

**KOMUNIKAT NR 37
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 czerwca 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 746/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadze-

nia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 września 2009 r., na motolotni, pilotowanej

przez osobę bez uprawnień, lat 81, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Postępowanie umyślne – H1”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

W dniu 10 września 2009 r., według relacji świadka około godziny 06.20, na lotnisko Szczecin Dąbie (EPSD) przybył właściciel motolotni. Po upływie około jednej godziny, inny świadek, widział z odległości około 300 m, startującą motolotnię w kierunku wschodnim. Przed godziną ósmą, motolotnia była widziana przez następnego świadka, kierowcę, który jechał samochodem ulicą Hangarową w kierunku Szczecina. Według jego relacji, motolotnia leciała poziomo od lotniska w kierunku południowym (w stronę ulicy Hangarowej). Po chwili zaczęła wykonywać zakręt w lewo z dużym przechyleniem i ślizgiem na lewe skrzydło. Kierując się w stronę lotniska, motolotnia zderzyła się prawą stroną skrzydła i wózkiem z gałęziami drzewa, a następnie po przeleceniu około 70 m, upadła na ziemię. Pilotujący motolotnię poniósł śmierć na miejscu zdarzenia.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia stwierdziła, że:

- pilotujący motolotnię mężczyzna nie posiadał świadectwa kwalifikacji pilota motolotniowego; według ustaleń PKBWL posiadał nieaktualną kartę wyszkolenia pilot-uczeń wydaną przez Aeroklub Polski w 1999 r.;

- pilotujący motolotnię nie posiadał orzeczenia lotniczo-lekarskiego, uprawniającego do pilotowania motolotni;
- warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku;
- nie odnaleziono dokumentacji motolotni.
- oszacowane obciążenie motolotni nie przekraczało ciężaru dopuszczalnego, określonego dla podobnej konstrukcji;
- w zbiornikach paliwa motolotni znajdowało się paliwo wystarczające do wykonania podejścia do lądowania i lądowania na lotnisku;
- silnik motolotni, aż do zderzenia z ziemią pracował prawidłowo;
- nie stwierdzono niesprawności motolotni w czasie lotu.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie na małej wysokości głębokiego zakrętu bez zabezpieczenia odpowiedniej prędkości, co doprowadziło do przeciągnięcia motolotni z jednoczesnym ześlizgiem na skrzydło i zderzenia z drzewem, a następnie z ziemią.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego było prawdopodobnie niewielkie doświadczenie pilotującego motolotnię i długa przerwa w wykonywaniu lotów.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania zdarzenia nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński