

Warszawa, dnia 9 listopada 2016 r.

Poz. 171

**KOMUNIKAT NR 115
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 4 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1294/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 12 czerwca 2016 r. na motolotni Sfream, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji"
"H4 – Błędy proceduralne"
oraz
"Czynnik organizacyjny"
w grupie przyczynowej: "O2 – System szkolenia".

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 26 września 2016 r.

Miejscowość Niegibalice. O godzinie 16:10 pilot (nalot ogólny 55 godz., dowódczy 35 godz. i 6 godz. na danym typie motolotni) wystartował do lotu rekreacyjnego z lotniska EPWK. W trakcie lotu aktywność termiczna okazała się zbyt silna, by kontynuować lot. O godzinie 16:45 pilot wykonał lądowanie zapobiegawcze w terenie przygodnym w miejscowości Niegibalice, około 30 km na zachód od lotniska EPWK. Po odczekaniu 2 godzin pilot zdecydował się wykonać start i powrócić na lotnisko bazowe EPWK.

Start odbył się z pola uprawnego. Pilot podjął decyzję o starcie z lekkim tylnym wiatrem, ze względu na ograniczenia strefy wznoszenia przez linie energetyczne. Ze względu na tylny wiatr długość rozbiegu była wydłużona. Na końcu pola znajdowała się wyższa uprawa (zboże), o którą zawadziła goleń motolotni. Spowodowało to wytracenie prędkości i utratę siły nośnej. Zderzenie z ziemią nastąpiło najpierw przednim podwoziem, a następnie doprowadziło do przechylenia motolotni na prawą stronę skrzydła. Nastąpiło zatrzymanie pracy silnika. Pilot nie odniósł obrażeń; wyszedł z motolotni w własnych siłach. Policja poddała pilota badaniu na obecność alkoholu – wynik negatywny.

Decyzja pilota o wykonaniu lądowania zapobiegawczego z powodu występowania termiki, zbyt silnej jak na jego umiejętności, była prawidłowa. Podejmując decyzję o wystartowaniu z pola, na którym wykonał

lądownie zapobiegawcze popełnił błąd. Błąd ten polegał na nieprawidłowej ocenie długości pola startu w stosunku do możliwości technicznych motolotni, wpływu tylnego wiatru oraz własnych umiejętności.

Po wylądowaniu w terenie przygodnym, który nie gwarantował bezpiecznego startu pilot powinien po prostu przewieźć motolotnię na lotnisko lub teren, który nie budziłby wątpliwości, co do możliwości bezpiecznego wykonania startu.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

- start z terenu o wymiarach niewystarczających do przeprowadzenia tego typu operacji;
- nieuwzględnienie wpływu tylnego wiatru na długość startu.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson