

Warszawa, dnia 3 sierpnia 2017 r.

Poz. 503

**KOMUNIKAT NR 465  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 sierpnia 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1045/17**

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 § 1 zarządzenia 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 30 maja 2017 r. na motolotni Nuvix 15, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "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.

Pilot wykonywał lot na użytek własny. Ok. godziny 14.00 podchodził do lądowania na pasie 29 lądowiska Oborniki-Słonawy k. Obornik Wlkp. Podczas podejścia zerwał się silny wiatr istotnie utrudniający lądowanie. Kiedy motolotnia była na małej wysokości silny podmuch spowodował niekontrolowane uderzenie prawą stroną motolotni o pas. Pilot stwierdził, że nie ma możliwości bezpiecznego lądowania i rozpoczął manewr odejścia na drugi krąg. Po pełnym otwarciu przepustnicy motolotnia bardzo wolno zaczęła się wznosić w warunkach porywistego wiatru, tracąc kierunek w prawą stronę, czemu pilot nie był w stanie przeciwdziałać. Ponieważ nie dało się sterować skutecznie motolotnią, pilot podjął decyzję o natychmiastowym lądowaniu na sąsiadującym z pasem polu uprawnym. Po przyziemieniu motolotnia przewróciła się i uległa poważnym uszkodzeniom.

Po wypięciu się z pasów pilot wyłączył główny wyłącznik prądu i zatelefonował do dwóch kolegów, którzy pomogli mu ściągnąć uszkodzony sprzęt do hangaru. Świadców wypadku nie było. Pilot po zdarzeniu zgłosił wypadek do FIS Poznań, a także udał się do KP Policji w Obornikach Wlkp. i poddał się badaniu alkomatem, z wynikiem negatywnym 0,00 mg/l. Niecałą godzinę po zdarzeniu nad lądowiskiem przeszła gwałtowna burza z opadami deszczu.

Pilot ma znaczne doświadczenie lotnicze, nalot 310 godzin. Nalot motolotni do dnia zdarzenia wynosił 515 godzin i urządzenie nie było modyfikowane. Lądowisko Oborniki-Słonawy jest usytuowane między dwoma kompleksami leśnymi odległymi od siebie o ok. 200 m, co przy kierunkach wiatrów poprzecznych do osi pasa startów i lądowań może powodować powstawanie rotorów utrudniających lądowanie.

Poza tym, atmosfera w tym dniu była niespokojna – chmury Cu były wypiętrzone do 8000 ft. Doprowadziło to w końcu do gwałtownej burzy z opadami. Można więc przyjąć, że pilot przed startem

nie dokonał właściwej oceny sytuacji meteorologicznej i wystartował do lotu w warunkach nieodpowiednich dla lotów na tak lekkim i podatnym na podmuchy wiatru statku powietrznym jak motolotnia.

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

Niewystarczająca analiza warunków atmosferycznych w rejonie lądowiska w fazie przygotowania do lotów w wyniku czego podczas lądowania dynamiczne zaburzenia w przyziemnej warstwie powietrza spowodowały utratę kontroli nad lotem i zderzenie z ziemią.

### **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.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

**Michał Witkowski**