

Warszawa, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 189

**KOMUNIKAT NR 185
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 853/2016

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. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 07 maja 2016 r. na szybowcu SZD-30 Pirat, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 6 lipca 2016 r.

Lotnisko Piotrków Trybunalski EPPT. W dniu 07.05.2016 r. pilot szybowcowy wykonywał treningowy lot termiczny na szybowcu SZD-30 Pirat. Start odbywał się za wyciągarką, z bocznym wiatrem, z pola wzlotów szybowcowych na kierunku „03” lotniska EPPT. Start szybowca przebiegał prawidłowo. Po wyczepieniu liny wyciągarkowej na wysokości około 350 m, pilot rozpoczął poszukiwania noszeń termicznych po wschodniej części lotniska. Po kilku minutach lotu i utracie wysokości do 200 m, przeleciał linie pasa „03” i zaczął krążyć po zachodniej części lotniska. Na wysokości około 80 m pilot podjął decyzję o powrocie nad pole wzlotów. Przekraczając linię lądowania na wysokości 50 m wykonał głęboki zakręt z wiatrem. Wiązało się to z dużą utratą wysokości, a wyprowadzenie z przechylenia do lotu poziomego odbyło się na wysokości ok. 30 m. Po zakręcie, wykonując jeszcze poprawki sterem kierunku, pilot wyprowadził szybowiec na prostą do lądowania i bezpiecznie wylądował z przelotem. Zdarzenie zaistniało o godz. 16:15 LMT. Lot trwał 8 min. Podczas podchodzenia do lądowania pilot nie zgłaszał planowanych manewrów (esowania) oraz przeciął oś pasa bez wyraźnej zgody kierującego lotami. Pilot samodzielnie opisał czynniki wpływające na zdarzenie: „Faktem bezspornym jest, że jako licencjonowany pilot szybowcowy wykonałem niebezpieczny i zabroniony manewr ostrego zakrętu na małej wysokości na skutek źle zaplanowanego manewru podejścia do lądowania”. Czynnikiem stanowiącym zagrożenie dla statku powietrznego podczas manewrów był wiatr z kierunku 70-80°, który przybierał na sile do prędkości 10 m/s.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Brak przestrzegania zasad wykonywania lotów nadlotniskowych, w szczególności:

- 1) poszukiwanie noszeń termicznych na krytycznej wysokości lotu;

- 2) zbyt późne podjęcie decyzji o lądowaniu i brak zgłoszenia planowanych manewrów;
- 3) niewłaściwie zaplanowane podejście do lądowania polegające na wykonaniu niebezpiecznych manewrów na zbyt małej wysokości, co doprowadziło do zagrożenia bezpieczeństwa lotu.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson