

## KOMUNIKAT Nr .119

### PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia ...<sup>29</sup> grudnia..... 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 523/07

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 8 sierpnia 2007 r., na szybowcu SZD-9bis 1E Bocian, na którym lot wykonywała uczeń-pilot szybowcowy, lat 30, klasyfikuje do kategorii:

#### „Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „system szkolenia – O2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Loty rozpoczęto o godzinie 9.00 LMT. W ramach zaplanowanych lotów, loty miał wykonać, między innymi, uczeń-pilot biorący udział w podstawowym szkoleniu szybowcowym. Miały być to loty sprawdzające przed wykonaniem przez uczenia-pilota kolejnych lotów samodzielnych. Pierwszy lot samodzielny uczeń-pilot wykonał 29 lipca. Dwa dni później uczeń-pilot wykonał lot sprawdzający z instruktorem szkolącym, ale z powodu popełnionych błędów nie został dopuszczony do dalszych lotów samodzielnych i do 8 sierpnia miał przerwę w lotach. W dniu wypadku uczeń-pilot wystartował razem z instruktorem sprawdzającym do pierwszego lotu o godzinie 10.16. Po wykonaniu dwóch lotów z instruktorem, z uwagi na popełnione błędy oraz budzącą się termikę, dalsze loty uczenia-pilota zostały przełożone na popołudnie. Około godziny 16.00, warunki pogodowe na tyle się poprawiły, że instruktor postanowił wznowić loty. Uczeń-pilot wykonał kolejne 3 loty, w tym dwa bez uwag, po których instruktor postanowił dopuścić go do wykonania lotu samodzielnego. Start do lotu samodzielnego nastąpił o godzinie 16.51. Lot był obserwowany z ziemi przez trzech instruktorów. Start i pierwsza faza lotu na holu przebiegały bez zastrzeżeń. Po pierwszym zakręcie szybowiec zaczął się kołysać na holu i tak doleciał do *pozycji* wyczepienia na wysokości 300 metrów nad znakami. Po wyczepieniu lot szybowca się uspokoił i nie wzbudzał zastrzeżeń poza zaobserwowaną dużą prędkością szybowca względem ziemi na *pozycji* „z wiatrem”. Gospodarowanie wysokością oraz miejsca wykonania zakrętów na kręgu, według oceny obserwujących lot instruktorów, nie dawały żadnych powodów do obaw. Po wykonaniu na wysokości powyżej 150 m czwartego zakrętu i wyjściu na prostą do lądowania, uczeń-pilot na krótko otworzył hamulce, ale po kilku sekundach je zamknął. Dalsze podejście wykonywane było bez hamulców. Kąt podejścia wyglądał na prawidłowy, ale szybowiec bardzo powoli przybliżał się do lotniska. W pewnym momencie instruktor odniósł wrażenie, że prędkość szybowca spada i wydał przez radiostację polecenie „zwiększ prędkość”. Uczeń-pilot polecenie wykonał, ale dalsze podejście było niespokojne z tendencją do zmiany kąta szybowania. W pewnym momencie, na wysokości około 50 m szybowiec wykonał zakręt o 90° w lewo i zniknął za drzewami przed lotniskiem. Na miejsce domniemanego lądowania szybowca natychmiast udała się grupa pilotów a instruktor nadzorujący lot wystartował samolotem holującym, w celu rozpoznania sytuacji i pokierowania pomocą. W wyniku lądowania w terenie przygodnym szybowiec uległ uszkodzeniom. Uczeń-pilot nie odniósł obrażeń. W czasie lotu samolotem holującym instruktor, na wysokości około 50-70 m, odczuł dość silną turbulencję określając to zjawisko, jako zbliżone do uskoku wiatru.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła między innymi:

- a) szkolenie podstawowe ucznia-pilota prowadzone było zgodnie z Programem Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego wydanie z 05.03.2004 r.,
- b) samodzielny lot ucznia-pilota był czwartym w serii lotem co jest niezgodne z zapisem zawartym w Instrukcji Szkolenia Aeroklubu Polskiego Część 1, Rozdział 2 wydanie z 15.03.2004 r. Zmiana Nr: 0, punkt 1.2.1.3.2 - podczas I Fazy Szkolenia (szkolenie podstawowe do uzyskania licencji) maksymalna dzienna liczba lotów (bez względu na rodzaj startu) nie może przekraczać 8, w tym nie więcej niż 3 bez przerwy na odpoczynek i analizę lotu, co nie miało wpływu na przebieg zdarzenia – uczeń-pilot oświadczyła, że była tego dnia wypoczęta i nie odczuwała zmęczenia wykonaną serią 3 lotów,
- c) w czasie lotu poprzedzającego lot samodzielny oraz przez cały czas trwania lotu samodzielnego warunki pogodowe (siła wiatru i kierunek) obserwowane przez osoby znajdujące się w kwadracie szybowcowym były odpowiednie do wykonania samodzielnymi lotów szkolnych,
- d) w czasie lotu samodzielnego wystąpiło zjawisko poziomego uskoku wiatru charakteryzujące się nagłym wzrostem siły wiatru i turbulencji powyżej wysokości 150 m (wysokość ta stopniowo malała w kolejnych minutach lotu) związane z budującymi się w rejonie lotniska chmurami typu Cb,
- e) postępowanie ucznia-pilota po zaobserwowaniu zmiany warunków atmosferycznych (zacieśnienie kręgu, wykonanie podejścia bez otwarcia hamulców aerodynamicznych, kontrolowanie prędkości lotu) było prawidłowe,
- f) instruktor nadzorujący lot sporadycznie wykonywał w ostatnich latach loty szybowcowe, co mogło mieć wpływ na podejmowane przez niego decyzje i ocenę sytuacji.

### 3. Przyczyna wypadku:

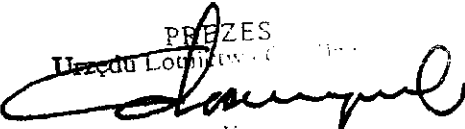
PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była nagła zmiana warunków atmosferycznych w czasie lotu utrudniająca właściwe zaplanowanie wykonania kręgu nadlotniskowego przez ucznia-pilota.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- nierozpoznanie przez instruktora nadzorującego oraz dwóch pozostałych instruktorów, przebywających na starcie szybowcowym i obserwujących lot ucznia-pilota zagrożenia spowodowanego nagłą zmianą warunków atmosferycznych,
- nie poinformowanie instruktora nadzorującego lot samodzielny ucznia-pilota, przez pilota samolotu holującego, o nagłej zmianie warunków atmosferycznych,
- małe doświadczenie ucznia-pilota w podejściach do lądowania na kierunku 120°.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończonym badaniu PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PREZES  
Urzedu Lotniczego  
  
Grzegorz Knieć