

Warszawa, dnia 28 marca 2013 r.

Poz. 54

**KOMUNIKAT NR 34  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 28 marca 2013 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 30/13**

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 13 stycznia 2013 r., na śmigłowcu Helisport CH-7 Kompress, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**

**w grupie przyczynowej: " Postępowanie umyślne – H1".**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował w kierunku wschodnim, wznosząc śmigłowiec na małą wysokość (ok. 2 m), a następnie przy niewielkiej prędkości postępowej śmigłowiec został wprowadzony w prawy zakręt z przechyleniem wynoszącym ok. 10°, chwilami rosnącym do ok. 20°. Po 68 s lotu nastąpiło przejście w lewy zakręt z przechyleniem wynoszącym ok. 30°, chwilami rosnącym do 35-40°. Po przebyciu przez śmigłowiec ok. 400 m po torze przypominającym literę „S” nastąpił kontakt lewej płozy podwozia z pokrywą śnieżną zalegającą na trawiastej części lotniska (śnieg osiadły, grubość 20-25 cm) oraz stopniowe zagłębianie płozy w śniegu aż do jej zarycia w darni. Śmigłowiec zderzył się z zaśnieżoną nawierzchnią lotniska po 139 s od startu, lecąc z kursem 32° przy prędkości postępowej 2,86 m/s (tj. ok. 10 km/h), z przechyleniem 20° w lewo, w miejscu, gdzie występuje maksimum lokalnej wypukłości terenowej o linii grzbietu praktycznie prostopadłej do kierunku lotu i gdzie boczne nachylenie stoku terenu wynosi ok. 1,25° (spadek w prawo w stosunku do kierunku lotu śmigłowca). Określenie kąta pochylenia śmigłowca w chwili kontaktu płozy podwozia z powierzchnią śniegu nie było możliwe. Po zaryciu płozy podwozia nastąpiło silne pochylenie śmigłowca „na nos” i zaczepienie końcówką łopaty wirnika głównego o zaśnieżoną nawierzchnię lotniska. Dalszą konsekwencją było zniszczenie wirnika głównego i przewrócenie się śmigłowca „na nos” z dwukrotnym przekoziółkowaniem, w wyniku czego lewa płoza podwozia oraz belka ogonowa odłamała się od kadłuba i uległa zniszczeniu (połamaniu na kilka części), zniszczone zostało oszklenie kabiny, a tablica przyrządów wyrwana z zamocowania. Pilot odniósł przy tym poważne obrażenia wewnętrzne, lecz zdołał opuścićabinę śmigłowca samodzielnie przed przybyciem osób, które udzieliły mu pierwszej pomocy. Wystąpiło rozszczelnienie zbiornika paliwowego i doszło do niewielkiego rozlania paliwa. Do oszklenia wewnątrz kabiny śmigłowca umocowana była przyssawką kamera skierowana lekko skośnie do przodu w lewo, która zarejestrowała cały lot i dalsze 15 minut po jego zakończeniu. Podczas lotu pogoda była praktycznie bezwietrzna, a zachmurzenie niemal całkowite (słońce przeświecało miejscami przez chmury). Pierwsza faza lotu przebiegała wzdłuż śladów samochodu na śniegu, co mogło pilotowi ułatwiać ocenę wysokości lotu. Dalszy lot przebiegał nad nietkniętą powierzchnią śniegu, co w warunkach

niekontrastowego „bezcieniowego”, rozproszonego oświetlenia stanowiło istotne utrudnienie w ocenie wysokości lotu i ukształtowania terenu.

Pilot, lat 46, posiadał ważne czeskie świadectwo kwalifikacji pilota śmigłowca ultralekkiego (Pilotni prukaz wydany przez LAACR w 2003 r.). Nalot ogólny na śmigłowcach ok. 580 lotów w łącznym czasie ok. 140 godz. - wszystkie loty na CH-7 Kompress. Nalot ogólny na różnych rodzajach statków powietrznych ok. 850 godz.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

### 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd pilotażu polegający na nieprawidłowej wzrokowej ocenie wysokości lotu w trakcie niskiego przelotu w fazie zakrętu nad lotniskiem.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- lokalne ukształtowanie terenu lotniska, tworzące lekką wypukłość na torze lotu śmigłowca;
- gładka pokrywa śnieżna na powierzchni terenu lotniska i rozproszone oświetlenie, utrudniające ocenę wysokości lotu i ukształtowania terenu.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Ołowski**