

Warszawa, dnia 27 sierpnia 2012 r.

Poz. 76

**KOMUNIKAT NR 50
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 sierpnia 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1416/11

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 5 listopada 2011 r., na motolotni Air Creation XP-17, klasyfikuję do kategorii:

w grupie przyczynowej: " Błędy proceduralne – H4" .

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot motolotniowy przybył do miejscowości Rywałd, gdzie zamierzał zakupić motolotnię. Około godziny 10.00-10.30 inny pilot dokonał prezentacji tej motolotni w powietrzu. Następnie wykonali wspólny lot w rejonie Rywałdu. Po tych lotach pilot zdecydował się na zakup motolotni. Ze względu na małe wymiary pola startu i pobliskie przeszkody oraz niewielkie doświadczenie pilota - nowego właściciela motolotni, obaj piloci (pilot - nowy właściciel na tylnym fotelu) około godziny 11.00 przelecieli do Koślinki k. Sztumu. Pilot - nowy właściciel (na przednim fotelu) wykonał tam wraz z innym pilotem co najmniej trzy starty i lądowania. Technika wykonywanych lotów została oceniona jako prawidłowa przez będących w Koślinie pilotów motolotniowych. Po wykonaniu lotów zapoznawczych zdecydował, że zrezygnuje z przygotowanego transportu samochodowego, a motolotnię do nowego miejsca przechowywania w miejscowości Chrcynno k. Nasielska przebazuje osobiście drogą powietrzną. Przed startem pilot korzystając z Internetu zapoznał się z warunkami meteorologicznymi, a zbiornik motolotni został dotankowany do pełna. Pilot wystartował z Koślinki do Chrcynna około 12.40. Lot miał być wykonywany według wskazań GPS, który wskazywał (w linii prostej) długość trasy 196 km. Do Chrcynna pilot doleciał około godziny 16.40, około 50 minut po zachodzie słońca. Było już niemal całkowicie ciemno. Szykujący się do wyjazdu ze swojej posesji w Chrcynnie świadek widział, jak na lądowisko w Chrcynnie podchodzi do lądowania mały samolot lub motolotnia. Pilot nad lądowisko doleciał z włączonym reflektorem, na wysokości 30÷50 m oszacowanej przez będącego na lądowisku świadka (pilota samolotowego). Leciał wówczas z kursem około 100°. Następnie w zakręcie z przechyleniem około 15° zmienił kurs na kierunek około 85° i pogłębiał przechylenie do około 60°, skręcając w lewo i obniżając wysokość lotu. Tuż nad ziemią pilot gwałtownie rozpoczął wznoszenie, zwiększając wysokość do 20÷25 m lecąc w kierunku zachodnim. W tym czasie motolotnia zniknęła świadkowi z pola widzenia. Chwilę później na moment przygasły światła, które były włączone w hangarze. W tym czasie, jadący gminną drogą świadek (ten sam, który chwilę wcześniej zaobserwował podchodzący do lądowania mały samolot lub motolotnię) zauważył z odległości 100÷200 m silny błysk w rejonie, w którym przebiegała linia średniego napięcia. Chwilę później zobaczył spadającą w przechyle na lewą stronę motolotnię, która po chwili zniknęła mu z pola widzenia za krzakami. Natychmiast udał się w ten rejon i odnalazł wrak motolotni oraz pilota. Pilot był

nieprzytomny, a silnik motolotni, który jeszcze pracował, po chwili zgasł. Świadek niezwłocznie powiadomił o wypadku Policję i Pogotowie Ratunkowe. Pomimo udzielenia specjalistycznej pomocy medycznej pilot zmarł w wyniku odniesionych obrażeń.

Pilot, lat 42, posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota motolotni (PHGP) z uprawnieniem do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego bez prawa wykonywania napraw i regulacji (PDI). W ramach szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji uzyskał nalot 29 godz. 9 min., w tym samodzielnie 8 godz. 39 min. Nie odnaleziono książki pilota, ani innych dokumentów, które pozwalałyby ustalić liczbę i charakter lotów oraz nalot po uzyskaniu świadectwa kwalifikacji.

Warunki atmosferyczne w dniu zaistnienia wypadku:

bezchmurnie, widzialność minimalna (pozioma) nie mniejsza niż 10 km, a widzialność pionowa nie była ograniczona. Nie występowało żadne ze zjawisk pogodowych niepożądanych dla lotnictwa. Wiatr na wysokości 10 m z kierunku wschodniego o prędkości 9-8 kt. Temperatura powietrza oszacowana została na 11 °C, ciśnienie atmosferyczne QNH 1018 hPa.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- błąd w planowaniu czasu lotu;
- niewykonanie lądowania zapobiegawczego przed zapadnięciem zmroku;
- utrata orientacji przestrzennej i zła ocena wysokości podczas podchodzenia do lądowania w nocy.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- niewielkie doświadczenie pilota w wykonywaniu lotów trasowych;
- najprawdopodobniej brak doświadczenia w wykonywaniu lotów nocnych.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka**