

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 414

**KOMUNIKAT NR 396
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1161/2016

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 2 czerwca 2016 r. na szybowcach Arcus M oraz Jantar 2B, 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 dale „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podczas rozgrywania III konkurencji VI Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie 15 m szybowce uczestniczące w zawodach krążyły w kominie w okolicy miejscowości Długie Nowe, oczekując na otwarcie startu lotnego. Ok. godz. 13.05 LMT oczekujący na odlot pilot szybowca Arcus M, aby nie wejść w chmurę przeszedł w krążeniu do niżania przy użyciu hamulców aerodynamicznych. Po chwili doszło do kolizji z szybowcem Jantar 2B, który wleciał do komina od strony zachodniej i wykonując zakręt w lewo rozpoczął jego centrowanie. Głośny trzask będący efektem zderzenia dwóch szybowców oraz chwilowo niekontrolowany lot szybowca Jantar 2B spowodował, że pilot zrzucił owiewkę kabiny i rozpiął pasy, aby ratować się skokiem na spadochronie. Kiedy zorientował się, że szybowiec zachował sterowność, przeszedł do lotu ślizgowego i wylądował bezpiecznie na lotnisku startu. Szybowiec Arcus M w wyniku kolizji doznał poważnego uszkodzenia kesonu lewego skrzydła, które także nie ograniczało sterowności i pozwoliło na bezpieczny powrót do lotniska.

W dniu 2 czerwca 2016 r. na lotnisku Strzyżewice (EPLS) rozgrywano III konkurencję VI Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie 15 m. Około godziny 13:00 LMT (wszystkie czasy podane w raporcie za wyjątkiem komunikatu meteorologicznego są czasami lokalnymi) w kominie termicznym między miejscowościami Długie Nowe i Przybyszewo, w odległości ok. 6 km na kierunku południowo zachodnim od lotniska, krążyła duża ilość szybowców, oczekując na otwarcie startu lotnego. Rejon miejsca zdarzenia pokazano na zdjęciu satelitarnym poniżej, 2B wystartował za samolotem o godzinie 12.21, a Arcus M za pomocą własnego napędu o godzinie 12.22. Piloci, krążąc w kolejnych kominach, stopniowo nabierali wysokości i oceniali warunki termiczne w rejonie lotniska. Po kilkudziesięciu minutach większość szybowców krążyła po zachodniej i południowo-zachodniej stronie lotniska. Szybowiec Arcus M początkowo latał na południe od Leszna, a następnie odleciał na zachód w okolice m. Długie Stare

w poszukiwaniu noszeń. Ok. godz. 12.50 pilot postanowił przelecieć w rejon oddalony ok. 2 km na południe od tej miejscowości, gdzie w kominie termicznym kilka szybowców nabierało wysokości. Po kilkunastu minutach lotu szybowiec zbliżył się do podstawy chmury na wysokości ok. 1380 m. Szybowiec Jantar 2B, początkowo krążył w kominach w okolicy m. Długie Stare, a następnie odleciał na zachód, gdzie koło m. Osowa Sień osiągnął w noszeniu wysokość 1402 m. Oceniając noszenie jako słabe pilot postanowił zbliżyć się do lotniska i wykonał przeskok do rejonu na południe od m. Długie Stare gdzie krążyła większość szybowców.

Ok. godz. 13.05 pilot szybowca Arcus M, ze względu na bliskość podstawy chmury, postanowił obniżyć wysokość lotu nadal krążąc w kominie. W tym celu, jak oświadczył „policzyłem szybowce będące niżej” ... następnie „nie widząc zagrożenia rozpocząłem obniżanie lotu” przez uchylenie hamulców aerodynamicznych i zwiększenie prędkości. Szybowiec rozpoczął zniżanie stopniowo zwiększając prędkość opadania do ok. 5 m/s. W tym czasie do tego samego komina na wysokości ok. 1270 m wleciał od strony zachodniej Jantar 2B, którego pilot rozpoczął centrowanie komina zakrętem w lewo. Po wykonaniu zakrętu o ok. ISO⁰ pilot usłyszał dźwięk ostrzegawczy urządzenia FLARM i zauważył z tyłu, z lewej strony i z góry, szybko zbliżający się szybowiec. Aby uniknąć kolizji pilot zdecydowanie oddał drążek sterowy od siebie i zakrętem w prawo „uciekł” w dół. Niestety po chwili usłyszał głośny trzask i szybowiec znalazł się w pozycji naprawdę pionowego nurkowania. Według zapisów GPS z obu szybowców prędkość zbliżania szybowca Arcus M do Jantara 2B wynosiła ok. 50 km/h. Głośny trzask oraz chwilowy brak kontroli nad lotem spowodowały, że pilot Jantara 2B otworzył owiewkę, rozpiął pasy i chciał wykonać skok ratowniczy ze spadochronem. Zorientował się jednak, że szybowiec zachował sterowność, więc zmienił zamiar i wyprowadził szybowiec z nurkowania na wysokości ok. 800 m. Wtedy zapiął pasy i skierował szybowiec do lądowania. Wylądował bezpiecznie na lotnisku startu o godz. 13.11. Pilot szybowca Arcus M był zaskoczony wylaniającym się przed jego maską szybowcem, momentalnie ściągnął drążek sterowy na siebie. Mimo tego nastąpiło uderzenie kesonem lewego skrzydła Arcusa M, od dołu w tylną część kadłuba Jantara 2B, w okolicy kółka ogonowego. Po kolizji pilot Arcusa M stwierdził, że szybowiec mimo uszkodzeń jest sterowny, a odległość do lotniska jest niewielka, więc również skierował szybowiec do lotniska. Na dolocie opróżnił zbiorniki balastowe i wylądował na lotnisku o godz. 13:16.

Ustalenia PKBWL:

- Piloci obu szybowców, które uczestniczyły w zdarzeniu posiadali ważne licencje pilota szybowcowego i ważne orzeczenia lotniczo-lekarskie. KWT i KTP pilotów były w okresie ważności, a ich świadectwa ogólne operatora radiotelefonisty w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej były ważne bezterminowo.
- Szybowiec Arcus M, D-KKKO posiadał świadectwo rejestracji wydane przez Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego RFN, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu ważne do 27 października 2016 r. oraz ważne pozwolenie radiowe i ważne ubezpieczenie lotnicze OC.
- Szybowiec Jantar 2B, SP-3371 posiadał świadectwo rejestracji, wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego RP, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu ważne do 17 maja 2017 r. oraz ważne pozwolenie radiowe i ważne ubezpieczenie lotnicze OC.
- Przed startem piloci wykonali przegląd przedlotowy swoich szybowców. Oba szybowce były sprawne do lotu.
- Pilot szybowca Arcus M po wycentrowaniu komina pod chmurą kontynuował wznoszenie aż do osiągnięcia podstawy chmury, a następnie obawiając się wlotu w chmurę, nie oddalając się od komina, rozpoczął zniżanie z użyciem hamulców aerodynamicznych.
- Po zderzeniu oba szybowce, mimo poważnych uszkodzeń, zachowały sterowność, co umożliwiło pilotom dołot do lotniska startu i bezpiecznie wylądować.
- Piloci obu szybowców nie byli pod działaniem alkoholu etylowego.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Krążenie szybowca Arcus M w bezpośredniej bliskości podstawy chmury, w kominie, w którym krążyło wiele szybowców, a następnie po otwarciu hamulców aerodynamicznych, zniżanie w krążeniu ze znaczną prędkością pionową, co doprowadziło do zderzenia z szybowcem Jantar 2B wlatującym do komina i rozpoczynającym jego centrowanie.

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