

Warszawa, dnia 21 października 2016 r.

Poz. 95

**KOMUNIKAT NR 41
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 21 października 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1154/2016

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 1 czerwca 2016 r. na samolocie ultralekkim 3X47 Navigator UL 002, klasyfikuję do kategorii:

**w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne"
oraz**

"Czynnik środowiskowy"

w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne (MET)".

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

W dniu 1.06.2016 roku pilot-instruktor samolotu ultralekkiego wykonywał lot samolotem 3Xtrim z uczniem-pilotem z lądowiska Krasocin (EPKL) na lądowisko Biała Podlaska (EPBP) z wykonaniem lądowania bez zatrzymania (konwojera) na lądowisku Wiśniew. W trakcie lotu, z powodu pogorszenia się warunków atmosferycznych na trasie przelotu (front burzowy), instruktor zdecydował o wykonaniu pełnego lądowania na lądowisku Wiśniew w celu poczekania na poprawę warunków atmosferycznych (przeczekania przejścia frontu). Po zaprzestaniu opadów i po sprawdzeniu stanu pola wzlotów, po około 2 godzinach instruktor zdecydował o kontynuowaniu dalszego lotu do EPBP. Start wykonywał uczeń-pilot na kierunku 101°, wykorzystując całą dostępną długość pola wzlotów. W trakcie rozbiegu uczeń-pilot tracił kierunek startu i instruktor przejął sterowanie w odległości około $\frac{1}{2}$ długości pola wzlotów. Po poderwaniu samolotu w końcowej części pola wzlotów nastąpiło zderzenie lewą częścią statecznika poziomego ze słupkiem betonowym ogrodzenia lądowiska (wysokość ok. 180 cm od powierzchni pola wzlotów), co doprowadziło do poważnego uszkodzenia usterzenia samolotu. W wyniku oderwania lewej części statecznika i steru wysokości samolot uderzył w powierzchnię ziemi uprawnej w odległości 25 metrów od ogrodzenia lądowiska, a następnie zatrzymał się około 50 metrów od granicy lądowiska.

Ustalenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych:

- 1) pozwolenia na wykonywanie lotów były ważne w dniu wypadku;
- 2) pilot-instruktor posiadał uprawnienie do wykonania lotu;
- 3) wykluczono niesprawność techniczną samolotu;
- 4) podczas rozbiegu samolotu silnik pracował na pełnej mocy (obrotach startowych);

- 5) masa startowa samolotu była przekroczona o 4,17 %;
- 6) klapy zaskrzydłowe, na podstawie zdjęć z miejsca zdarzenia oraz samolotu w hangarze, były w położeniu „schowane”;
- 7) w wyniku zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń ciała oraz nie zgłaszał żadnych dolegliwości;
- 8) pilot-instruktor i uczeń-pilot zostali poddani badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik badania 0,00 mg/l;
- 9) twardość nawierzchni pola wzlotów w chwili startu była pomniejszona i występowały liczne kałuże.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Niewłaściwa ocena stanu nawierzchni pola wzlotów i brak decyzji o przerwaniu startu w odległości pozwalającej na zatrzymanie samolotu na polu wzlotów lądowiska.

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