

11

KOMUNIKAT NR 51 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 140/03

Wypadek lotniczy, na szybowcu SZD-48-1 Jantar Standard-2, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 49, który wydarzył się w dniu 10 sierpnia 2003 r., klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji-H2**”.

1. Opis okoliczności wypadku:

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8122/140-03/280/06)

Pilot wykonywał lot treningowy po trasie trójkąta o długości 200 km. Wracając z przelotu na małej wysokości ok. 100 m „z wiatrem” miał mało czasu na wykonanie manewru do lądowania. Nie wypuścił podwozia aby nie zwiększać prędkości opadania szybowca. Czynność wypuszczenia podwozia pilot zostawił na prostą do lądowania. Pilot nie złożył meldunku o wypuszczonym i zablokowanym podwoziu w pozycji „z wiatrem”. Otworzenie pełnych hamulców aerodynamicznych przy niezbyt dużej prędkości (ok. 100 km/h) na prostej do lądowania spowodowało konieczność pochylenia szybowca, a tym samym znaczne zwiększenie prędkości opadania. Operowanie dźwignią podwozia ze względu na jej położenie w szybowcu Jantar Standard, odbywa się prawą ręką. W związku z tym, równoczesne sterowanie jest możliwe tylko lewą ręką. W celu wypuszczenia podwozia i jego zablokowania pilot musiał zdjąć lewą rękę z dźwigni sterowania hamulcami aerodynamicznymi, aby sterować drążkiem. Prawą ręką w tym czasie pilot operował dźwignią chowania i wypuszczania podwozia. Pilot wykonując manewr wypuszczenia podwozia nie miał czasu, aby wykonać go poprawnie tzn. zablokować podwozie w pozycji „wypuszczone”. Błędem było otwarcie hamulców aerodynamicznych, gdyż pilot

miał przed sobą całą długość pasa lądowania. Szybowiec tracąc wysokość z całkowicie otwartymi hamulcami aerodynamicznymi, przyziemił twardo przed pasem lądowań. Niezabezpieczone podwozie gwałtownie schowało się do kadłuba i szybowiec skończył dobieg na brzuchu. Pilot przy schowanych hamulcach aerodynamicznych dysponowałby znacznie większym czasem na wypuszczenie i zablokowanie podwozia. Pilot nie odniósł obrażeń; szybowiec znacznie został uszkodzony.

2. Przyczyna wypadku:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- powrót z trasy na małej wysokości,
- wypuszczenie i nie zablokowanie podwozia na zbyt małej wysokości na prostej do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było otworzenie hamulców aerodynamicznych w pozycję „całkowicie wysunięte” przed podjęciem czynności wypuszczania podwozia.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 4.1. Dyrektorzy aeroklubów, ośrodków szkolenia, szefowie szkolenia – zapoznać pilotów aeroklubu z okolicznościami wypadku.
- 4.2. W stosunku do Aeroklubu Polskiego – omówić okoliczności wypadku w analizie stanu bezpieczeństwa lotów.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszynski