

Warszawa, dnia 20 lutego 2017 r.

Poz. 254

**KOMUNIKAT NR 246
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1017/2013

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 lipca 2013 r. na szybowcu SZD-48-3 Jantar std 3, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"

w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

W dniu 2013-07-07 pilot szybowcowy (mężczyzna): lat 51 wykonywał szybowcowy przelot treningowy po trasie Olsztyn – Samin – Dywity – Olsztynek – Olsztyn. Po zaliczeniu 1 PZ Sarnin i utracie noszenia, pilot nie zważając na stale zmniejszającą się wysokość, kontynuował lot, praktycznie po prostej, w kierunku miejscowości Olsztynek. Dolatując, na wysokości 85 m, do południowego trawersu wsi Królikowo k/Olsztyńka, postanowił lądować w terenie przygodnym. Podejście do pola pilot wykonał z dwóch zakrętów: pierwszego na wysokości ok. 50 m (zakręt o ok. 90°) oraz drugiego na wysokości ok. 40 m (zakręt o ok. 40°). Podejście do lądowania pilot wykonywał zbieżnie do skraju pola graniczącego z ogrodzonym sadem, znad przeszkody (zabudowania z linią energetyczną o wysokości ok. 7 m). Jako miejsce przyziemienia, pilot wybrał miejsce styku dwóch różnych upraw. W fazie „wytrzymania” nad uprawą (owies wysokości ok. 0,7 m) szybowiec zahaczył lewą końcówką skrzydła o kłosa, w wyniku czego wykonał obrót ok. 180 stopni tzw. „cyrkiel”. Szybowiec uległ uszkodzeniu, natomiast pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

- Niewłaściwe przygotowanie się pilota do przelotu – polegające na nie braniu pod uwagę faktu, że każdy przelot niesie ze sobą ryzyko lądowania w terenie przygodnym. Pilot nie opracował alternatywnych możliwości dolotu do bezpiecznych miejsc przygodnego lądowania, z których mógłby skorzystać w przypadku utraty noszeń termicznych.
- Podejmowanie przez pilota zbędnego ryzyka – zbyt duża ambicja oraz pewność siebie spowodowała, że zwykły, treningowy przelot pilot chciał wykonać za wszelką cenę, nie licząc się z zagrożeniem bezpieczeństwa.

- Świadome i celowe ignorowanie podstawowych zasad i procedur obowiązujących podczas lotów termicznych i przelotów szybowcowych – nie wybieranie pól do lądowania na wysokości min. 500 m AGL, przeloty na małej wysokości (poniżej 300 m AGL) nad obszarem zalesionym, nieprzestrzeganie wysokości krytycznej 200 m AGL. Wybór pola oraz manewr do lądowania wykonany na wysokości ok. 50 m AGL, niewłaściwy wybór pola do lądowania z podejściem znad przeszkód i lądowaniem na przeszkodzie.

Informacje o miejscu zdarzenia:

- Miejsce zdarzenia: pole przygodnego lądowania, 53°50'31"N 19°58'23"E (niedaleko miejscowości Królikowo koło Olsztynka wysokość: 108m AMSL).
- Podejście do lądowania znad zabudowań i linii energetycznej – wysokość ok. 7 m.
- Pole lądowania składało się z dwóch upraw (owsa o h = 0,7 m i pszenicy o h = 0,5 m).
- Wymiary pola wykazane są w zał. 28 pole lądowania.

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