

KOMUNIKAT Nr 65

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 17 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 225/09

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 22 kwietnia 2009 r., na samolocie kategorii specjalnej Eol-2R, na którym lot wykonywał dowódca statku powietrznego, lat 70, którego licencja pilota utraciła ważność z dniem 30.03.2009 r., klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych **„Błędy proceduralne – H4”** oraz

„Postępowanie umyślne – H1”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Dowódca statku powietrznego wystartował wraz z pasażerem do lotu rekreacyjnego. Lot odbywał się na wysokości 200-250 m. Przed dolotem do lotniska dowódca statku powietrznego nawiązał łączność z kierującym lotami i uzyskał zgodę na lądowanie. Po przyziemieniu na trawiastej części pola wzlotów nastąpiło odbicie samolotu od ziemi, a następnie ponowne przyziemienie, podczas którego od gołeni podwozia przedniego odpadło koło. Po kolejnym przyziemieniu przednia goleń pozbawiona koła wyryła ośmiometrową bruzdę w trawiastej nawierzchni pola wzlotów. W końcowej fazie dobiegu samolot skapotował. Dowódca statku powietrznego oraz pasażer nie odnieśli obrażeń dzięki dobrze zapiętym pasom bezpieczeństwa.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”. ustaliła, że:

- dowódca statku powietrznego – pilot samolotowy turystyczny, posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie, ważne KTP i KWT. Ma dużą praktykę lotniczą, szczególnie na samolocie Eol-2R, na którym wykonywał nieprzerwanie loty do chwili wypadku, łącznie około 1500 lotów w czasie ok. 907 godzin;
- licencja pilota utraciła ważność z dniem 30.03.2009 r., a więc na 23 dni przed wypadkiem;
- świadectwo operatora - radiotelefonisty w służbie lotniczej pilota utraciło ważność z dniem 7.05.2004 r.;
- samolot był własnością pilota, był sprawny technicznie i miał ważne pozwolenie;
- samolot był obsługiwany przez licencjonowanych mechaników, a prace okresowe i czynności obsługowe były wykonane w terminie;
- samolot nie był ubezpieczony w zakresie OC;
- w wyniku kapotażu samolot został znacznie uszkodzony.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- Błąd w technice lądowania, polegający na przyziemieniu na zbyt dużej prędkości, w wyniku czego nastąpiło odbicie samolotu od nawierzchni lotniska.
- Niewłaściwa technika poprawiania błędu lądowania po odbiciu samolotu od nawierzchni lotniska, polegająca na oddaniu przez pilota drążka sterowego „od siebie”, w wyniku czego nastąpiło dynamiczne przyziemienie samolotu na przednie koło.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

