

**KOMUNIKAT NR 52  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 sierpnia 2011 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 573/10**

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 23 czerwca 2010 r., na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std. 3, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubu regionalnego, szkoła szybowcowa zorganizowała loty trasowe i termiczne. Pilot z licencją pilota wykonywał lot termiczny, który był 10-tym lotem tego pilota w roku 2010. Celem lotu był również trening krążeń w kominie termicznym przy zmiennym balaście. Start do lotu odbył się o godz. 14.12. W czasie holowania pilot przez 30 s zrzucił część balastu. Wyczepienie nastąpiło na wysokości 400 m. W czasie lotu termicznego pilot osiągnął maksymalną wysokość lotu 1300 m nad poziom lotniska startu. Około godziny 16.25 po utracie wysokości do 200 metrów nad lotniskiem pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania. W tym celu z wysokości 200 metrów wykonał lot z wiatrem do trzeciego zakrętu a następnie na wysokości 120 metrów wprowadził w czwarty zakręt. Szybowiec był bez balastu. Z czwartego zakrętu wyprowadził na prędkości 120-110 km/h. Pilot oświadczył, że regulował prędkość i kąt szybowania wypuszczając i chowając hamulce aerodynamiczne. Oceniał, że będąc nad masztami z flagami miał wysokość około 20 m. Z tej wysokości, według jego oceny, w ostatniej fazie szybowania miał wypuszczone hamulce na około 5 cm. W czasie przelotu nad drogą, prędkość lotu spadła do wartości 80 km/h. W związku z tym pilot ocenił, że taka prędkość jest zbyt mała i rozpędził szybowiec do prędkości 100-105 km/h. W związku z tym nastąpiła nieznaczna utrata wysokości. Nad pasem zboża o wysokości około

1,5 metrów pilot rozpoczął wyrównanie. W czasie wyrównania obserwował punkt zakończenia wyrównania. Pilot planował w ostatnim etapie wyrównania wypuścić hamulce aerodynamiczne, przyziemić i dotoczyć się do „strzały”. Ograniczników miejsca lądowania nie było. Niewłaściwy podział uwagi w czasie podejścia do lądowania spowodował brak kontroli wysokości lotu nad przeszkodą w trakcie wyrównania i zaczepienie końcówką lewego skrzydła szybowca o rosnące na skraju lotniska zboże. Spowodowało to gwałtowne wyhamowanie prędkości lotu, przyziemienie, obrót o 180° i uszkodzenie szybowca.

Pilot, lat 39, posiadał licencję pilota szybowcowego. Uprawnienia do wykonywania lotów na szybowcach: Bocian, Puchacz, Junior, Pirat, Jantar. Nalot ogólny: 378 godz. 11 min., z czego 149 godz. 30 min. na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki atmosferyczne w czasie wykonywania lotu:

- prędkość wiatru około 20 km/h;
- kierunek wiatru 330°;
- ilość zachmurzenia około 4/8 przez Cu, Ci oraz 4/8 przez StCu.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był niewłaściwy podział uwagi w czasie podejścia do lądowania, co spowodowało brak kontroli wysokości lotu nad przeszkodą i zderzenie lewym skrzydłem z rosnącym na skraju lotniska zbożem, wyhamowanie prędkości lotu, gwałtowne przyziemienie z obrotem o 180° i uszkodzenie szybowca.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- nadmierna koncentracja pilota na miejscu przyziemienia, co spowodowało niewłaściwą ocenę wysokości lotu;
- mała odległość (około 150 m) rozmieszczenia znaku lądowania typu „strzała” od przeszkody o wysokości 1,5 metra, co zdecydowanie utrudniło lądowanie pilotowi o małym doświadczeniu w wykonywaniu lotów na tym typie szybowca. Dostępny teren umożli-

liwia rozwinięcie znaków na znacznie większej odległości.

#### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

W czasie rozwijania znaków lądowania należy brać pod uwagę charakterystyki lotne szybowców

i umiejętności pilotów wykonujących loty w danym dniu, w tym szczególnie pilotów o małym doświadczeniu w lotach na danym typie szybowca.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*