

32

KOMUNIKAT NR 20 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 12 kwietnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 518/10

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 10 czerwca 2010 r., na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std-3, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej: „Inne – E8”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot w ramach szybowcowych Mistrzostw Polski. Zadaniem dnia była konkurencja obszarowa w czterech obszarach. Po zaliczeniu I-go obszaru pilot skierował się w kierunku zachodnim, do II-go obszaru. Na tym odcinku trasy wystąpiło pogorszenie noszeń termicznych, więc pilot podjął decyzję o powrocie do lotniska startu. Podczas lotu w kierunku lotniska, znajdując się na około 600 m AGL w rejonie miejscowości Miłsko, pilot zaobserwował rozległe pole, wg jego oceny porośnięte niewysoką uprawą, nadające się do ewentualnego przygodnego lądowania (wymiary ok. 1000 x 400 m). Pilot minął wybrane pole i kontynuował lot w kierunku lotniska, licząc na nawiązanie kontaktu z termiką. Spadek wysokości do około 400 m AGL oraz fakt, że kolejne pola były niewielkich rozmiarów i z przeszkodami na podejściach spowodowały, że pilot podjął decyzję o powrocie do wcześniej wybranego pola. Przed lądowaniem wykonał przelot na wysokości ok. 220 m AGL, powtórnie dokonując przeglądu wybranego wcześniej terenu i upewniając się o jego przydatności. Wyprowadzenie szybowca na prostą do lądowania nastąpiło z zakrętu o 180° na wysokości około 150 m. Po wyrównaniu pilot zauważył, że powierzchnia uprawy jest nierówna i wyższa niż pierwotnie oceniał. Podczas wytrzymania szybowiec zaczął

prawym hamulcem aerodynamicznym o uprą, co spowodowało przyziemienie, a następnie odbicie z utratą kierunku o około 30° w prawo. Pilotowi udało się wyprowadzić szybowiec na pierwotny kierunek, zamykając hamulce aerodynamiczne oraz wychylając ster kierunku w lewo. Nastąpiło powtórne przyziemienie i odbicie od nierówności terenowej ukrytej pod zasiewem. Szybowiec wykonał płaski obrót w powietrzu o ok. 180° w lewo, a następnie po ok. 10 m, powtórnie przyziemił na podwozie główne, przemieszczając się w pozycji ogonem do przodu, po czym nastąpiło jeszcze jedno odbicie z przemieszczeniem o około 1,5 m i szybowiec zatrzymał się. Pilot, nie odnosząc żadnych obrażeń, opuścił kabinę szybowca.

Dowódca statku powietrznego, lat 54, posiadał licencję pilota szybowcowego PL(G) ważną do 28.04.2014 r. Nalot ogólny na szybowcach wynosił 1452 godziny, z czego 301 godzin na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było lądowanie szybowca w terenie przygodnym na polu o znacznych wymiarach, ale o nierównej nawierzchni i zasiewie o zróżnicowanej wysokości, w wyniku czego szybowiec został poważnie uszkodzony.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia był brak możliwości prawidłowej oceny z powietrza wysokości zasiewu i stanu nawierzchni wybranego pola przygodnego lądowania w miejscu przyziemienia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński