

Poz. 34

**KOMUNIKAT NR 16
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 5 kwietnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1991/2014

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

1. **Wypadek lotniczy** zaistniały w dniu 6 listopada 2014 r. na lotnisku Żar k. Żywca na szybowcu SZD-30 Pirat klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne"
oraz
"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O2 – System szkolenia".

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 30 stycznia 2015 r.

W dniu 6 listopada 2014 r. na lotnisko przybył uczeń-pilot z zamiarem wykonania samodzielnych lotów żaglowych w ramach zadania AVI ów. 2. Uczeń zgłosił się do „szefa szkolenia” i odebrał swoją kartę szkolenia. W związku z tym, że pogoda była odpowiednia do wykonywania samodzielnie szkolnych lotów żaglowych, uczeń rozpoczął przygotowania do lotu. Pobrał spadochron, a następnie wykonał przegląd szybowca, wypełnił i podpisał PDT. O godz. 10:07 wystartował do swojego pierwszego lotu, który trwał 1:44 godz. Po krótkiej przerwie uczeń ponownie wystartował szybowcem za holującym go samolotem z zamiarem wykonania kolejnego lotu. Po oderwaniu się od ziemi, w pierwszej fazie wznoszenia na wysokości około 70 m zespół wleciał w strefę niewielkich turbulencji. Szybowiec dynamicznie przemieścił się ponad samolot holujący, uczeń zdecydowanie oddał drążek sterowy od siebie, a następnie go dociągnął, aby wyrównać lot. Uczeń zeznał, że jego lewa ręka luźno spoczywająca na udzie, poleciała do góry, a opadając zahaczyła o uchwyt wyczepu, co spowodowało wyczepienie linii holowniczej.

Chwilę po tym, uczeń usłyszał w radiu komendę instruktora „*Zabezpiecz prędkość*”. Po wykonaniu polecenia, zauważył samolot odlatujący w lewą stronę. Aby nie wlecieć w linię holowniczą, uczeń wykonał zakręt w prawo. Instruktor oceniając wysokość szybowca jako wystarczającą do wykonania bezpiecznego zakrętu i lądowania na lotnisku, wydał przez radio polecenie wykonania powrotu do lotniska. Jednak szybowiec kierował się w stronę środka jeziora. Uczeń ocenił, że nie jest w stanie bezpiecznie przelecieć nad zabudowaniami oddzielającymi go od lotniska i podjął decyzję o wykonaniu lądowania na wodzie.

Uczeń wykonując lot wzdłuż wschodniego brzegu jeziora zaobserwował, że znajduje się w obszarze zmniejszonego opadania i ma szansę dolecieć do plaży po zachodniej stronie jeziora. Postanowił tam wylądować. Wykonał zakręt i kontynuował lot utrzymując prędkość około 110 km/h (opadanie około 1.25 m/s). Przed samym wodowaniem uczeń dociągnął drążek sterowy na siebie, aby zmniejszyć prędkość i łagodnie opaść na wodę. Szybowiec nieznacznie się wzniósł (zafalował) i w odległości 20-30 m od plaży, przepadając, zetknął się z powierzchnią wody.

Kabina szybowca zanurzyła się pod wodę, która natychmiast ją zalała. Uczeń rozbił owiewkę kabiny, wypiął się z pasów i płynąc wzdłuż kadłuba wypłynął na powierzchnię. Po wynurzeniu się wszedł na kadłub i tam czekał na pomoc.

Zdaniem PKBWL zafalowanie szybowca związane było z utrudnioną oceną wysokości lotu nad wodą. Prawdopodobnie uczeń obserwował lustro wody a nie linię brzegową.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Wyczepienie szybowca, najprawdopodobniej na skutek przypadkowego działania ucznia-pilota i brak natychmiastowej decyzji o powrocie na lotnisko.

Błąd w technice lądowania na wodzie, polegający na złej ocenie wysokości, co doprowadziło do zafalowania i przepadnięcia szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski