

KOMUNIKAT Nr 12.

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 stycznia..... 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 136/03

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 9 sierpnia 2003 r. na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2B, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 48, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej „Szkolenie – O2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubu odbywały się loty szkolne i treningowe na szybowcach ze startem za samolotem. Ze względów organizacyjnych na lewym skraju niewykoszonego fragmentu lotniska, porośniętego chwastami (o wysokości 40-60cm), rozłożono drugi start na kierunku 320°. Przed startem, do kolejnego lotu „laszującego” na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2B, z uwagi na chwilową zmianę kierunku wiatru, kierownik lotów polecił pilotowi samolotu holującego zmienić kierunek naprężenia liny holowniczej na 360°. W trakcie startu, w końcowej fazie rozbiegu (około 200m od początku rozbiegu), tuż po oderwaniu się zespołu od ziemi, samolot holujący zmienił kierunek lotu o około 20° w prawo. Doprowadziło to do zaczepienia prawym skrzydłem szybowca o roślinność, wskutek czego szybowiec gwałtownie utracił kierunek lotu. Pilot szybowca wyczepił szybowiec, który wykonał niekontrolowany obrót wokół osi pionowej o około 200° i uderzył w ziemię. Pilot szybowca nie odniósł żadnych obrażeń, a szybowiec został poważnie uszkodzony. Pilot samolotu holującego przerwał start i zatrzymał się w granicach użytkowej części lotniska.

3. Przyczyna wypadku:

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

- utrata kierunku podczas rozbiegu przez samolot holujący;
- zaczepienie skrzydłem szybowca o zbyt wysoką roślinność, pokrywającą powierzchnię roboczą lotniska, w czasie korekty kierunku rozbiegu przez pilota szybowca.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- wysoka roślinność pokrywająca roboczą część lotniska;
- niewłaściwy wybór miejsca startu (zbyt blisko niewykoszonej części lotniska);
- pośpiech wynikający z chęci jak najszybszego wykonania planowanych lotów.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1. Zarządzający lotniskami użytku niepublicznego przeanalizują zgodność procedury utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego z treścią §15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 122, poz. 1273 z późn. zm.). W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub gdy są one pominięte, należy uzupełnić procedury o właściwe zapisy do 31 marca 2009 r.
 - 5.2. Organizatorom szkolenia lotniczego oraz kierującym lotami szkolnymi przypomina się o odpowiedzialności za organizację lotów wynikającą z przepisów JAR –FCL.
 - 5.3. Dowódcom załóg samolotów w zespole samolot – szybowiec (szybowce) przypomina się o odpowiedzialności wynikającej z obowiązków dowódcy zespołu określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 05 listopada 2004 w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609).

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

