niewielkim noszeniu. Po chwili noszenie ustało, więc zdecydował się na lądowanie na uprzednio obranym polu. Po przyziemieniu na wysoką uprawę (pszenica o wysokości ok. 80 cm), przy niewielkiej prędkości, szybowiec wykonał obrót w lewo o ok. 90° i po bardzo krótkim dobiegu (20 m) zatrzymał się. Takie, a nie inne przyziemienie spowodowane było najprawdopodobniej na skutek prawobocznego wiatru (150-180°) na wysokości wytrzymania, co doprowadziło do niewiel-

kiego zwisu na lewe skrzydło. Efektem tego było wyrwanie ze struktury szybowca statecznika poziomego. Uczeń-pilot nie odniósł żadnych obrażeń i o własnych siłach opuścił kabinę szybowca.

2. Przyczyna wypadku:  
*(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

Przyczyną wypadku lotniczego było:

- 1) wyczepienie szybowca pilotowanego przez ucznia-pilota po zawietrznej stronie lotniska;
  - 2) słabe przygotowanie ucznia-pilota zarówno teoretyczne, jak i praktyczne, w zakresie taktyki lotów nadlotniskowych na termice;
  - 3) „zwis” na lewe skrzydło przy lądowaniu, na wysokości utrzymania, prawdopodobnie spowodowany prawobocznym wiatrem.
3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:  
*(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)*

**INSTRUKCJA WYKONYWANIA LOTÓW  
i SKOKÓW AEROKLUBU POLSKIEGO  
– IWLIS/AP/2004.**

Zabrania się wykonywania jakichkolwiek manewrów innych niż niezbędne do lądowania, na i poniżej wysokości krytycznej.

Wysokość krytyczna szybowca jest to wysokość niezbędna do wykonania bezpiecznego manewru do lądowania po uwzględnieniu najbardziej niekorzystnych okoliczności, mogących wpłynąć na przebieg lądowania, takich jak:

- c) siła i kierunek wiatru;
- d) odległość w locie ślizgowym do obranego lądowiska w silnym prądzie opadającym powietrza.

Na wielkość wysokości krytycznej ma wpływ także doskonałość szybowca i poziom wyszkolenia pilota.

Wysokość krytyczna w zależności od poziomu wyszkolenia i klasy szybowca wynosi:

- 300 m dla uczniów-pilotów wykonujących loty termiczne lub przeloty szkolne;
- 200 m dla pilotów szybowcowych posiadających licencję;
- 100 m dla pilotów posiadających nalot powyżej 500 godzin.

Jeżeli szybowiec podczas wykonywania lotu termicznego obniża się nad terenem płaskim do wysokości 500 m, to pilot tego szybowca ma obowiązek wybrać odpowiedni teren do lądowania. Nad terenem pofałdowanym, masywami leśnymi lub każdym innym z małą ilością pól nadających się do lądowania, wysokość ta powinna być odpowiednio większa. Szukanie i centrowanie wznoszeń można przeprowadzać w pobliżu obranego lądowiska tylko do wysokości krytycznej.

4. Zalecenia profilaktyczne:  
*(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

- 4.1. Organizatorzy szkolenia – omówić wypadek z uczniami-pilotami wykonującymi loty nadlotniskowe. Zwrócić uwagę na konieczność utrzymywania szybowca w locie nadlotniskowym po nawietrznej stronie lotniska, szczególnie przy słabych warunkach termicznych.
- 4.2. Organizatorzy szkolenia – omówić z kierownikami lotów, instruktorami nadzorującymi loty szkolno-treningowe oraz pilotami holującymi szybowce, aby piloci-holownicy nie wyczepiali uczniów-pilotów, zwłaszcza o niewielkim doświadczeniu lotniczym, po zawietrznej stronie lotniska.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*