

Warszawa, dnia 3 lutego 2017 r.

Poz. 83

**KOMUNIKAT NR 80
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 661/2016

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. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 16 kwietnia 2016 r. na szybowcu SZD-41A Jantar Std., klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

O godz. 8:58 UTC pilot szybowcowy wystartował za wyciągarką szybowcem Jantar Std. do lotu według zadania Szyb/X-1 (loty termiczne w rejonie lotniska). Po starcie pilot nawiązał kontakt z termiką. Po kilkunastu minutach lotu, ze względu na kierunek wiatru 180° poprosił TWR o zgodę na 10-minutowe przejście na północną stronę lotniska. Kontroler TWR o godz. 09:17 wydał taką zgodę. O godz. 09:24 UTC została stwierdzona utrata łączności z szybowcem wykonującym lot w CTR EPLL. Kontroler TWR EPLL próbował nawiązać kontakt z pilotem szybowca na częstotliwości wieży – bezskutecznie. Takie same próby podejmował instruktor aeroklubu regionalnego nadzorujący w tym dniu loty szybowcowe. Ustalono wzrokowo pozycję szybowca Jantar i przekazano informację TWR. Następnie podjęto próby nawiązania łączności telefonicznej z pilotem, użyto pistoletu sygnałowego oraz wyłożono znaki nakazu lądowania na pasie trawiastym – bezskutecznie. Utrzymywana była ciągła widoczność z wieży z szybowcem, który był wówczas jedynym szybowcem w powietrzu i znajdował się na NE od lotniska. W związku z zapewnieniem separacji geograficznej o godz. 09:39 UTC w kierunku zachodnim odleciał rejs RYR87FK, B738. Pilot szybowca o godz. 09:43 zwiększył głośność odbiornika radiowego i nawiązał korespondencję z kontrolerem TWR, zgłaszając przejście na południową stronę lotniska. Po odzyskaniu łączności z pilotem, instruktor nadzorujący loty szybowcowe wydał mu polecenie natychmiastowego lądowania. Pilot wykonał polecenie i wylądował o godz. 9:53 UTC. Od chwili ponownego nawiązania korespondencji nie było problemów z łącznością. Po wylądowaniu sprawdzono łączność w szybowcu i nie stwierdzono usterek. W czasie rozmowy telefonicznej po zdarzeniu pilot wyjaśnił, że nie słyszał wywoływania, radio miał włączone na częstotliwości TWR EPLL, a że był po północnej stronie kilka kilometrów od lotniska sądził, że jeszcze może kontynuować lot i nawiązał łączność z TWR EPLL zgłaszając przejście na południową stronę.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Brak monitorowania łączności radiowej w CTR EPLL (nadmierne wyciszenie radia) i niedostateczna obserwacja lotniska, spowodowane skoncentrowaniem uwagi pilota na locie termicznym.

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.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Maciej Kozłowski