

KOMUNIKAT Nr 68

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 474/08

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 19 lipca 2008 r. na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 69, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował za wyciągarką do treningowego lotu termicznego w rejonie lotniska (wg zadania BVIII/1 Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego). Na wysokości około 380 m wyczepił szybowiec i nie zmieniając kierunku poleciał na zachód do chmury Cu w celu podjęcia próby wykorzystania noszeń termicznych. Po nieudanej próbie zdecydował się wrócić na lotnisko. Po wykonaniu zakrętu do lotniska, pilot stwierdził „duszenie” w granicach 2-3 m/s. Oceniając, że nie doleci do lotniska, podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Na wysokości około 150 m wykonał zakręt o 180° w prawo do lądowania, zgodny z kierunkiem startu za wyciągarką. Na prostej do lądowania pilot przypomniał sobie o zmianie kierunku startu, o którym słyszał przez radiostację po swoim starcie. Podjął decyzję o lądowaniu z przeciwnym kursem. Odchylił kierunek lotu lekko w prawo i przeleciał obok wybranego pola. Za polem wykonał zakręt o 180° w lewo na wysokości poniżej 100 m na kurs lądowania. Przed przyziemieniem, przelatując nad sitowiem, szybowiec ściał lewą końcówką skrzydła trzcinę porastającą rów melioracyjny, uszkodzając lewą końcówkę skrzydła na wysokości łączenia z centropłatem. Po przyziemieniu szybowiec wykonał „kangura” na wysokość około 0,5 m. W końcowej fazie dobiegu lewe skrzydło opadło na ziemię i szybowiec wykonał obrót w lewo o około 220°. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- niewłaściwa ocena warunków dolotu do lotniska;
- błąd w technice lądowania, polegający na niewłaściwym planowaniu podejścia do lądowania w terenie przygodnym i przyziemienia szybowca ze zwiększoną prędkością z niedolotem, co doprowadziło do zaczepienia końcówką skrzydła o trzcinę porastającą rów melioracyjny i odbicie szybowca po przyziemieniu, a w końcowej fazie dobiegu obrót w lewo o około 220°.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- zmiana decyzji przez pilota dotycząca kierunku lądowania szybowca na przeciwny;
- brak doświadczenia pilota w lądowaniu w terenie przygodnym - było to jego pierwsze lądowanie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

