

**KOMUNIKAT NR 72  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 grudnia 2010 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 594/08**

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 wprowadzenia 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 19 sierpnia 2008 r. na szybowcu SZD-36A Cobra 15, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 20, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wystartował na szybowcu z innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań statków powietrznych w Pile (zwane dalej lądowiskiem) w ramach konkurencji obszarowej Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów. Start odbył się za samolotem z pasa trawiastego. Szybowiec był wyposażony w rejestrator GNSS, VOLKSLOGGER 2NQ.

Po wyczepieniu szybowca na wysokości ok. 620 m AGL, pilot kontynuował lot w kierunku północno-wschodnim. W rejonie na póln.-wsch. od „lądowiska”, wraz z grupą szybowców, rozpoczął krążenie w kominach termicznych. W odległości ok. 5,5 km od linii mety pilot uzyskał największą wysokość w tym locie – ok. 1080 m wg QFE, z której, aż do za-

kończenia lotu, opadał w sposób ciągły. Po osiągnięciu w/w wysokości skierował się na pld.-zach., po czym zmienił kurs i przeleciał nad „lądowiskiem”. Następnie, kierując się na północ oddalił się od „lądowiska” z wiatrem na odległość ok. 6,5 km. Usiłując krążyć po trasie zbliżył się do „lądowiska” na odległość ok. 5,5 km. Z wysokości ok. 270 m wg QFE, ze względu na brak noszeń termicznych, skierował się do „lądowiska”. Jak zeznał pilot, kiedy podczas dolotu do lotniska natrafił na obszar silnych duszeń ok. 4-5 m/s stwierdził, że nie udało mu się „przeskoczyć” lasu znajdującego się przed „lądowiskiem”. Podjął więc decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym i wybrał pole do lądowania. Na wysokości ok. 110 m wykonał zakręt o 90° w lewo w kierunku dużego pola. Na skraju tego pola, z każdej strony, znajdowały się linie telefoniczne i energetyczne wysokiego napięcia. Na wysokości ok. 50 m wg QFE (ok. 60 m AGL) wykonał zakręt na kurs południowy. Na podejściu do lądowania pilot rozpędził szybowiec, aby przelecieć nad linią wysokich drzew rosnących wzdłuż drogi oraz nad linią energetyczną wysokiego napięcia, które przebiegały poprzecznie do kierunku lądowania. Wybierając nadwyżkę prędkości, pilot „przeskoczył” jedynie nad przydrożnymi drzewami i tuż przed linią energetyczną wykonał zakręt w prawo. Następnie rozpoczął delikatny zakręt w lewo, podczas którego (jak zeznał pilot) wypuścił podwozie. W tym momencie przeciągnięty szybowiec wpadł w korkociąg, a pilot świadomie dociągnął drążek sterowy całkowicie na siebie. Zderzenie szybowca z ziemią nastąpiło z prawym przechyleniem ok. 4 km od miejsca startu. Pilot odniósł poważne obrażenia ciała i został przewieziony do szpitala w Pile. Szybowiec został zniszczony.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- brak podjęcia decyzji o przerwaniu lotu i powrocie na „ładowisko” lub lądowaniu w terenie przygodnym na takiej wysokości, która pozwalałaby na bezpieczne zakończenie lotu;
- dopuszczenie do zbyt małej prędkości lotu i wypuszczenie podwozia na małej wysokości podczas zakrętu, co doprowadziło do

przeciągnięcia szybowca oraz autorotacyjnego zderzenia z ziemią.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było wykonanie lądowania, bez przeglądu i oceny miejsca lądowania, z wysokości nie pozwalającej na ominięcie przeszkód terenowych.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie wydała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*