

KOMUNIKAT Nr 64

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 286/09

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 13 maja 2009 r., na szybowcu SZD-48-1 Jantar Std 2, na którym pilot szybowcowy wykonywał lot podczas Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie otwartej, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas zawodów szybowcowych, pomocnik kierownika lotów zauważył, że szybowiec przelatujący nad linią mety na wysokości 3m kontynuuje manewr do lądowania ze schowanym podwoziem. Podał pilotowi szybowca komendę przez radio „(...)wypuść podwozie”. Kilka sekund po wydanej komendzie, szybowiec przeszedł na zniżanie pod dużym kątem i zderzył się z nawierzchnią trawiastą lotniska.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że pilot szybowca po odebraniu informacji od kierującego lądowaniem o nie wypuszczeniu podwozia, będąc na małej wysokości lotu, zamknął hamulce aerodynamiczne, przełożył drążek sterowy do lewej ręki i odblokował podwozie. W tym czasie mimowolnie oddał drążek sterowy od siebie, co przy prędkości 110km/h spowodowało przejście szybowca na zniżanie i zderzenie z ziemią. W wyniku zderzenia szybowiec został uszkodzony, a pilota poddano obserwacji medycznej w szpitalu, ponieważ skarżył się na ból kręgosłupa.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było mimowolne oddanie drążka sterowego „od siebie” po jego przełożeniu do lewej ręki w celu wypuszczenia podwozia prawą ręką.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było nadmierne skoncentrowanie się pilota na wykonaniu dolotu na metę w końcowej fazie konkurencji lotniczej, które doprowadziło do pominięcia czynności wypuszczenia podwozia.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

