

**KOMUNIKAT NR 117
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 29 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 130/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 14 czerwca 2006 r., na szybowcu SZD-30 „Pirat”, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 18, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Aeroklub regionalny zorganizował loty szybowcowe. Do lotu na zadanie AVI/3 – przelot warunkowy do „srebrnej odznaki szybowcowej” wystartował uczeń-pilot. Start oraz lot przebiegały bez zakłóceń. W drodze powrotnej, w odległości około 10 km od lotniska, szybowiec znajdował się na wysokości 500 m. Uczeń-pilot uznał, że posiada niewystarczającą wysokość na bezpieczny dolot do lotniska. Rozpoczął poszukiwanie terenu do lądowania, jednocześnie poszukując noszeń. Do lądowania wybrał pole usytuowane równoległe do linii wysokiego napięcia oraz polnej drogi, jednak będąc na wysokości 300 m zmienił decyzję i postanowił lądować na szerszym polu znajdującym się pomiędzy dwoma liniami wysokiego napięcia, usytuowanymi prostopadle do krawędzi pola. Na prostej do lądowania uczeń-pilot wyszedł nad linią wysokiego napięcia na wysokości 100 m w odległości około 170 m od krawędzi pola. Ponieważ większa część

powierzchni pola była nachylona pod kątem około 7° a uczeń-pilot lądował „ze stokiem”, przyziemienie nastąpiło dopiero w około $\frac{3}{4}$ jego długości na znacznej prędkości. Uczeń-pilot nie zdołał wyhamować prędkości szybowca przed końcem pola i szybowiec uderzył lewym skrzydłem w drzewo znajdujące się na końcu pola a następnie obrócił o około 45° i uderzył prawym skrzydłem w krzewy. Uczeń-pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice pilotowania, polegający na lądowaniu ze stokiem na pochyłym polu ze zwiększoną prędkością i z wiatrem.

Okolicznościami, które miały wpływ na zaistnienie wypadku były brak doświadczenia ucznia-pilota w lądowaniu w terenie przygodnym oraz błędna ocena miejsca wybranego do lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. W czasie szkolenia doskonalącego przed każdym sezonem lotniczym zaleca się zwrócenie szczególnej uwagi pilotów na problematykę związaną z lądowaniem w terenie przygodnym w różnych warunkach terenowych.

- 4.2. W trakcie szkolenia uczniów do zadania A IV wg Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego (przygotowanie do lotów termicznych i lądowania w terenie przygodnym) instruktorzy powinni dołożyć wszelkich starań, aby imitacja lądowania w terenie przygodnym była jak najbardziej zbliżona do warunków rzeczywistych, ze szczególnym

uwzględnieniem obserwacji miejsca wybranego do lądowania oraz manewru do lądowania.

- 4.3.** Okoliczności wypadku omówić z pilotami szybowcowymi oraz instruktorami lotniczy-

mi zrzeszonymi w jednostkach regionalnych Aeroklubu Polskiego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński