

**KOMUNIKAT NR 72
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 listopada 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 970/10

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 29 sierpnia 2010 r., na szybowcu SZD-9 bis Bocian, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubu regionalnego wykonywano loty szkolne na szybowcach. W ramach tych lotów uczeń-pilot wykonał 3 loty z instruktorem w ramach egzaminu przed wylotem samodzielnym. Podczas pierwszego lotu według oceny instruktora-pilota, uczeń-pilot po IV zakręcie wykonał zbyt płaskie podejście do lądowania i wyrównał za nisko. W kolejnych dwóch lotach uczeń-pilot poprawił błędy z pierwszego lotu i ostatni wykonał wzorowo. Po 3 lotach instruktor udzielił uczniowi informacji jak zachowuje się szybowiec przy mniejszym obciążeniu i innym wyważeniu. Podkreślił, że szybowiec ma tendencje do dłuższego wyrównania i wytrzymania. Przypomniał również, że ze względu na dłuższy czas lotu od wyrównania do przyziemienia uczeń-pilot utrzymywał właściwy profil podejścia. Start do lotu samodzielnego na tym samym szybowcu na zadanie uczeń-pilot wykonał o godzinie 18.07. Lot po kręgu i zejście do lądowania zostało wykonane prawidłowo. Według oceny instruktora-pilota lot szybowcowy uczeń-pilot wykonał z częściowo otwartymi hamulcami aerodynamicznymi w zakresie od pełnych do 50%. Przed wyrównaniem hamulce były wypuszczone w położenie 50%. Miejsce wyrównania zostało zaplanowane na 30-50 m przed dolnym ogranicznikiem. Uczeń-pilot zbyt nisko rozpoczął wyrównanie (0,5÷0,3 m) i widząc szybko zbliżającą się ziemię, tuż przed przyziemieniem zbyt gwałtownie ściągnął drążek sterowy „na siebie”. Instruktor kieru-

jący lotami natychmiast wydał komendę przez radiostację „*Bocian, zamknij hamulce, zakontruj, nie ciągnij*”. Szybowiec wznosił się na wysokość około 2 m. Uczeń-pilot nie zareagował na komendę, doprowadził do utraty prędkości i przepadnięcia szybowca. Spowodowało to „twarde” przyziemienie na podwozie główne, ponowne odbicie, nabór wysokości do 1,5 m utratę kierunku o 90° w kierunku „kwadratu”. Następnie szybowiec uderzył płożą przednią i ogonową o ziemię, przechylił się kładąc lewe skrzydło na ziemi. Po 10 m dobieg po łuku z utratą kierunku o dalsze 30°, szybowiec zatrzymał się. Uczeń-pilot doznał lekkich obrażeń ciała. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

Uczeń-pilot, lat 18, wykonał 34 loty z instruktorem w czasie 6 godzin 38 minut.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia:

- prędkość wiatru około 5,5 m/s;
- wiatru z czołowy;
- bezchmurnie.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd ucznia-pilota podczas lądowania, polegający na zbyt niskim rozpoczęciu wyrównania i gwałtownym ściągnięciu drążka sterowego „na siebie”, co spowodowało:

- gwałtowny nabór wysokości powyżej 2 metrów;
- utratę prędkości poniżej prędkości przeciągnięcia i „twarde” przyziemienie na główne podwozie.

Wpływ na popełnienie błędu miało wykonanie pierwszego lądowania samodzielnego pod słońce bez okularów przeciwsłonecznych, co mogło spowodować utrudnioną obserwację ziemi i ocenę wysokości rozpoczęcia wyrównania.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński