

Poz. 42

**KOMUNIKAT NR 24
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 5 kwietnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1215/2015

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 2 lipca 2015 r. w Łososinie Dolnej na szybowcu SZD-51-1 Junior klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji".**

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 13 listopada 2015 r.

W dniu 2 lipca 2015 r. uczeń-pilot przybył na lotnisko Łososina Dolna z zamiarem wykonania przelotu 50 km do licencji. Uczeń-pilot po odprawie z instruktorem wykonał lot sprawdzający na celność lądowania. Ponieważ wylądował z niedolotem, instruktor prowadzący loty omówił z nim popełnione błędy i polecił powtórzyć lot. Następny lot uczeń-pilot wykonał poprawnie i instruktor postanowił dopuścić go do przelotu po trasie trójkąta 118,7 km. Jednak po około godzinnym locie wylądował on na lotnisku. Po krótkim odpoczynku, uczeń-pilot ponownie wystartował z zadaniem wykonania przelotu. Po wykonaniu przelotu o długości 73,6 km wrócił nad teren lotniska, aby wylądować i przekazać szybowiec innemu pilotowi. Na wysokości około 320 m uczeń-pilot wszedł w krąg nadlotniskowy i zgłosił pozycję nad znakami. Ponieważ wlatując nad lotnisko napotkał obszar prądów zstępujących, postanowił więc wykonać mniejszy krąg nadlotniskowy z bardziej stromym podejściem do lądowania. Po wykonaniu IV zakrętu w momencie wyprowadzania na prostą do lądowania na wysokości około 134 m, szybowiec ponownie wleciał w obszar prądów zstępujących. Instruktor, który obserwował lot szybowca po IV zakręcie zauważył, że szybowiec znajduje się poniżej prawidłowej ścieżki podejścia. Wydał komendę przez radio do ucznia-pilota, aby zamknął hamulce aerodynamiczne. W tej samej chwili uczeń-pilot widząc, że jest bardzo nisko nad sadem zamknął hamulce aerodynamiczne. Uczeń-pilot chciał zwiększyć wysokość lotu szybowca, jednak miał zbyt małą prędkość. Nastąpiło przyziemienie szybowca na terenie sadu w odległości około 45 m od krawędzi lotniska.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Według PKBWL przyczyną wypadku lotniczego była nieprawidłowo wykonana korekta ścieżki podejścia do lądowania po IV zakręcie (przelot przez strefę zwiększonego opadania na zbyt małej prędkości oraz zbyt późne przymknięcie hamulców aerodynamicznych).

Okolicznościami sprzyjającymi były małe doświadczenie ucznia-pilota oraz brak podpowiedzi radiowej ze strony instruktora, aby uczeń-pilot prócz zamknięcia hamulców aerodynamicznych zwiększył prędkość lotu.

Ponadto PKBWL po przeprowadzeniu analizy zapisu IGC przelotu stwierdziła, że uczeń-pilot wykazał się słabą znajomością taktyki przelotowej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski