

## 15

### KOMUNIKAT NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 lutego 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 556/09

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 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 23 lipca 2009 r., na szybowcu SZD-50-3 Puchacz, na którym lot wykonywali uczeń-pilot, lat 15, oraz instruktor-pilot, lat 62, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „System szkolenia – O2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga w składzie uczeń-pilot oraz instruktor-pilot, wystartowała za samolotem Zlin-526ML z lotniska aeroklubowego, do lotu szkolnego po kręgu, wg zad. A/II, ćw.2 (Programu szkolenia szybowcowego Aeroklubu Polskiego). Początkowo rozbieg zespołu przebiegał normalnie, ale rozpędzanie w fazie wytrzymania do prędkości 120 km/h było wolniejsze niż zwykle. Zespół przeszedł na wzniesienie z wolniejszym niż zwykle naborem wysokości. Na wysokości 20-30 m pilot samolotu zauważył wyczuwalne drgania samolotu i spadek prędkości do ok. 100 km/h. Z uwagi na przeszkody na kierunku startu i lekko wznoszący się teren za lotniskiem, pilot samolotu rozpoczął wykonywanie zakrętu w prawo z bardzo małym przechyleniem i na kłapach w położeniu startowym, ponieważ próba zamknięcia kłap skutkowałą przepadaniem. Po wykonaniu zakrętu o około 90°, pilot samolotu nadał przez radiostację „Puchacz wyczep się”, ale załoga szybowca tego polecenia nie wykonała. W tych okolicznościach pilot samolotu próbował wykonać dowrót zespołu do lotniska. W trakcie zakrętu nastąpiło przepadnięcie samolotu, a załoga szybowca straciła z nim kontakt wzrokowy. Dopiero wtedy instruktor-pilot wyczepił linę szybowca. Samolot bez obciążenia szybowcem rozpędził się i po dolocie do lotniska wylądował z wiatrem. Szybowiec po wyczepieniu zderzył się z koronami drzew, spadł na teren

posesji przylegającej do lasu. Załoga szybowca o własnych siłach opuściła kabinę. Uczeń-pilot doznał powierzchownego zranienia lewej nogi pod kolanem, a u instruktora nie stwierdzono jakichkolwiek obrażeń. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

Pilot samolotu holującego posiada licencję pilota samolotowego turystycznego ważną do 15.04.2010 r. Nalot ogólny na samolotach ok. 635 godzin, w tym na Zlinie-526ML około 47 godzin.

Dowódca statku powietrznego – szybowca, instruktor-pilot, posiadał licencję pilota szybowcowego ważną do 15.04.2014 r., uprawnienie FI-2 ważne do 17.07.2011 r. Nalot ogólny na szybowcach 590 godzin 23 minuty, w tym jako instruktor 95 godzin 24 minuty.

Uczeń-pilot szybowcowy ukończył teoretyczny kurs szybowcowy, zaliczając z wynikiem pozytywnym wymagane egzaminy i został dopuszczony do szkolenia praktycznego. Do chwili wypadku uczeń-pilot wykonał 7 lotów z instruktorem w łącznym czasie 1 godzina 1 minuta.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niewłaściwe zablokowanie hamulców aerodynamicznych szybowca przez ucznia-pilota i brak kontroli tej czynności przez instruktora, co doprowadziło do ich otwarcia podczas startu zespołu;
- brak kontroli przez instruktora konfiguracji szybowca w czasie lotu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- niewłaściwy nadzór instruktora nad czynnościami ucznia-pilota podczas przygotowania do startu;
- niewłaściwa obserwacja startującego zespołu przez instruktora kierującego startem;
- niezauważenie przez pilota samolotu holującego w lusterku wstecznym otwartych

hamulców aerodynamicznych szybowca po zaistnieniu sytuacji awaryjnej.

#### 4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń dotyczące bezpieczeństwa.

#### 5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**5.1.** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego działając na podstawie art. 61 § 1 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) w dniu 24 lipca 2009 r., wszczął z urzędu postępowanie w sprawie zawieszenia certyfikatu Ośrodkowi Szkolenia Lotniczego organizującemu lot opisany w tym komunikacie.

**5.2.** Ośrodek Szkolenia Lotniczego w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek, podjął następujące działania profilaktyczne:

- przeprowadził zajęcia z pilotami holuującymi szybowce na temat: „Sposób postępowania w sytuacji utraty mocy przez zespół napędowy w czasie startu i na wznoszeniu oraz rozmieszczenie terenów przystosowanych do awaryjnego lądowania w terenie przygodnym”;

- przeprowadził szkolenie metodyczne z instruktorami szybowcowymi na temat „Sprawdzenia listy startowej z położeniem nacisku na czynności i sprawdzenie statku powietrznego przez pilota przed startem”;
- ograniczył do niezbędnego minimum wykonywanie lotów szkolnych przy temperaturach powyżej 28°C, wprowadzając odpowiednie zapisy do dokumentacji szkoleniowej ośrodka.

**5.3.** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego mając na uwadze fakt, że Ośrodek Szkolenia Lotniczego, niezwłocznie po zdarzeniu lotniczym podjął czynności zmierzające do wyjaśnienia przyczyny zdarzenia (współpraca z PKBWL), jak również dołożył starań w celu kontynuowania bezpiecznego szkolenia lotniczego, a przeprowadzone dodatkowo przez Urząd postępowanie w sprawie, nie wskazało na nieprawidłowości w prowadzonym szkoleniu działając na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w dniu 31 lipca 2009 r., – umorzył postępowanie wszczęte w dniu 24 lipca 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*