

Dział : ZP

Adres :

EADS PZL „Warszawa-Okęcie” S. A.
Zakład Usług Agrolotniczych w Mielcu
Skrytka pocztowa 51
39-300 Mielec - Lotnisko
Telefon : 0-17-5864742 / 0-17-7887841
Fax : 0-17-7886087
Email : zua@ptc.pl

Przewodniczący PKBWL
dr inż. Stanisław Żurkowski

00-928 Warszawa
ul. Chałubińskiego 4/6

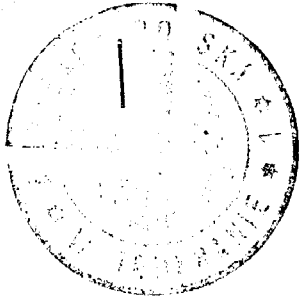
Szanowny Panie Przewodniczący,

06-10-2004

EADS PZL Warszawa Okęcie S.A. ZUA Mielec w załączeniu przesyła kserokopie protokołu badania katastrofy samolotu AN-2 SP-WPZ zaistniałej 10 kwietnia 2003 a otrzymane z CAO.IRI w dniu 1.10.2004 roku .

Z poważaniem.

Józef Roguz



Teheran 05.09.2004

Tłumaczenie z języka perskiego

2. Analiza

Na podstawie informacji wyszczególnionych w punkcie 1 raportu (Factual Information), oraz przeprowadzonych badań, analizie podlegają wymienione poniżej okoliczności związane z katastrofą.

- 2-1 Pilot samolotu, pan _____ jeden z bardziej doświadczonych i o długim stażu w opryskach chemicznych, przed oddelegowaniem do Islamskiej Republiki Iranu, wykonał stosowne testy lotnicze, a podczas zaistnienia wypadku, posiadał należne świadectwo lekarskie.
- 2-2 W ciągu minionych 18 lat, włączywszy ostatnią delegację, kiedy to uległ wypadkowi, trzynastokrotnie udawał się do Islamskiej republiki Iranu celem odbywania lotów opryskowych i posiadał pełną wiedzę odnośnie sposobu wykonywania tychże, jak również co do różnorodnych warunków na obszarach pracy w Iranie.
- 2-3 Podczas ostatniej nocy przed katastrofą, pilot nie miał problemów ze zdrowiem fizycznym, psychicznym, problemów rodzinnych, związanych z odpoczynkiem, czy też z rodzajem spożytych posiłków.
- 2-4 Technik lotu, 32- letni pan _____, posiadał niezbędne świadectwa specjalizacji lotniczej, a podczas zaistnienia wypadku również miał ważne świadectwo lekarskie.
- 2-5 W ciągu ostatnich dwóch lat, włączywszy tę delegację, w/w po raz trzeci przybył do Islamskiej Republiki Iranu dla wykonywania czynności opryskowych i posiadał względną wiedzę o warunkach i sytuacji lotów na obszarach pracy w Iranie.
- 2-6 Technik lotu nie miał problemów ze zdrowiem fizycznym. psychicznym, problemów rodzinnych, związanych z odpoczynkiem, czy też rodzajem spożytych posiłków w noc poprzedzającą wypadek.
- 2-7 Technik rolnictwa, pan _____ nie miał zezwolenia na przelot i powinien był przed wylotem objaśnić pilotowi mapę. W tej sprawie osoby z kierownictwa Organizacji Ochrony Roślin Ministerstwa Rolnictwa Oddział Qom, nie podporządkowały się instrukcjom wydanym przez Ministerstwo Rolnictwa – niedołęstwo nadzoru i kontroli w tym względzie jest oczywiste.
- 2-8 Pilot samolotu, który uległ wypadkowi, również nie miał prawa – co stanowi instrukcja lotu – wziąć na pokład technika rolnictwa pana _____, natomiast przed startem powinien był – wzięwszy za podstawę

objaśnioną mapę (plan), jak również celem dokładniejszego rozeznania obszaru oprysku – skorzystać z osoby z chorągiewką sygnałową.

- 2-9 Po zapoznaniu się ze „stażem” samolotu, jego dokumentacją techniczną, zeznaniami pilota – samolot w czasie gdy uległ wypadkowi był sprawny technicznie, a jego kontrole techniczne dokonane były w wymaganych terminach.
- 2-10 Z uwagi na obecność nad regionem podlegającym opryskowi chemicznemu, licznych linii elektrycznych przebiegających w bliskiej odległości od siebie – pilot powinien był właśnie ze względu na nie - wstrzymać się od opryskiwania z powietrza. Zastosowanoby - bardziej odpowiednie – opryskiwanie urządzeniami ziemnymi.
- 2-11 Zgodnie z opinią ekspertów technicznych, samolot został kompletnie rozbity i nie nadaje się do remontu.
- 2-12 Dwaj polscy piloci przebywający w Qom nie posiadali mapy miejscowej 1/50000.
- 2-13 Wziąwszy za podstawę raport Krajowej Organizacji Meteorologicznej, warunki pogodowe dla Qom w godz. 10.30. – 14.30. zgodnie z UTC (0600 – 1000) pod względem siły wiatru – widoczności – rodzaju chmur i ich pułapu, temperatury, ilości rosy i ciśnienia powietrza – były w normie, jednak zgodnie z oświadczeniami naocznych świadków i pilotów – zmieniały się kierunki podmuchów wiatru połączonego z opadami deszczu.

3. Wniosek.

3-1 Przyczyna główna.

Zgodnie z opisem zawartym w punkcie 1 i 2 raportu, przeprowadzonymi w tej sprawie badaniami, istniejącymi dokumentami, wizją lokalną, oświadczeniami pilota, który uległ wypadkowi, oraz (innego) polskiego pilota przebywającego w Qom, naocznych świadków, orzeczeniu lekarza medycyny lotniczej, analogią zdarzeń i opinia świadków katastrofy – z powodu istnienia licznych, biegnących w różnych kierunkach i blisko siebie, nieoznakowanych kabli elektrycznych, oraz innych, istniejących na tym obszarze przeszkód, jak również położenia terenu opryskowego pomiędzy dwiema wiązkami kabli energetycznych, oraz wziąwszy pod uwagę właściwości i warunki przelotu opryskowego na niewielkiej wysokości i małych, obszarowo ograniczonych terenach – pilot znalazłszy się podczas oprysku i poznawania nowego terenu leżącego między biegnącymi w pobliżu siebie dwiema liniami energetycznymi, nagle i nieoczekiwanie uderza w jedna z linii wysokiego napięcia, ulegając katastrofie. W związku z powyższym za przyczynę główną katastrofy uznaje się nie usterkę techniczną, lecz czynnik ludzki (błąd pilota).

-2 Czynniki poboczne:

- 3-2-1 Pilot przed lotem nie był zorientowany co do pola podlegającego opryskowi o czym stanowiła stosowna mapa o podziałce 1/50000.
- 3-2-2 Niewyznaczenie osoby z chorągiewką sygnalizacyjną na obszarze podlegającym opryskowi, celem lepszego rozeznania.
- 3-2-3 Brak stosownej mapy terenowej o podziałce 1/50000 – celem wykorzystania przez pilotów na obszarze czynności.
- 3-2-4 Obecność eksperta rolnictwa w samolocie, jego reakcje bez zwracania uwagi na warunki przelotowe, mogą w każdej chwili powodować niebezpieczeństwo i błąd pilota.
- 3-2-5 Warunki pogodowe na obszarze działania podczas zaistnienia katastrofy były zmienne, z turbulencjami, co nie było bez wpływu na zaistnienie wypadku.

4. **Zalecenia odnośnie bezpieczeństwa.**

Dla zapobieżenia podobnym katastrofom i zwiększenia współczynnika bezpieczeństwa lotów, postanowiono wdrożyć do wykonania co następuje:

- 4-1 Do wykonywania lotów opryskowych nie będą przyjmowani piloci zagraniczni – strony kontraktu, którzy przekroczyli 60 – ty rok życia.
- 4-2 Ponownie z całą mocą należy uzmysłwić wszystkim pilotom firmy, oraz wszystkim pilotom – obcokrajowcom, będącym stroną kontrakt, że zabrania się w sposób bezwzględny zabierania na pokład jakichkolwiek osób postronnych.
- 4-3 Sporządzić wystarczającą liczbę map 1/50000 obszarów działania i przekazać na użytek pilotów.
- 4-4 Pilnym i niezbędnym jest oddelegowanie na obszar działania przedstawiciela firmy ds. wykonawczych, towarzyszącego całej ekipie z firm będących stroną kontraktu – celem sprawowania nadzoru, kontroli i koniecznej koordynacji.
- 4-5 Piloci są zobowiązani do unikania jakiegokolwiek ryzyka podczas lotu, a w przypadku, gdy teren oprysku jest trudny i niebezpieczny – do wstrzymania się od wykonywania czynności opryskowych – właśnie z uwagi na te trudności i przeszkody.
- 4-6 Przyjąć taki porządek, by miała miejsce niezbędna koordynacja w sprawach wypłaty ubezpieczenia osób trzecich, przez firmy zagraniczne – strony kontraktu z krajowymi przepisami ubezpieczeniowymi.

Tłumaczyła

AMBASADA
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
WYDZIAŁ KONSULARNY
W TEHERANIE

Nr. 3132-235-187/04.....
Świadcę zgodność tłumaczenia
na język ..polski.....
z oryginałem-odpisem-tłumaczeniem
sporządzonym w języku ..perskim.....
..Teheran....., dnia 05-09-2004.

