

**KOMUNIKAT NR 56  
PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 sierpnia 2007 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 149/05**

Poważny incydent lotniczy na samolocie ultralekkim P2002 Sierra, który wydarzył się podczas lotu w dniu 31 lipca 2005 r. w miejscowości Rawa Mazo-

wiecka, pilotowanym przez dowódcę statku powietrznego, pilota samolotów ultralekkich, świadectwo kwalifikacji na samoloty ultralekkie wydane przez Light

Aircraft Association of the Czech Republic, mężczyzną, lat 47, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej „**Błędy operacyjne – H3**”.

1. Opis okoliczności wypadku lotniczego:  
*(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8220/149-05/092/06)*

W dniu 31.07.2005 r. w Rawie Mazowieckiej, na terenie należącym do Ośrodka Sportu i Rekreacji, odbywał się festyn. Pilot i jednocześnie właściciel samolotu P2002 Sierra, został zaproszony na tą imprezę jako gość honorowy. Pilot przyleciał samolotem do Rawy Mazowieckiej w dniu 30.07.2005 r. i wylądował na płaszczyźnie grobli. Pilot sprawdził dwa dni wcześniej teren grobli pod kątem przydatności do startów i lądowań dla samolotu P2002 Sierra.

W dniu 31.07.2005 r. ok. godz. 10:00 pilot wykonał sprawdzenie samolotu, uzupełnił olej i wykonał 10-minutową próbę silnika, a ok. godz. 13:00 wykonał samodzielny 10-minutowy lot sprawdzający. Start i lądowanie odbywały się z płaszczyzny grobli. Pilot nie zaobserwował żadnych nieprawidłowości w funkcjonowaniu samolotu.

Po wykonaniu próby i rozgrzaniu silnika ok. godz. 14:00 tego samego dnia, start z grobli odbywał się z pasażerem na pokładzie w kierunku betonowych ławek usytuowanych na końcu grobli, przy przeciążonym samolocie o 73,1 kg, wietrze czołowo-bocznym i przy temperaturze powietrza otaczającego 27°C. Na drodze, po której startował samolot znajdowały się kałuże, po nocnym deszczu, wyhamowujące samolot w trakcie rozbiegu. Pilot stwierdził, że będzie miał problemy z rozpędzeniem samolotu i z naborem wysokości. W trakcie startu, po oderwaniu się samolotu od podłoża zaczepił tyłem kadłuba o ławkę. Pilot zdecydował się awaryjnie lądować na wodzie, zmniejszył moc silnika i łagodnie wodował. Po wodowaniu samolot utrzymywał się na powierzchni i sunął po wodzie 20 – 30 m. Po zatrzymaniu się samolotu, pilot i pasażer wyszli na skrzydła; nie odnieśli żadnych obrażeń.

Pilot niewłaściwie dokonał wyboru miejsca startu. Mimo długości drogi rozbiegu wynoszącej około 270 m, szerokość około 7 do 8 m, jaką dysponował pilot nie dawała gwarancji bezpiecznego wykonania startu i lądowania. Każda bowiem przypadkowa, niezamierzona zmiana kierunku wiatru mogła doprowadzić do zsunęcia się samolotu z nawierzchni grobli do akwenu wodnego. Ponadto wybór miejsca startu na grobli z betonową ławką na końcu drogi startowej nie zapewniały odpowiedniego marginesu bezpieczeństwa dla wykonania startu.

2. Przyczyna wypadku lotniczego:  
*(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

- 1) przeciążenie samolotu;
- 2) wybór miejsca do startu nie zapewniającego jego bezpiecznego wykonania;

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były: wysoka temperatura powietrza powodująca zmniejszenie mocy rozwijanej przez silnik oraz wydłużenie rozbiegu (przyhamowanie) samolotu spowodowane kałużami.

3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:  
*(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)*

USTAWA – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331)

Dział III: Statki powietrzne i inny sprzęt lotniczy; Rozdz. 3: Zdarność statków powietrznych do lotów; Art. 46:

1. Art. 46. Zabrania się, z zastrzeżeniem art. 49 i 50, używać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu albo równorzędnego dokumentu lub nie spełnia warunków określonych w certyfikacie typu lub innym równoważnym dokumencie.
2. Art. 51. Użytkownik oraz dowódca i inni członkowie załogi statku powietrznego są obowiązani przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdatności do lotu i dokumentach z nim związanych.
3. Art. 211. 1. Kto: wykonuje lot przy użyciu statku powietrznego nieposiadającego wymaganej zdatności do lotów lub niezgodnie z ograniczeniami określonymi w świadectwie zdatności do lotów - podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.
4. Art. 114. Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.

4. Zalecenia profilaktyczne:  
*(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

Dyrektorom aeroklubów i ośrodków szkolenia lotniczego, właścicielom i użytkownikom statków powietrznych:

Przypomnieć pilotom o zakazie przekraczania dopuszczalnych warunków eksploatacyjnych, w szcze-

gólności maksymalnej masy startowej oraz właściwego doboru miejsca do startów i lądowań.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*