

**KOMUNIKAT NR 77
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 grudnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1004/11

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 09 sierpnia 2011 r., na szybowcu Schempp-Hirth Nimbus 4M, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował do konkurencji przelotu po wieloboku z trzema punktami podczas 16. Szybowcowych Mistrzostw Europy FAI odbywających się na terytorium Litwy. Prognoza meteorologiczna dostarczona uczestnikom zawodów pozwalała na zaplanowanie takiego przelotu. Początkowo lot przebiegał w kierunku pierwszego punktu zwrotnego, jednak po pokonaniu ok. 34 km zaplanowanej trasy warunki meteorologiczne zmusiły pilota do odchylenia w kierunku południowym w celu poszukiwania odpowiednich noszeń. Po przebyciu dalszych ok. 43 km w kierunku zbliżonym do południowego, pilot znalazł się nad terytorium Polski, a warunki meteorologiczne zaczęły się pogarszać. Pilot kontynuował lot w kierunku ogólnie zbliżonym do południowego, przebywając po trasie łamanej kolejnych ok. 47 km i znalazł się nad północnym skrajem Puszczy Augustowskiej w rejonie na południe i południowy zachód od wsi Giby k. Sejn, gdzie dalsze pogorszenie warunków meteorologicznych zmusiło go do zawrócenia znad terenu leśnego i poszukiwania miejsca do lądowania. Decyzję o lądowaniu pilot podjął z opóźnieniem i nie zdążył użyć (uruchomić) pomocniczego zespołu napędowego.

Znajdując się jeszcze nad terenem leśnym ok. 5 km na południe od wsi Giby, pilot wybrał do lądowania leśną polanę, którą przecinała lokalna droga gruntowa. Zbliżając się do wybranej polany, pilot dwukrotnie zmuszony był do korekty kierunku lotu, a wykonując podejście do lądowania z lewe-

go zakrętu ze znacznym przepadaniem i z tylnym wiatrem nie zdołał wystarczająco wcześniej wyprowadzić szybowca na oś podłużną polany (szybowiec z wypuszczonym zespołem napędowym ma obniżoną zwrotność). Ostatnia faza lądowania tuż przed przyziemieniem charakteryzowała się nachyleniem ścieżki podejścia ok. 10-12°, przechyleniem szybowca w lewo (w lewym zakręcie) ok. 18°, a samo miejsce przyziemienia znajdowało się tuż za drogą, na południowym skraju polany. W takiej konfiguracji szybowiec najpierw zawadził prawym skrzydłem o znajdującą się na wysokości ok. 10 m gałąź wysokiego drzewa na skraju lasu, złamał ją, a następnie lewym skrzydłem zetknął się z ziemią tuż za drogą, jednocześnie prawym skrzydłem ściał wierzchołki rzędu 6 rosnących wzdłuż drogi po jej wschodniej stronie młodych brzoź (średnica pnia u podstawy ok. 12÷15 cm), a jedną z nich przy tym powalając. Przemieszczające się po ziemi, silnie ugięte lewe skrzydło natrafiło na pień młodej, samotnie rosnącej sosny (średnica pnia u podstawy ok. 15÷18 cm) i zostało w kontakcie z nim odcięte ok. 7 m od kadłuba. Prawe skrzydło w trakcie ścinania i powalania rosnących wzdłuż drogi brzoź uległo wyrwaniu z zamocowania w kadłubie i złamaniu w dwóch miejscach. Przyziemienie na koło podwozia było dość twarde, a w trakcie dobiegu szybowiec obrócił się o ok. 150° w lewo, ustawiając się osią kadłuba dokładnie przodem w kierunku wschodnim. Pilot samodzielnie opuścił kabinę.

Pilot, lat 59, posiadał w chwili zdarzenia szwajcarską licencję pilota szybowcowego, ważną do 2012 r. oraz bardzo duże doświadczenie w dziedzinie wyczynowego sportu szybowcowego, od lat uczestnicząc z sukcesami w licznych zawodach na własnym szybowcu. Wylatał ogółem ponad 4633 godziny w 1389 lotach.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zbyt późne podjęcie przez pilota decyzji o lądowaniu w terenie po pogorszeniu się warunków meteorologicznych.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- wlecenie przez pilota nad teren leśny w warunkach stale pogarszających się noszeń;

- zbyt późne przystąpienie do uruchomienia zespołu napędowego;
- psychologiczny czynnik rywalizacji podczas zawodów.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:
PKBWL nie zaproponowała zalecenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński