

Warszawa, dnia 20 grudnia 2016 r.

Poz. 236

**KOMUNIKAT NR 167
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 grudnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 630/2009

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 7 sierpnia 2009 r. na dwóch szybowcach SZD-30 Pirat, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji".**

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.

W czasie wykonywania termicznych lotów nadlotniskowych doszło do kolizji dwóch szybowców SZD-30 Pirat pilotowanych przez uczniów-pilotów. Szybowiec SP-2559 wystartował o godzinie 12.30. Pierwszym elementem zaplanowanego zadania był przelot po trasie Bydgoszcz-Mrocza-Chełmno-Bydgoszcz. Po powrocie z trasy, uczeń-pilot zgłosił chęć kontynuowania lotu termicznego w rejonie lotniska, na co uzyskał zgodę. Pilot szybowca SP-2732 wystartował o godzinie 13.25 z zadaniem wykonania treningowego lotu termicznego w rejonie lotniska. Obydwa szybowce miały sprawną łączność radiową. Do zdarzenia doszło około godziny 16.40. Wcześniej szybowce krążyły razem w kominie termicznym, po czym szybowiec SP-2732 odszedł w kierunku lotniska. W ślad za nim poleciał szybowiec SP-2559. W pewnej chwili, pilot szybowca SP-2732 usłyszał świst, a następnie doszło do kolizji lewej końcówki skrzydła szybowca SP-2559 z tylną częścią prawej końcówki szybowca SP-2732. Do zdarzenia doszło na wysokości ok. 1650 m (podstawy chmur wynosiły około 1800 m). Pilot szybowca SP-2732 po ocenie uszkodzeń i stwierdzeniu sterowności szybowca, zgłosił fakt kolizji przez radio, a następnie otworzył hamulce aerodynamiczne, zniżył się do wysokości 300 m nad lotniskiem i o 16.50 bezpiecznie wylądował na lotnisku. Pilot szybowca SP-2559 po zderzeniu stwierdził pogorszenie sterowności szybowca i niezwłocznie zgłosił ten fakt przez radio do kierownika lotów. Otrzymał polecenie zniżania bez przeciążania konstrukcji, a w razie dalszego pogorszenia sterowności poprzecznej uniemożliwiającej bezpieczne kontynuowanie lotu, wykonanie skoku ratowniczego. Po wytraceniu wysokości nad terenem niezabudowanym, szybowiec wylądował bezpiecznie na lotnisku.

Pilot szybowca SP-2559: uczeń-pilot, mężczyzna lat 25, nalot ogólny 63 godziny w 165 lotach, nalot

dowódcy 48 godzin w 79 lotach, ma uprawnienia do lotów na szybowcach Bocian, Puchacz, Pirat i Junior. Podstawowe szkolenie lotnicze rozpoczął w 2008 roku. KWT i badania lotniczo-lekarskie ważne. Pilot był w ciągłym treningu lotniczym szkoląc się do uzyskania licencji pilota szybowcowego.

Pilot szybowca SP-2732: uczeń-pilot, mężczyzna lat 19, nalot ogólny 81 godzin w 196 lotach, nalot dowódcy 53 godziny 50 minut w 68 lotach, ma uprawnienia do lotów na szybowcach Bocian, Puchacz, Pirat i Junior. Podstawowe szkolenie lotnicze rozpoczął w 2006 roku. KWT i badania lotniczo-lekarskie ważne. Pilot był w ciągłym treningu lotniczym szkoląc się do uzyskania licencji pilota szybowcowego.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Niewłaściwa obserwacja przestrzeni wokół szybowca i niezachowanie separacji w locie termicznym przez pilota szybowca SP-2559 w stosunku do szybowca SP-2732.

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.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson