

KOMUNIKAT Nr 108

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 111/05

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 2 lipca 2005 r., na szybowcu Jantar St. 2/MEL SZD-48-1, na którym lot wykonywał pilot szybowcowy, lat 31, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy zaplanował wykonanie przelotu szybowcowego po trasie: ŻERANÓW - ŁAPY - OLSZTYN - ŻERANÓW wg zadania VII ćw. 2 (Program Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego wyd.2004). Po starcie i wyholowaniu szybowca na wysokość 600 m, pilot podjął decyzję wyczepienia się, a po naborze 1050 m wysokości wykonał odejście na trasę. Po zaniku wznoszeń na pierwszym odcinku trasy i utracie około 250 m wysokości, pilot podjął decyzję o przerwaniu wykonywania dalszego przelotu. Pilot ocenił jednak, że z tej wysokości oraz aktualnej pozycji nie wróci nad lotnisko, w związku z czym z wysokości około 800 m, rozpoczął procedurę lądowania w terenie przygodnym. Podczas lądowania na polu z wysoką uprawą (zboże), nastąpiło uszkodzenie kadłuba i skrzydeł szybowca. Pilot nie doznał obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku było wykonanie lądowania w terenie przygodnym o wysokiej uprawie (zboże) ze zwiększoną prędkością przyziemienia bez wykonania wyrównania i wytrzymania na wysokości uprawy.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- podjęcie przedwczesnej decyzji rozpoczęcia przelotu przez pilota przy niesprawdzonych i słabych warunkach termicznych na planowanej trasie;
- gęsta zabudowa w sektorze wylotu na trasy szybowcowe utrudniająca wybór bezpiecznego pola do przeprowadzenia przygodnego lądowania;
- utrudniona ocena powierzchni ziemi pod wysoką uprawą;
- brak w Aeroklubie Warszawskim w okresie zaistnienia wypadku szczegółowego i aktualnego wykazu sprawdzonych pól przydatnych do przygodnego lądowania szybowców.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
 - 4.1. Wypadek omówić we wszystkich aeroklubach i ośrodkach szkolenia szybowcowego, zwracając uwagę na obowiązek dokładnej analizy warunków termicznych przy planowaniu i realizacji przelotów.
 - 4.2. W aeroklubach i ośrodkach szkolenia szybowcowego, położonych w terenach zurbanizowanych lub zalesionych, dokonać szczegółowego wyboru pól do przygodnego lądowania szybowców, umieścić je w okresowo uaktualnianym albumie i z każdą zmianą zapoznawać pilotów szybowcowych.
 - 4.3. Rozważyć możliwość zmiany dopuszczalnych wysokości dla rejonu lotów szybowcowych lotniska EPBC.
5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
 - 5.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego podjął działania zmierzające do pozyskania opinii środowiska lotniczego i ekspertów lotniczych, w celu wspólnego opracowania studium zawierającego ocenę ryzyka oraz kryteria bezpiecznej realizacji operacji na lotnisku Babice.


PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Grzegorz Kruszyński