

**KOMUNIKAT NR 14
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 519/10

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 10 czerwca 2010 r., na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std-3, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej: „Inne – E8”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot w ramach szybowcowych Mistrzostw Polski. Zadaniem dnia była konkurencja

obszarowa w czterech obszarach. Po zaliczeniu drugiego obszaru, wobec zaniku noszeń termicznych i późnej pory dnia, podjął decyzję o powrocie na lotnisko startu. Podczas lotu, po obniżeniu wysokości lotu do ok. 250 m AGL, pilot wybrał pole nadające się wg jego oceny do przygodnego lądowania. W trakcie przygotowania do lądowania pilot dostrzegł na sąsiednim polu szybowiec, który wcześniej wylądował. Nie był w stanie zauważyć, że szybowiec, który tam się znajdował, po przyziemieniu uległ wypadkowi z powodu znacznych nierówności terenu przygodnego. Sugerując się obecnością innego szybowca, pilot zmienił decyzję o wyborze miejsca lądowania, postanawiając lądować na tym samym polu (o wymiar 1000 m x 400 m). Duże wymiary terenu, znacznie wyróżniające się spośród pobliskich pól oraz sąsiedztwo drogi, powodowały, że z powietrza ocenił je jako doskonale nadające się do lądowania przygodnego. Manewr podejścia do lądowania pilot przeprowadził prawidłowo. Dopiero, będąc już na prostej, pilot zorientował się, że

pole porośnięte jest wysoką uprawą o zróżnicowanej wysokości. Przymknął więc hamulce aerodynamiczne, aby zmniejszyć ryzyko zaczepienia płytą o uprawę. Po przyziemieniu na podwozie główne, szybowiec odbił się od nierówności terenowej i po ok. 40 m przyziemił ponownie. W końcowej fazie dobiegu nastąpił obrót szybowca w prawo o ok. 180°, a następnie gwałtowne zatrzymanie po przebyciu ok. 30 m. Pilot, nie odnosząc żadnych obrażeń, opuścił kabinę szybowca. W wyniku zdarzenia szybowiec został poważnie uszkodzony.

Dowódca statku powietrznego, lat 43, posiadał licencję pilota szybowcowego PL(G) ważną do 20.03.2014 r. Nalot ogólny na szybowcach wynosił 2637 godziny 21 minut, z czego 1244 godzin na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było lądowanie szybowca w terenie przygodnym na polu o znacznych wymiarach, ale o nierównej nawierzchni i zasiewie o zróżnicowanej wysokości, w wyniku czego szybowiec został poważnie uszkodzony.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia był brak możliwości prawidłowej oceny z powietrza wysokości zasiewu i stanu nawierzchni wybranego pola przygodnego lądowania w miejscu przyziemienia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński