

Warszawa, dnia 3 listopada 2016 r.

Poz. 141

**KOMUNIKAT NR 85
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1581/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 5 lipca 2016 r. na szybowcu SZD-48 Jantar Std 2, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji"
oraz
"H4 – Błędy proceduralne".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 25 sierpnia 2016 r.

W dniu 5 lipca 2016 r. z lotniska w Rudnikach (EPRU) do kolejnej konkurencji SMP Klasa CLUB wystartował pilot na szybowcu SZD-48 Jantar Std 2 o znakach rejestracyjnych SP-3686. Na odprawie przed konkurencją meteorolog przekazał informację, że nasuwające się chmury cirrus mogą szybko pokryć niebo tłumiąc noszenia termiczne. W związku z tym, pilot szybowca po osiągnięciu odpowiedniej wysokości szybko przeleciał linię startu lotnego i odszedł na trasę przelotu. Dolot do pierwszego obszaru nie nastąpił problemów. W trakcie dolotu do drugiego obszaru noszenia termiczne zaczęły słabnąć i występowały coraz rzadziej. Szybowiec wleciał w drugą strefę na głębokość około 15 km i po osiągnięciu w kominie termicznym 1600 m wysokości (podane wysokości są AGL) skierował szybowiec w kierunku mety. Warunki termiczne zaczęły się gwałtownie pogarszać, ponieważ pojawiły się chmury cirrus. Wysokość malała a pilot nie potrafił znaleźć żadnego noszenia termicznego, zaczął więc rozglądać się za terenem nadającym się do wykonania przygodnego do lądowania. W rejonie Radomska, kiedy szybowiec był na wysokości 450-500 m, udało mu się znaleźć słabe noszenie, w którym osiągnął wysokości 800 m. W pewnej chwili pilot zauważył, że nad Radomskiem tworzy się mały cumulus – poleciał więc w jego stronę. Kiedy doleciał do niego nie znalazł tam żadnego noszenia. Krążąc na wysokości około 500 m pilot ponownie zaczął się rozglądać za terenem odpowiednim do wykonania lądowania, zauważył pomiędzy czterema halami przemysłowymi długi wykoszony pas trawy i jak ocenił – nadający się idealnie do tego celu. Przelatując wzdłuż wybranego terenu na wysokość 220 m nie zauważył niczego niepokojącego. Podejście do lądowania wykonał z lekkim tylnym wiatrem znad drogi. Kiedy szybowiec znajdował się na wysokości 20 m na prostej

do lądowania, pilot zauważył mniej więcej w połowie wybranego pola uskok terenu i płotek z siatką pomalowaną na zielono, niewidoczne wcześniej z góry. Nie mając już innego wyboru pilot przeleciał nad płotkiem, przyziemił na następnym krótszym kawałku pola, które zakończone było wysokim płotem. Pomimo użycia hamulca na koło i otwarcia pełnych hamulców aerodynamicznych, szybowiec zbyt wolno tracił prędkość. Pilot próbował jeszcze skrócić dobieg szybowca oddając drążek sterowy od siebie – dociskając jego nos do ziemi i wykonując cyrkiel w lewą stronę. Szybowiec uderzył jednak w płot na końcu drugiego pola, wyłamał jedno z jego przęsła, wygiął trzy następne i przemieścił się po siatce ogrodzenia wykonując obrót w lewo o 150° i tak zakończył dobieg. W wyniku zdarzenia w szybowcu uszkodzeniu uległy: lewe i prawe skrzydło, dolna płyta hamulcowa lewego skrzydła, kadłub – pęknięty na szwie przy luzczku bagażowym i w rejonie belki ogonowej przy stateczniku pionowym z prawej strony, uszkodzone zostało mocowanie steru kierunku i pękła owiewka kabiny.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Wybór niewłaściwego terenu do wykonania lądowania przygodnego.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson