

Warszawa, dnia 21 marca 2017 r.

Poz. 458

**KOMUNIKAT NR 440
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 21 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 2047/2016

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 9 sierpnia 2016 r., na samolocie ultralekkim Aeroprakt 22L2, 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, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Uczeń-pilot, mężczyzna lat 35, z ważnym do 10.06.2021 r. orzeczeniem lekarskim, nalot ogólny 24:56, w tym 1:06 samodzielnie, w trakcie szkolenia do UAP(L) (cały nalot wykonany od 8.06.2016 r.) w dniu 9.08.2016 r., przed lotem samodzielnym po trasie wykonał 3 loty sprawdzające z instruktorem po kręgu. Następnym zaplanowanym dla niego zadaniem tego dnia był przelot nawigacyjny po trasie zamkniętej EPOD-Dobre Miasto-Barczewo-EPOD. Zaplanowana wysokość lotu 2000 ft AMSL. Start nastąpił o godzinie 09:28 LMT. W punkcie November ATZ Dajtek uczeń-pilot nawiązał łączność z FIS Olsztyn. Po upływie zaplanowanego czasu przylotu na EPOD, instruktor nadzorujący rozpoczął wywoływanie ucznia na częstotliwości 122,9 (ATZ Dajtek) oraz 118,775 (FIS Olsztyn). O zaistniałej sytuacji powiadomił również telefonicznie FIS Olsztyn. Z EPOD wystartowały dwa statki powietrzne (DA-20 SP-AWM i SF-25 D-KMAX) z instruktorami na pokładzie, w celu fizycznego odnalezienia zaginionego samolotu. W tym czasie, po przerwie około 30 minut, uczeń-pilot wznowił łączność radiową z ww. samolotami. Poinformował, że utracił orientację i nie zna swojej pozycji. FIS Olsztyn nie odbierał sygnałów jego transpondera. Z przekazywanych przez niego opisów znajdującego się pod nim terenu, nie można było ustalić jego pozycji. Po około 2 godzinach lotu i analizie ilości pozostałego na pokładzie paliwa, instruktor nadzorujący podjął decyzję i polecił uczniowi-pilotowi wykonanie lądowania zapobiegawczego w terenie przygodnym. Uczeń-pilot po lądowaniu ok. godz. 11:45 LMT na polu w miejscowości Wydminy k. Giżycka przez radio poinformował o miejscu lądowania, o braku obrażeń i o uszkodzeniach samolotu. W rozmowie telefonicznej uczeń-pilot poinformował, że w trakcie lotu na wysokości 2000 stóp nad Bartoszczycami doszło do zderzenia z nierozpoznanym obiektem, co spowodowało uszkodzenia lewego skrzydła samolotu. Uczeń-pilot w trakcie lotu cały czas wywoływał Olsztyn informację na częstotliwości 118,775. Po przybyciu na miejsce

zdarzenia stwierdzono, że uczeń-pilot wykonał manewr lądowania prawidłowo, lądując na polu koniczyny, pod stok. Dobieg samolotu około 75 m, bez utraty kierunku. Warunki meteorologiczne w trakcie lotu podstawy chmur Cu, Ac, As powyżej 5000 fi, widzialność powyżej 10 km. Samolot ultralekki Aeroprakt 22L2 nr fabr. 444, rok budowy 2014 r., nalot całkowity 952 godzin, do najbliższych prac 48 godzin, pozwolenie na wykonywanie lotów ważne do 12.03.2017 r., ubezpieczenie OC + AC ważne do 03.03.2017 r., protokół ważenia z dnia 07.02.2014 r., pozwolenie radiowe ważne do 16.03.2024 r. Działania podjęte po zdarzeniu – instruktor nadzorujący powiadomił telefonicznie PKBWL, uczeń-pilot został poddany badaniu trzeźwości przez policję (nie stwierdzono obecności alkoholu w organizmie). Po uzyskaniu telefonicznej zgody PKBWL samolot zdemontowano i przewieziono do siedziby użytkownika. Uszkodzenia samolotu to ślad uderzenia na końcówce lewego skrzydła z zarysowaniem od czerwonej farby, odkształcenie lewego skrzydła z odgięciem dźwigara do tyłu, zerwanie szwu nitowego łączącego blachy pokrycia kesonu lewego skrzydła na żebrze noska, złamanie krawędzi spływu lewego skrzydła i złamanie klapolotki oraz uszkodzone pomocnicze kółko ogonowe i wygięta goleń prawego podwozia głównego. Nie stwierdzono uszkodzenia transpondera.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

- a) zasadnicza przyczyna zdarzenia: utrata orientacji geograficznej przez ucznia-pilota,
- b) przyczyna uszkodzenia lewego skrzydła: zderzenie z niezidentyfikowanym obiektem podczas lotu na wysokości ok. 2000 stóp,
- c) przyczyna uszkodzenia podwozia: najechanie na twardy przedmiot w trakcie lądowania zapobiegawczego w terenie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson