

Warszawa, dnia 3 lutego 2017 r.

Poz. 92

**KOMUNIKAT NR 89
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2594/2016

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. **Poważny incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 24 września 2016 r. na samolocie ultralekkim 3Xtrim, klasyfikując do kategorii:

"Czynnik ludzki"

w grupie przyczynowej: "H3 – błędy w komunikowaniu"

"H1 – postępowanie umyślne".

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

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

W dniu 24 września 2016 r. na lotnisku w Bielsku-Białej Aleksandrowice (EPBA) rozgrywane były Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców RC F3J (loty na czas i celność lądowania). W związku z rozgrywanymi zawodami wydany został NOTAM informujący o zamknięciu lotniska w godzinach 7:00 do 17:00. W godzinach południowych w bezpośredniej bliskości lotniska przeleciał wiatrakowiec. Ponieważ przez chwilę nie było wiadomo co zamierza zrobić jego pilot, sędzia główny zawodów wstrzymał starty do konkurencji i udał się do dyrektora aeroklubu z prośbą, o wydanie radia, aby dla poprawy bezpieczeństwa w podobnych sytuacjach mógł przekazywać informacje o zamknięciu lotniska. Jednocześnie dyrektor aeroklubu zadzwonił na FIS z prośbą o przekazywanie informacji o wydanym NOTAM. Około godziny 13:30 do lotniska zbliżyły się dwa samoloty ultralekkie, które wykonywały lot bez planu lotu i bez łączności z FIS (nie jest to konieczne w lotach w przestrzeni O). Jeden z samolotów leciał z kierunku Jeziora Żywieckiego, a drugi z kierunku Wodzisławia Śląskiego. Pilot samolotu o znakach rozpoznawczych SP-SPYT planował lot do na trasie Zator-Świebodzice. Niska podstawa chmur na trasie spowodowała, że zawrócił z trasy i postanowił wylądować „na lotnisku w Bielsku-Aleksandrowicach, aby sprawdzić prognozę pogody i podjąć decyzję o ewentualnym kontynuowaniu przelotu”. Zbliżając się do ATZ EPBA samolot nadlatujący z kierunku Wodzisławia Śląskiego próbował nawiązać kontakt radiowy z lotniskiem na częstotliwości 122,2, na co odezwał się lądujący na lotnisku śmigłowiec i informacyjnie podał swoją pozycję oraz warunki lądowania. Śmigłowiec ten uzyskał wcześniej zgodę organizatora zawodów na

ładowanie, pomimo zamknięcia lotniska NOTAM-em. Samolot nadlatujący z kierunku Jeziora Żywieckiego zgłosił 11 km do lotniska i wejście „do trzeciego lewego do pasa 27” oraz poprosił o warunki lądowania, ale komunikat radiowy nadany z lotniska był mało czytelny. Sędzia główny zawodów przekazał drogą radiową informację, aby pilot samolotu zgłosił się kiedy będzie w odległości 2 km od Bielska, miał nadzieję, że jakość nadawanej korespondencji radiowej będzie wtedy lepsza i będzie mógł przekazać informację o zamknięciu lotniska. Pilot samolotu o znakach rozpoznawczych SP-SPYT zeznał, że słyszał jeszcze informację z kwadratu „w powietrzu są trzy modele szybowców i planują ich lądowanie za 9min., i jeśli pilot planuje lądowanie to tylko na prawo od skrajnie wydzielonego chorażgiawkami pasa lotniska”. Treść korespondencji radiowej nadal była mało czytelna. Samolot o znakach rejestracyjnych 1-8421 lecący od strony Jeziora Żywieckiego wszedł wlewy krąg nadlotniskowy do trzeciego zakrętu i, będąc na krótkiej prostej do lądowania, według zeznania sędziego głównego zawodów, przeleciał w niewielkiej odległości od lecącego modelu szybowca, który chwilę później zderzył się z ziemią ulegając rozbiciu. W tym momencie sędzia główny wydał przez radio polecenie, aby samoloty przeszły na drugi krąg w prawo, jednak piloci samolotów nie wykonali polecenia (pilot i podróżny samolotu SP-SYPT nie słyszeli takiej korespondencji) i kontynuowali lądowanie. Pilot samolotu o znakach rozpoznawczych SP-SYPT zeznał, że w trakcie podejścia do lądowania za samolotem 1-8421 lecący z nim podróżny zwrócił mu uwagę na leżący obok pasa startowego rozbity model szybowca. Po zakończonym dobiegu samoloty zakołowały na płycie postojową przed hangarem. Po krótkim postoju (około 10 min) śmigłowiec oraz obydwie samoloty odleciały. Dla zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu nadlotniskowym, sędzia główny zawodów wstrzymał rozgrywanie kolejnych konkurencji do momentu odlotu obu samolotów.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

- 1) niezapoznanie się pilotów samolotów z treścią komunikatu NOTAM zamykającego lotnisko;
- 2) niska jakość korespondencji radiowej prowadzonej z kwadratu modelarskiego;
- 3) udzielenie informacji o warunkach lądowania przez pilota lądującego śmigłowca, który posiadał zgodę na wykonanie lądowania pomimo zamknięcia lotniska.

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

Maciej Kozłowski