

Warszawa, dnia 21 listopada 2012 r.

Poz. 107

**KOMUNIKAT NR 68
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 listopada 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 631/09

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 2009 r., na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std.3, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"

w grupie przyczynowej: "Błędy proceduralne – H4" .

2. Opis wypadku lotniczego:

Pilot szybowcowy zaplanował przelot po trasie trójkąta 300 km. Do przelotu wystartował za samolotem o godzinie 12:15 LMT. Po zaliczeniu drugiego punktu zwrotnego podczas powrotu do lotniska warunki termiczne uległy znacznemu pogorszeniu. Pilot będąc w odległości ok. 9 km na wschód od lotniska w Świdniku (w zasięgu dolotu do tego lotniska), prawdopodobnie z braku świadomości dokładnego aktualnego położenia geograficznego, podjął niewłaściwą decyzję taktyczną i poleciał na południe. Wznoszenia termiczne w tym rejonie zaniknęły całkowicie i pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Do lądowania pilot wybrał pole z wykoszonym zbożem. Na polu tym pracował kombajn, który skosił zboże z większości jego powierzchni. Na wysokości ok. 450 m pilot otworzył kran spustu balastu wodnego. Następnie wykonał nad polem dwa kręgi w celu podjęcia decyzji o kierunku lądowania. Wybrane pole dłuższym bokiem usytuowane było prostopadle do kierunku wiatru. Na jednym kierunku podejścia znajdowała się linia średniego napięcia a na przeciwnym był kombajn, który jeszcze kosił zboże na tym polu. Pilot wybrał lądowanie znad linii średniego napięcia. Przed ostatnim zakrętem pilot wypuścił podwozie a po jego wykonaniu otworzył hamulce aerodynamiczne. Podejście do lądowania pilot wykonywał z prędkością 110-120 km/h. Pilot przeleciał nad linią średniego napięcia na wysokości ok. 20-30 m wyższej niż optymalna dla krótkiego lądowania na wybranym polu. Z powodu istniejącej na końcu pola przeszkody w postaci kombajnu oraz mając świadomość, że szybowiec Jantar posiada długi dobieg po lądowaniu, pilot odruchowo zmniejszył prędkość lotu. Zmniejszenie prędkości okazało się na tyle duże, że szybowiec znalazł się w początku przecignięcia i nastąpiły kilkukrotne przechylenia na skrzydło w lewo i prawo. Ze względu na małą wysokość pilot starał się utrzymać skrzydła w poziomie nie zwiększając prędkości. Prawdopodobnie dość twarde przyziemienie nastąpiło z trawersem, co spowodowało na skutek znacznych odkształceń kadłuba, spadnięcie limuzynki kabiny. Zbiorniki balastowe nie były całkowicie opróżnione, gdyż część wody wylała się na miejscu zdarzenia. Pilot szybowca nie odniósł obrażeń i o własnych siłach opuściłabinę. Szybowiec został uszkodzony.

Pilot, lat 41, posiadał ważną licencja pilota szybowcowego PL(G). Do dnia wypadku uzyskał nalot ogólny około 500 godzin, w tym na SZD-48-3 Jantar Std. 3, 42 godz. (18 lotów, jedno lądowanie w terenie przygodnym).

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd pilotażu polegający na doprowadzeniu szybowca do stanu przeciągnięcia w fazie podejścia do lądowania, co spowodowało twarde przyziemienie z trawersem i uszkodzenie szybowca.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był niewłaściwy wybór pola do lądowania oraz błąd w taktyce wykonania przelotu polegający na niepodjęciu decyzji o dolicie do lotniska będącego w zasięgu szybowca po zaniku noszeń termicznych.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski