

Warszawa, dnia 17 listopada 2016 r.

Poz. 189

**KOMUNIKAT NR 131  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2016 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1380/2016**

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 19 czerwca 2016 r. na samolocie ultralekkim TL 2000 Sting, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**  
**w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne"**  
**oraz**  
**"Czynnik środowiskowy"**  
**w grupie przyczynowej: "E1 – Meteorologiczne (MET)".**

**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.

Pilot wykonywał lot VFR trwający 3 godziny. Start odbył się z lądowiska Żabia Wola. Podczas lądowania na lądowisku Żabia Wola na pasie 11, samolot w końcowej fazie wytrzymania na skutek podmuchu wiatru skierowanego z przerwy pomiędzy drzewami podniósł lewe skrzydło i zaczął tracić kierunek w prawo. Pilot zdecydowanym ruchem sterów wykonał korektę w lewą stronę jednocześnie samolot znów znalazł się w strefie zadrzewienia spowodowało to znaczne przechylenie samolotu na lewe skrzydło z jednoczesnym pochyleniem do przodu. Na skutek tego samolot przytarł końcówką skrzydła o ziemię. Po dokończeniu dobiegu i wyłączeniu silnika pilot stwierdził uszkodzenie lotki, śmigła, lewej goleni podwozia głównego oraz przedniego podwozia. Pilot opuścił samolot o własnych siłach bez jakichkolwiek uszkodzeń ciała.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Spóźniona i prawdopodobnie zbyt obszerna reakcja pilota na boczny podmuch wiatru w fazie wytrzymania.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- lot trwający 3 godziny w wysokiej temperaturze bez lądowania,
- wąski pas (30 metrów) obsadzony wysokimi drzewami.

**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**