

Warszawa, dnia 7 marca 2017 r.

Poz. 305

**KOMUNIKAT NR 295
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1363/2016

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. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 18 czerwca 2016 r. na samolocie Piper PA-28R Arrow, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne"
"H4 – Błędy proceduralne".

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W dniu 18 czerwca 2016 r. o godz. 09:19 UTC (wszystkie czasy – UTC; UTC=LMT – 2 godz.) pilot samolotu PA-28R Arrow podchodzącego do lądowania w EPMO z kierunku 26 stwierdził brak wskazań sygnalizacji wypuszczenia podwozia i o godz. 09:21 poprosił TWR EPMO o wzrokowe sprawdzenie stanu wypuszczenia podwozia. Po wykonaniu niskiego przelotu i potwierdzeniu wypuszczenia podwozia przez DOPL EPMO o godz. 09:26 pilot zadeklarował, że nie potrzebuje asysty, wykonał prawy krąg i wylądował o godz. 09:28 a następnie skołował na stanowisko. Samolot wystartował powtórnie o godz. 09:46 na lotnisko EPGY. Wykonywany do EPMO lot był lotem egzaminacyjnym, zapoczątkowanym na lotnisku EPGY. Według wyjaśnień pilota i egzaminatora, w trakcie podejścia do DS 26 w EPMO egzaminator celowo, nie powiadamiając egzaminowanego pilota, włączył światła nawigacyjne, co na tym typie samolotu powoduje przygaśnięcie lampek kontrolnych położenia podwozia. W panującym silnym nasłonecznieniu świecenie lampek kontrolnych stało się praktycznie niewidoczne, w związku z czym pilot wykonał czynności przewidziane dla sytuacji braku pewności wypuszczenia podwozia. Egzaminator, nie chcąc przerywać czynności pilota, nie powiadomił TWR EPMO w trakcie lądowania o tym, że sytuacja jest symulowana i stanowi część egzaminu.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Wykonywanie zadania egzaminacyjnego, polegającego na rozwiązaniu sytuacji awaryjnej.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson