

**KOMUNIKAT NR 13
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1225/10

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 1 listopada 2010 r., na wiatrakowcu ultralekkim ELA 07s, na którym lot wykonywał pilot wiatrakowca ultralekkiego, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował z lądowiska do lotu po kręgu. Start z asfaltowej drogi startowej i lot po kręgu

przebiegał bez zakłóceń, podejście do lądowania pilot zaplanował z kierunku zachodniego. Na prostej do lądowania, na wysokości około 500 ft, pilot zmniejszył obroty silnika do minimum i zaczął planować podejście do lądowania. Na wysokości około 30 ft zauważył, że utrzymuje zbyt małą prędkość lotu około 70 km/h (zalecana prędkość 90 km/h) i nie doleci do początku drogi startowej. W celu zwiększenia prędkości postępowej, pilot delikatnie pochylił nos wiatrakowca, jednocześnie zwiększając obroty silnika. Silnik zareagował z niewielkim opóźnieniem, a wiatrakowiec przyspieszając jednocześnie zwiększył opadanie. Wiatrakowiec twardo przyziemił na koło przedniego podwozia, około 90 m przed progiem asfaltowej drogi startowej i zatrzymał się praktycznie bez dobiegu. Pilot po zatrzymaniu silnika rozpoczął hamowanie wirnika nośnego. Po przyziemieniu wiatrakowiec stał w miarę stabilnie, lecz gdy obroty wirnika nośnego spadły prawie do zera, wiatrakowiec stracił stabilność w wyniku uszkodzenia podwozia, nastąpiło zaczepienie łopatami wirnika nośnego o ziemię

i przewrócenie na lewy bok. Pilot nie doznał żadnych obrażeń. W wyniku twardego przyziemienia wiatrakowiec uległ poważnemu uszkodzeniu.

Dowódca statku powietrznego, lat 35, posiadał ważny dokument „Ultralight/Microlight Aviation Pilot License and International Pilot Certificate of Proficiency”, wydany przez Aero Sports Connection w USA – nie wymagający uznania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Nalot ogólny na wiatrakowcach 174 godz. 28 min., z tego na ELA 07s - 109 godz. 47 min.

Statek powietrzny posiadał ważne świadectwo rejestracji, świadectwo zdatności do lotu, ubezpieczenie lotnicze oraz zezwolenie na stały pobyt i eksploatację w Rzeczypospolitej Polskiej na okres dłuższy niż 3 miesiące.

Warunki atmosferyczne w czasie zaistnienia zdarzenia: bezchmurnie, prędkość wiatr południowego przy ziemi wynosiła $1 \div 2$ m/s.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania, polegający na nieprawidłowym obliczeniu do lądowania i utrzymywaniu zbyt małej prędkości postępowej podczas lądowania.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- nieuwzględnienie wpływu wiatru podczas podejścia do lądowania;
- przechodzenie silnika;
- zbyt małe doświadczenie pilota w lotach na wiatrakowcach „poza krzywą mocy”.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński