

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 401

**KOMUNIKAT NR 383  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 145/2004**

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 8 lipca 2004 r., na szybowcu SZD-9bis 1E Bocian, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**  
**w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne"**  
**oraz**  
**"Czynnik środowiskowy"**  
**w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne (MET)".**

**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 8 lipca 2004 r. pilot szybowcowy, instruktor lat 26, wykonywał na szybowcu Bocian lot szkolny z uczniem-pilotem lat 41. Było to szkolenie podstawowe i starty odbywały się za wyciągarką. W czasie lotu, którego celem była nauka budowy kręgu nadlotniskowego, załoga napotkała w rejonie między trzecim i czwartym zakrętem na silne prądy opadające. W rejonie czwartego zakrętu instruktor ocenił, że ze względu na wysokie drzewa na podejściu do lądowania, małą wysokość oraz silne prądy opadające, dolot do lotniska będzie niemożliwy. Przejął sterowanie i postanowił wylądować w polu po zachodniej stronie lotniska. Manewr do lądowania był wykonywany na wysokości ok. 50 m i przy dużym opadaniu (ok. 3,0 m/s). Dolot do wybranego pola okazał się także niemożliwy i w efekcie lądowanie nastąpiło w wysokim rzepaku na bliższym, sąsiednim polu. Szybowiec zaczepił lewym skrzydłem o rzepak i prawie natychmiast zatrzymał się. Załoga nie doznała żadnych obrażeń, opuściła

kabinę i dokonując oględzin szybowca stwierdziła poważne uszkodzenia szybowca w części ogonowej.

**Ustalenia PKBWL:**

- Szybowiec był sprawny technicznie, tj. był obsługiwany i poddawany przeglądom zgodnie z wymogami instrukcji obsługi technicznej. W dokumentacji technicznej znajdują się stosowne poświadczenia obsługi i przeglądów.

- Szybowiec posiadał ważne świadectwo zdatności do lotu.
- Pogoda była właściwa do wykonania lotu.
- Dowódca statku powietrznego, instruktor, posiadał stosowne uprawnienia do wykonania lotu szkolnego z uczniem-pilotem.
- Pomimo dziesięciu wcześniejszych lotów z tego samego startu, bezpośrednio poprzedzających wypadek, instruktor niewłaściwie ocenił warunki lotu po kręgu i dopuścił do tak znacznego oddalenia się z wiatrem, że bezpieczny dolot do lotniska stał się niemożliwy.
- Wykonując spóźniony manewr do lądowania w terenie przygodnym, na niebezpiecznie małej wysokości, instruktor doprowadził do zaczepienia skrzydłem o wysoką uprawę i uszkodzenia szybowca.

### **3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

1. Niewłaściwa ocena warunków lotu po kręgu przez instruktora, dowódcę statku powietrznego, przy zmieniających się warunkach atmosferycznych.

2. Zbyt późna reakcja instruktora na szybko malejącą wysokość i silny wiatr odnoszący szybowiec od lotniska.

3. Wykonywanie manewru podejścia do lądowania przymusowego z zakrętu na niebezpiecznie małej wysokości zakończonego zaczepieniem skrzydłem o wysoką uprawę i poważnym uszkodzeniem szybowca.

### **4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**