

Warszawa, dnia 4 kwietnia 2016 r.

Poz. 25

**KOMUNIKAT NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 kwietnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1371/2014

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. U. z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy** zaistniał w dniu 12 sierpnia 2014 r. na lotnisku Radawiec k. Lublina na szybowcu klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O5 – Działanie obsługi naziemnej".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 2 lipca 2015 r.

W dniu 12 sierpnia 2014 r. uczeń-pilot wykonywał loty samodzielne, starty za wyciągarką. W feralnym locie uczeń-pilot zmienił kierunek dobiegu i zawadził lewym skrzydłem o belkę zamontowaną na dachu samochodu przystosowanego do ściągania lin. Lądowanie odbyło się 24 minuty przed zachodem słońca. Uczeń-pilot zeznał, że będąc na prostej w locie „pod słońce” nie widział sytuacji na starcie. Z tego też powodu nie utrzymał kierunku dobiegu, wykonując łagodny łuk w lewą stronę. Uczeń-pilot w ostatniej fazie dobiegu podniósł lewe skrzydło, by uniknąć zderzenia z samochodem. Pomimo tego zawadził tym skrzydłem o belkę, do której były podczipione liny wyciągarki. Start był rozłożony na kierunku 290°, na trawiastym pasie o długości 950 m. Dolny ogranicznik był ułożony na progu pasa 29 w odległości około 300 m od granicy lotniska. Dalej (110 m za organicznikiem) znajdowała się litera „T” ułożona przy zewnętrznej krawędzi pasa startowego. Szerokość pasa wynosiła 80 m, lecz można było bezpiecznie lądować poza nim, w odległości od znaków znacznie przekraczającej 100 m. Przy ściąganiu lin samochód poruszał się po pasie tuż przy jego lewej krawędzi. W ostatnim locie pilot-instruktor, widząc lądujący szybowiec i zbliżający się od strony wyciągarki samochód, nakazał mu drogą radiową zatrzymać się, co nastąpiło w odległości 70 m od litery „T”. Szybowiec przyziemił około 36 m przed literą „T”, 106 m przed stojącym samochodem, jednak zmienił kierunek dobiegu, co doprowadziło do kolizji skrzydła z wysięgnikiem zabudowanym na dachu samochodu.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Olśnienie ucznia-pilota zachodzącym słońcem w takim stopniu, że nie widział przed sobą obiektów na pasie lądowania i zderzył się z samochodem ściągającym liny wyciągarki. Pilot-instruktor prowadzący loty

nie przewidział tego, że zachodzące słońce znajdzie się poniżej podstawy chmur, radykalnie utrudniając lądowanie szybowca.

Okolicznością sprzyjającą była sytuacja związana z niewłaściwą organizacją lotów, w której samochód znalazł się zbyt blisko znaków startowych przed wylądowaniem szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski