

KOMUNIKAT Nr 40

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 233/08

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 6 maja 2008 r., na samolocie Diamond DA42 Twin Star o Nr rejestracyjnym D-GAAA, na którym lot wykonywał pilot, lat 35, posiadający licencję CPL(A), wydaną przez niemiecki nadzór lotniczy, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Błędy proceduralne – H4”

oraz do kategorii: „Czynnik środowiskowy”

w grupie przyczynowej „Służby lotniskowe, obsługa naziemna – E4”

2. Opis okoliczności wypadku:

W dniu 6 maja 2009 r. pilot wylądował samolotem Star na lotnisku Krywany w Białymstoku. Następnie po około dwóch godzinach, pilot wykołował samolotem w rejon zachodniej części pola wzlotów, na drogę startową 08/26 i ustawił się do startu na kierunku pokrywającym się z kierunkiem wcześniejszego lądowania. Pilot rozpoczął wykonywanie startu, jednak po przebyciu znacznej długości pasa nie nastąpiło oderwanie się samolotu od nawierzchni lotniska. Z powodu nieosiągnięcia odpowiedniej prędkości podczas rozbiegu, pilot przerwał start, wyhamował samolot w części użytkowej lotniska, a następnie pokołował na inną część pola wzlotów lotniska, aby ponowić start na innym kierunku. Decyzji tej nie uzgodnił z zarządzającym lotniska, nie poprosił również o wskazówki. Podczas kołowania samolotem w kierunku południowym, w rejonie południowego skraju pola wzlotów, wkołował w grząską część nawierzchni. Doszło do złożenia się przedniej goleni podwozi i kontakt śmigła z nawierzchnią lotniska. Samolot zatrzymał się oparty przednią częścią kadłuba o nawierzchnię. W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń. Samolot uległ uszkodzeniu.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że przyczyną wypadku było wkołowanie na grząską część nawierzchni użytkowej lotniska i zarycie się podwozia samolotu, co doprowadziło do złożenia przedniej goleni i kontaktu obracających się śmigieł z nawierzchnią lotniska.

PKBWL nie wyklucza również, że blokada zamków goleni mogła ulec wcześniejszemu naruszeniu podczas hamowania po nieudanym rozbiegu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był stan nawierzchni części użytkowej lotniska i brak odpowiedniego oznakowania jej granic.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Ze względu na stan faktyczny części użytkowej lotniska, która nie odpowiada informacji w AIP Polska, zarządzający lotniskiem powinien:

- 4.1. Rejony lotniska nienadające się do eksploatacji wyłączyć z części użytkowej i oznakować.
- 4.2. Zwrócić się do Polskiej Agencji Żeglugi powietrznej (PAŻP) o wydanie NOTAM informującego o faktycznej części użytkowej lotniska.
- 4.3. W jak najkrótszym czasie uaktualnić dane techniczno-eksploatacyjne lotniska Białystok Krywany (EPBK) w AIP Polska określające granice pola wzlotów tak, aby odzwierciedlały stan faktyczny.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadzi audyt/kontrolę lotniska Białystok Krywlany.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

