

3

KOMUNIKAT NR 43 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 lipca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 188/04

Wypadek lotniczy, który wydarzył w dniu 3 sierpnia 2004 r. na szybowcu SZD-51-1 „Junior”, pilotowanym przez pilota szybowcowego, mężczyznę lat 42, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

1. Opis okoliczności wypadku:
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8122/188-04/282/06)

Pilot szybowcowy brał udział w Krajowych Zawodach Szybowcowych. Zadaniem dnia był przelot po trasie wieloboku 101,6 km. Pilot wykonywał lot w kierunku lotniska przy zanikającej termicie. Oceniał, że wysokość, na której się znajdował tj. 1087 m pozwoli mu na bezpieczny dołot do lotniska. W końcowej fazie dołotu, w odległości ok. 3 km od lotniska, pilot zorientował się, że nie będzie w stanie wykonać lądowania na lotnisku i, będąc już na bardzo małej wysokości, podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. W czasie wykonywania zakrętu do lądowania pilot doprowadził do zaczepienia skrzydłem szybowca o drzewa. Spowodowało to obrócenie szybowca w powietrzu o 180° i w takiej pozycji nastąpiło zderzenie z ziemią. Pilot szybowca nie odniósł obrażeń, natomiast szybowiec uległ znacznemu uszkodzeniu.

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

Przyczyną wypadku lotniczego było:

- usilne kontynuowanie lotu w kierunku lotniska mające na celu osiągnięcie największej odległości w konkurencji;
- zbyt późne podjęcie decyzji o lądowaniu, w polu, co spowodowało konieczność wykonania zakrętu na małej wysokości.

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

Zgodnie z zapisami zawartymi w Instrukcji Wykonywania Lotów i Skoków Spadochronowych Aeroklubu Polskiego, jeżeli szybowiec podczas wykonywania lotu termicznego obniża się nad terenem płaskim do wysokości 500 m, to pilot tego szybowca ma obowiązek wybrać odpowiedni teren do lądowania. Nad terenem pofałdowanym, masywami leśnymi lub każdym innym z małą ilością pól nadających się do lądowania, wysokość ta powinna być odpowiednio większa. Szukanie i centrowanie wznoszeń można przeprowadzać w pobliżu obranego lądowiska tylko do wysokości krytycznej.

Na wysokości krytycznej dla pilota szybowcowego z nalotem mniejszym od 500 godzin wynoszącej 200 m nad terenem, pilot powinien wykonywać tylko manewry związane z lądowaniem. Pilot nie zastosował się do ww. instrukcji i wykonywał lot w kierunku lotniska, chcąc uzyskać największą odległość w konkurencji w ramach zawodów szybowcowych.

Wysokość krytyczna szybowca jest to wysokość niezbędna do wykonania bezpiecznego manewru do lądowania po uwzględnieniu najbardziej niekorzystnych okoliczności, mogących wpłynąć na przebieg lądowania, takich jak:

- a) siła i kierunek wiatru;
- b) odległość w locie ślizgowym do obranego lądowiska w silnym prądzie opadającym powietrza;

Na wielkość wysokości krytycznej ma wpływ także doskonałość szybowca i poziom wyszkolenia pilota.

Wysokość krytyczna w zależności od poziomu wyszkolenia i klasy szybowca wynosi:

- 300 m dla uczniów-pilotów wykonujących loty termiczne lub przeloty szkolne;
- 200 m dla pilotów szybowcowych posiadających licencję;
- 100 m dla pilotów posiadających nalot powyżej 500 godzin.

Do lądowania w terenie należy wybierać przede wszystkim niskie uprawy roślin, suche łąki lub ścierniska, których pas lądowania będzie przebiegał wzdłuż kierunku wiatru i posiadał podejście do lądowania wolne od wysokich przeszkód. Rozmiar wybranego terenu uzależnia się od typu szybowca i kwalifikacji wyszkoleniowych pilota.

W terenie płaskim należy lądować pod wiatr, natomiast w terenie górzystym - pod stok.

4. Zalecenia profilaktyczne:

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

4.1. Szefowie wyszkolenia aeroklubów – zapoznać wszystkich pilotów aeroklubu z okolicznościami wypadku,

4.2. W stosunku do Aeroklubu Polskiego – omówić okoliczności wypadku w analizie stanu bezpieczeństwa lotów,

4.3. Organizatorzy zawodów szybowcowych – zapoznać pilotów biorących udział w zawodach szybowcowych z okolicznościami wypadku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński