

KOMUNIKAT Nr **64**

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia **22 lipca**..... 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr **640/08**

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 2 września 2008 r., na samolocie ULM C42 B Ikarus, pilotowanym przez pilota sportowego - obywatela Niemieckiej Republiki Federalnej, lat 69, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

oraz do kategorii: **„Czynnik środowiskowy”**

w grupie przyczynowej **„Meteorologiczne – E1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotu, po uzyskaniu informacji meteorologicznej, podjął decyzję o wykonaniu przelotu po trasie z lotniska EPOD (Olsztyn-Dajtki) na lotnisko EPTO (Toruń). Pilot wraz z pasażerem wystartowali o godz. 09.03 (LMT). Po około 40 minutach lotu, ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne (gwałtowny spadek widoczności) oraz, według oceny pilota, braku możliwości powrotu na lotnisko startu, pilot zdecydował się lądować w terenie przygodnym. Po sprawdzeniu z powietrza wybranego pola lądowania, pilot uznał je za wystarczająco bezpieczne i przeprowadził lądowanie. Po przyziemieniu, nawierzchnia pola okazała się bardzo miękka, w wyniku czego podwozie ugrzęzło w podmokłym terenie, co spowodowało uszkodzenie śmigła oraz podwozia. Nikt nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku była niewłaściwa analiza warunków meteorologicznych panujących w rejonie wykonywania przelotu oraz nie podjęcie w odpowiednim czasie decyzji o powrocie na lotnisko startu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- lokalne pogarszające się warunki pogodowe, wynikające głównie ze specyficznych warunków terenowych – obniżenie podstawy chmur, widzialności i wzrost wilgotności, istotnie przyczyniły się do zaistnienia wypadku;
- zbyt optymistyczne warunki meteorologiczne przedstawione w opracowaniach służb meteorologicznych w stosunku do faktycznie występujących warunków pogodowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Komentarz PKBWL:

Biorąc pod uwagę szybki wzrost operacji lotniczych lotnictwa ogólnego wskazana jest poprawa ich osłony meteorologicznej. Stacje meteorologiczne IMiGW, znajdujące się na lotniskach lub w ich bezpośrednim pobliżu, powinny przygotowywać dane obserwacyjne w formie przyjętej dla osłony lotnictwa (np. METER, TAF, GAMET, GAFOR).

Brak właściwych informacji meteorologicznych zagraża bezpieczeństwu wykonywania operacji lotniczych, szczególnie w pogarszających się niespodziewanie warunkach pogodowych. Pilot nieposiadający wystarczających informacji meteorologicznych może mieć trudności w kontynuowaniu lotu, gdy napotka gorsze niż jak się wcześniej spodziewał warunki pogodowe.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

