

**KOMUNIKAT NR 42
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 6 lipca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 745/10

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 21 lipca 2010 r., na szybowcu SZD-26 Cobra 15, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot o godzinie 12:45 wystartował na szybowcu do konkurencji „wieloboku” z trzema punktami o długości 182,8 km w ramach Krajowych Zawodów Szybowcowych. Miejscem rozgrywania zawodów było lotnisko Aeroklubu Ostrowskiego w Michałkowie. Zaplanowaną trasę konkurencji PZ-Kobyła Góra-Grabów-Krotoszyn, pilot obleciał standartowo. W okolicy 12 km od mety w rejonie lotniska Michałków zapas wysokości dolotowej zaczął maleć z powodu intensywnych duszeń. Pilot, będąc w odległości 2,5 km od lotniska i mając wysokość 350-400 m, podjął decyzję o kontynuowaniu dolotu, wlatując nad las, za którym znajdowało się lotnisko. Pilot przewidywał, że las „podtrzyma” wysokość i że nie będzie prądów opadających. Duszenia nad lasem nie zanikły, a wręcz przeciwnie, nasiliły się do 4 m/s. Oceniając, że nie przeleci nad lasem, który był ostatnią przeszkodą przed lotniskiem, pilot podjął decyzję lądowania na ściernisku znajdującym się przed lasem. Pilot, będąc 50 m nad wierzchołkami drzew lasu, wykonał zakręt o 160° w prawo, a następnie o około 90° w lewo. Na prostej do lądowania szybowiec był na wysokości 5 m z lewym przechyleniem 13-10°. Pilot spóźnił się z wypoziomowaniem szybowca i zahaczył lewą końcówką skrzydła o wysokie na około 60 cm ściernisko. Szybowiec zaczął tracić kierunek w lewo, zahaczając przednią częścią kabiny o ziemię. Widząc, że szybowiec wyhamowuje kabiną,

pilot oddał świadomie drążek wiedząc, że będzie „cyrkiel”. Moment skręcający kadłub był tak duży, że nastąpiło jego złamanie skrętne w około połowie długości. Opór wysokiego ścierniska zatrzymał ruch lewego skrzydła i uszkodził jego końcówkę. Wymuszony tym ruch obrotowy w lewo, spowodował ukręcenie ogona szybowca, przytrzymanego przez wysoką i mocno sprasowaną przez kombajn słomę. Reszta szybowca, siłą bezwładności wykonała ruch po łuku. Pilot opuścił szybowiec o własnych siłach nie odnosząc żadnych obrażeń.

Pilot, lat 53, posiadał licencję pilota szybowcowego, ważną do 13.05.2014 r. Nalot ogólny wyniósł 359 godzin 52 minuty.

Warunki atmosferyczne w czasie wykonywania lotu:

- temperatura + 32°C;
- ilość zachmurzenia 3÷6/8 przez Ci, Ac, Cu, Cb;
- przelotne opady i burze.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była niewłaściwa ocena wysokości gwarantującej wykonanie bezpiecznego lądowania oraz błąd w technice pilotowania polegający na przyziemieniu z przechyleniem.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- występujące duszenia nad lasem, będącym ostatnią przeszkodą terenową przed dolotem do lotniska;
- udział pilota w rywalizacji sportowej i chęć utrzymania wysokiej pozycji w klasyfikacji zawodów.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami proponuje wprowadzenie zalecenia profilaktycznego:

Okoliczności wypadku wykorzystać w celach profilaktycznych w odprawach przed zawodami.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński