

**KOMUNIKAT NR 36
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 czerwca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1054/10

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 12 września 2010 r., na motolotni Air Creation XP-15, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Postępowanie umyślne – H1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, właściciel motolotni, wykonywał loty rekreacyjne z pasażerami w rejonie miejscowości Chalin.

Po wykonaniu prawdopodobnie pięciu lotów i zatankowaniu paliwa, wystartował z lądowiska w miejscowości Chalin do kolejnego lotu rekreacyjnego z pasażerem. Według relacji pilota, celem lotu był przelot w rejonie lądowiska Kamionna, aby obej-

rzeć z powietrza przebieg wykonywanych tam prac ziemnych.

Po doleceniu do lądowiska Kamionna, pilot obrał kurs powrotny do miejscowości Chalin. Przełatując w pobliżu miejscowości Mnichy, na wysokości ocenionej przez świadka na około 150 m, nadleciał nad znajdujący się tam zakład utylizacji odpadów (wysypisko śmieci). Po przelecie nad wysypiskiem wykonał zakręt w lewo o około 180° z jednoczesnym zniżaniem. Po zmniejszeniu wysokości lotu, będąc nad obniżeniem terenu, pilot leciał nisko nad ziemią w kierunku wysypiska śmieci. Dolatując do znajdującej się tam drogi pilot wypchnął sterownicę w celu gwałtownego zwiększenia wysokości lotu. W chwili, gdy motolotnia stromo się wznosiła i skręcała w lewo, doszło do jej przeciągnięcia, a następnie do zderzenia ze słupem oświetleniowym stojącym przy południowej krawędzi drogi. Motolotnia zderzyła się z górną częścią słupa końcówką prawej krawędzi natarcia skrzydła, z dolną częścią słupa prawym podwoziem głównym, a lewą końcówką skrzydła zahaczyła o ziemię. Po zderzeniu, motolotnia w locie niesterowalnym jeszcze przez chwilę wznosiła się zmieniając następnie kierunek lotu o około 20° w lewo i obracając się w prawo w osi pionowej. Opadając ze stosunkowo małą prędkością zderzyła się z ziemią w odległości około 55 m od słupa oświetleniowego. Pilot i pasażer odnieśli poważne obrażenia ciała.

Pilot, lat 26, posiadający świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHPG) ważne do 12.04.2011 r., z uprawnieniami do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego bez prawa wykony-

wania napraw i regulacji. Pilot nie posiadał uprawnienia do wykonywania lotów z pasażerem.

Ważność pozwolenia na wykonywanie lotów do 31 lipca 2009 r. – poza terminem ważności w dniu wypadku. Ostatni wpis w metryce motolotni dotyczący wykonania czynności okresowych pochodzi z 30 lipca 2008 r. W dziale dziennik pracy widnieje tylko wpis z 13 sierpnia 2008 r. o wykonaniu oblotu technicznego. Z tego ostatniego zapisu w metryce wynika, że do dnia 13 sierpnia 2008 r. na motolotni wykonano 322 loty w czasie 84 godz. 48 min. W związku z powyższym, nie ustalono faktycznego nalotu motolotni i ewentualnych obsług technicznych czy też napraw wykonanych w ciągu przeszło dwóch lat przed zaistnieniem wypadku.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było obniżenie lotu poniżej wysokości bezpiecznej, co doprowadziło do zderzenia motolotni z latarnią.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było znaczne zużycie eksploatacyjne, pogarszające właściwości lotne motolotni.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński