

Warszawa, dnia 4 kwietnia 2016 r.

Poz. 27

**KOMUNIKAT NR 9  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 kwietnia 2016 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1990/2014**

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. U. z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy** zaistniał w dniu 5 listopada 2014 r. koło miejscowości Wilkowice k/Bielska Biała na szybowcu SZD-48 Jantar klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne".**

**2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 16 lutego 2015 r. W dniu 5 listopada 2014 r. na lotnisko EPZR przybył pilot z zamiarem wykonania treningowego lotu żaglowo-falowego. Po wyczepieniu na wysokości 600 m nad górą Żar, pilot rozpoczął lot żaglowy. Po osiągnięciu w krótkim czasie wysokości 1100 m pilot wykonał przeskok w rejon zbocza góry Magurka, gdzie doleciał na wysokość około 700 m i tam kontynuował lot żaglowy. Z uzyskiwanej wysokości 900 do 1100 m kilkakrotnie próbował dostać się na pole falowe w rejonie miejscowości Lipowa. Po ponad trzech godzinach lotu i kolejnej nieudanej próbie osiągnięcia pola falowego, pilot skierował szybowiec nad kamieniołom w rejonie góry Groniczek. Ponieważ noszenie zanikło, pilot skierował szybowiec w kierunku zachodnim, w stronę Magurki. W rejonie miejscowości Wilkowice, szybowiec wleciał w obszar prądów zstępujących i spadł na około 500 m. Pilot przeszedł do lotu żaglowego bliżej zbocza, licząc na to, że znajdzie się w obszarze prądów wstępujących. Jednak szybowiec ciągle opadał ze znaczną prędkością. Mała wysokość na jakiej znalazł się szybowiec, nie pozwalała na dołot pod wiatr, do obszaru prądów wstępujących pochodzących od rotorów lub przeczekać, aż ponownie pojawi się noszenie żaglowe. Pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Z miejsca, w którym znajdował się szybowiec, pilot mógł wykonać lądowanie pomiędzy zabudowaniami lub na lesie. Wybrał pole pomiędzy zabudowaniami, na prostej do lądowania zauważył tablicę reklamową oraz słup na skraju wybranego pola. Gdy przeleciał nad tymi przeszkodami zwiększył kąt szybowania, chcąc jak najszybciej przyziemić szybowiec. Po przyziemieniu w pierwszej fazie dobiegu, szybowiec wtoczył się na poprzeczną bruzdę głębokości około 30 cm. Nastąpiło mocne uderzenie podwozia o bruzdę i gwałtowne wyhamowanie prędkości szybowca, w trakcie którego odpadła owiewka kabiny a lewe skrzydło zahaczyło o ziemię. Pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Błąd taktyczny pilota polegający na wlocie w strefę rotorów na zbyt małej wysokości, nad terenem pozbawionym pól nadających się do bezpiecznego lądowania.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

**Maciej Kozłowski**