

KOMUNIKAT Nr 7.1
PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
z dnia 30.11.2007 r.
w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 132 / 04

Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 4 lipca 2004 r. w Gliwicach, na szybowcu SZD-42-2 „Jantar 2B”, pilotowanym przez mężczyznę, lat 36, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Błędy proceduralne – H5”

1. Opis okoliczności wypadku:

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-LSQ/8122/132-04/253/06)

Pilot szybowcowy wykonywał przelot treningowy po trasie: Gliwice – Kamień Śląski – Piasek – Gliwice. W rejonie Mikołowa (pomiędzy Gliwicami a Kamieniem Śląskim) pilot ocenił, że warunki meteorologiczne nie pozwalają na kontynuowanie lotu po planowanej trasie. Pilot zmienił trasę lotu, ustalając jako kolejny punkt zwrotny m. Blachownia k/Kędzierzyna. Następnie przed dolotem do m. Blachownia, nad m. Stara Kuźnia stwierdził pogorszenie się warunków meteorologicznych i zanik noszeń. Podjął decyzję o powrocie na lotnisko w Gliwicach. W czasie lotu powrotnego, nad obszarami leśnymi, wystąpiły silne prądy opadające (4,5 – 6 m/s) i w odległości około 11 km od lotniska pilot zdecydował o lądowaniu w terenie przygodnym. Pomimo podjętej decyzji o lądowaniu pilot kontynuował lot. Około 2 km na północny zachód od lotniska ostatecznie podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym, na polu uprawnym. Manewr do lądowania „z zakretem o 90°”, wykonał z tylnobocznym wiatrem w kierunku północnym. Po przyziemieniu i dobiegu o długości około 90 m, szybowiec wykonał „cyrkiel” w lewo o 180° i zatrzymał się na kierunku przeciwnym. Pilot nie odniósł obrażeń, szybowiec został znacznie uszkodzony.

2. Przyczyna wypadku:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 1) kontynuowanie dolotu do lotniska, pomimo wcześniej podjętej decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym, co wymusiło na pilocie wybranie przypadkowego pola;
- 2) zbyt późne wykonanie manewru do lądowania z tylnobocznym wiatrem, zwiększającym prędkość przyziemienia, co doprowadziło do „cyrkla” i uszkodzenia szybowca.

3. Stwierdza się naruszenie poniższych przepisów lotniczych:

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

- 1). Prawo lotnicze (Dz.U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331) art. 114, ust 1, w którym Ustawodawca nakazuje:
„Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy”.

2). Instrukcja wykonywania lotów i skoków spadochronowych AP (Wydanie z 25.04.2004r.), Rozdział 12 Loty szybowcowe,

12.7.7 „Wysokość krytyczna w zależności od poziomu wykszolenia i klasy szybowca wynosi: - 200 m dla pilotów szybowcowych posiadających licencję.

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 4.1. dyrektorzy aeroklubów, ośrodków szkolenia - okoliczności i przyczynę wypadku omówić z pilotami szybowcowymi oraz instruktorami. Szczególną uwagę zwrócić na konieczność podejmowania decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym na właściwej wysokości, zgodnie z Instrukcją Wykonywania Lotów i Skoków Spadochronowych AP;
- 4.2. uwzględniając upływ czasu od daty wypadku, pozostawia się jednostce macierzystej podjęcie środków dyscyplinarnych w stosunku do winnego spowodowania wypadku lotniczego.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

