

Warszawa, dnia 22 czerwca 2012 r.

Poz. 54

**KOMUNIKAT NR 33
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 czerwca 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 387/11

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 2 maja 2011 r., na szybowcu SZD-41B Jantar Std, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"

w grupie przyczynowej: " Błędy proceduralne – H4".

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot uczestniczył w pierwszej konkurencji IV Międzynarodowych Mistrzostw Polski w Wyścigach Szybowcowych. Pilot przybył na start o godzinie 9.00 (LMT). Następnie uczestniczył w wyhangarowaniu sprzętu i przygotowaniu go do lotu. Ok. godziny 11.30 uczestniczył w odprawie przedlotowej zawodników, na której otrzymał informację dotyczącą sytuacji ruchowej w rejonie lotów, informację meteorologiczną i zadanie dnia. Pilot wystartował na holu za samolotem o godz. 11.49 i po 4 minutach wyczepił szybowiec na wysokości 613 metrów wg QFE lotniska startu, 2 km na południowy wschód od lotniska. Następnie, po osiągnięciu wysokości ok. 700 metrów QFE, wykonał przeskok w poszukiwaniu noszeń termicznych w odległości ok. 4 km na południowy zachód od lotniska startu. W tym rejonie pilot nie napotkał noszeń i będąc na wysokości 380 m QFE postanowił wykonać krótki przeskok pod wiatr, znajdującego się po zachodniej stronie lotniska. Po osiągnięciu strefy esowania pilot zamierzał lądować, ale zauważył startujący zespół samolot-szybowiec oraz inny lądujący szybowiec i dlatego postanowił poczekać na zwolnienie strefy lądowania, latając na żaglu po północno-wschodniej stronie pasma. Lot na żaglu pilot wykonał ok. 100 metrów poniżej linii grzbietu. Podczas esowania pilot wykonał pięć nawrotów. Po piątym nawrocie, lecąc w kierunku południowo-wschodnim wzdłuż zbocza, szybowiec napotkał nagły krótki podmuch wznoszący o prędkości 2 m/s, ale równocześnie wystąpił spadek prędkości lotu do ok. 75 km/h wywołany tylnym wiatrem. Po krótkiej chwili szybowiec przeszedł w gwałtowne opadanie, z szybką utratą wysokości. Pilot ocenił sytuację jako niebezpieczną i zareagował natychmiastowym zakrętem „od zbocza” w kierunku doliny, w celu nabrania prędkości pozwalającej na opuszczenie strefy zwiększonego opadania. Szybowiec zniżał się lecąc w bezpośredniej bliskości zbocza. Pilot obawiał się wejścia szybowca na pozakrytyczne kąty natarcia i wykonania niezamierzonego korkociągu. Nachylenie zbocza nie pozwoliło jednak rozpedzić szybowca do prędkości pozwalającej na bezpieczny manewr odejścia od stoku i szybowiec zderzył się z wierzchołkami drzew. Szybowiec opadł na ziemię i zatrzymał się na zboczu, leżąc na lewym boku. Po zderzeniu z wysokopiennym lasem, od kadłuba oddzieliło się lewe skrzydło. Szybowiec swoim ciężarem łamał gałęzie i konary drzew, które spowodowały całkowite jego zniszczenie jednocześnie ograniczając energię zderzenia z ziemią. Pilot opuścił rozbitą kabinę o własnych siłach. Wypadek został zauważony przez

pilota samolotu holującego inny szybowiec, który natychmiast zgłosił ten fakt kierującemu startem. Dzięki jego wskazówkom, grupa poszukiwawcza szybko odnalazła miejsce zdarzenia. Pilot został opatrzony przez grupę ratowników i przewieziony do szpitala. W szpitalu po badaniach stwierdzono u pilota tylko ogólne potłuczenia. Szybowiec uległ zniszczeniu.

Pilot, lat 55, posiadał ważną licencję pilota szybowcowego oraz bardzo duże doświadczenie w dziedzinie wyczynowego sportu szybowcowego. Wylatał na szybowcach ogółem ponad 1421 godzin w 1421 lotach.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był wlot szybowca podczas lotu żaglowego w strefę zwiększonego opadania, przy zbyt małej prędkości lotu i odległości od terenu. Uniemożliwiło to odejście szybowca od zbocza w dolinę, doprowadziło do zderzenia z wierzchołkami drzew i zniszczenia szybowca. Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia był północny wiatr o prędkości 5 m/s, utrudniający bezpieczne wykonywanie lotów żaglowych.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zalecenia.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka**