

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 413

**KOMUNIKAT NR 395  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1056/2016**

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 24 maja 2016 r. na szybowcu SZD-48-1 Jantar Std 2, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**

**w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

**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 wypadku 25 maja 2016 roku w Aeroklubie Lubelskim w Radawcu odbywały się loty szkolne i treningowe na szybowcach. Pilot miał wykonać termiczny lot treningowy na szybowcu Jantar Standard 2 w rejonie lotniska. W tym dniu była to już jego trzecia próba nawiązania kontaktu z termiką na tym samym egzemplarzu szybowca po starcie za wyciągarką. Start był wyłożony na pasie trawiastym 29 o długości 950 m i szerokości 80 m. Tuż przed godziną 17. w powietrzu utrzymywały się jeszcze 3 szybowce na słabnącej pod koniec dnia termice. Pilot – według jego zeznania – wyczepił się na wysokości 450 m ponad poziomem lotniska (który wynosi 240 m AMSL) i bezpośrednio skierował na południowy wschód pod chmurę Cu. Pod chmurą na wysokości ponad 300 m nie znalazł stabilnego wznoszenia. Zawrócił więc do lotniska, ale oceniając, że dolot nie jest pewny już na wysokości 200 m wybrał pole do lądowania. Na podejściu zauważył słup stojący na środku tego pola, więc podjął decyzję o lądowaniu w innym miejscu. Podejście do kolejnego pola wykonał na małej wysokości, zaczepiając lewym skrzydłem o gałęzie drzewa orzechowego rosnącego na jego skraju. Na podstawie zeznań pilota i naocznego świadka szybowiec jeszcze w powietrzu obrócił się tyłem do kierunku lądowania i pod dużym kątem pochylenia uderzył w ziemię. Świadek – kilkunastoletni chłopiec – niezwłocznie powiadomił o tym telefonicznie służby ratownicze na numer 997. Wkrótce na miejsce wypadku przybył śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego stacjonujący na lotnisku w Radawcu oraz sekcja Straży Pożarnej. Pilot był przytomny, lecz odczuwając ból dolnego odcinka kręgosłupa pozostał w szybowcu i czekał na pomoc. Dla wydobycia go na zewnątrz strażacy częściowo rozcięli kabinę. Lekarz LPR zdecydował o przetransportowaniu poszkodowanego do jednego z lubelskich szpitali. Na miejsce wypadku przyjechała policja z posterunku

w Bełżycach oraz prokurator Prokuratury Rejonowej w Lublinie i prokurator Prokuratury Okręgowej w Lublinie.

#### **Ustalenia PKBWL:**

- 1) Pilot miał ważne badania lekarskie.
- 2) Pilot formalnie spełniał wymagania do wykonywania lotów na tym typie szybowca, chociaż brak doświadczenia w przelotach powinien być przeciwwskazaniem do nadawania uprawnień do lotów na szybowcu wyczynowym.
- 3) Dokumentacja szkoleniowa pilota była prowadzona zgodnie z przepisami.
- 4) Stan psychiczny i fizyczny pilota w dniu wypadku był dobry.
- 5) Szybowiec był sprawny technicznie, a jego dokumentacja była prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 6) Pogoda była odpowiednia do wykonywania lotów treningowych.
- 7) Loty wykonywano za wyciągarką. Start był rozłożony prawidłowo, a uzyskana po wyczepieniu wysokość pozwalała na szukanie noszeń termicznych zgodnie z przepisami lotniczymi.
- 8) Kierownik lotów znajdował się na starcie i miał łączność radiową z pilotem w szybowcu.
- 9) Pole, na którym pilot usiłował wylądować znajduje się w odległości 1 km od lotniska. Na linii dolotu z tego miejsca nie ma przeszkód terenowych.
- 10) Wybór pola był wymuszony okolicznościami opisanymi w p. 2.2. Lądowanie na drodze gruntowej o szerokości 2 m ograniczonej bruzdami nie gwarantowało bezpiecznego dobiegu szybowca, nawet w przypadku poprawnego podejścia do lądowania.

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

- 1) Niewłaściwa decyzja pilota usiłującego po starcie za wyciągarką nawiązać kontakt z termiką w znacznej odległości od lotniska.
- 2) Niewłaściwy wybór pól do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą było małe doświadczenie pilota w przelotach szybowcowych.

#### **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**