



Statystyka zdarzeń lotniczych 2015/2016

Warszawa, 17.11.2016 r.

Płk Andrzej LEWANDOWSKI
Przewodniczący PKBWL

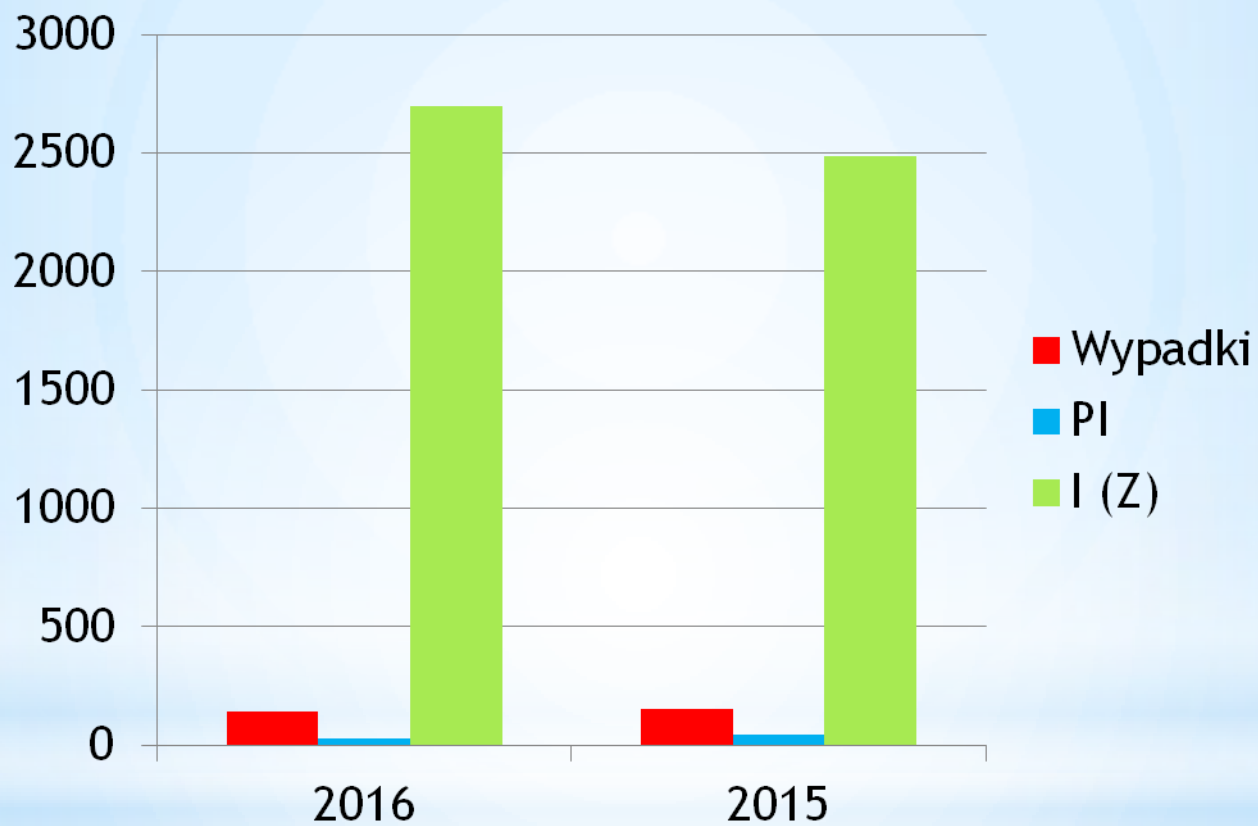




Dedalo i Ikar

Nie leć, synu, za blisko słońca, by nie stajał wosk od jego żaru - nie leć, synu, za blisko morza, by fale nie zwilżyły ci skrzydeł.

(pierwsze zalecenia BL)

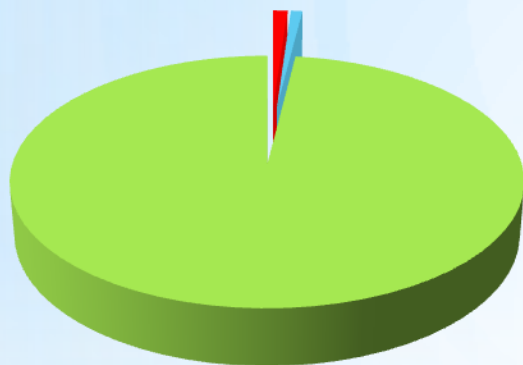


	W	PI	i
2016	141	28	2698
2015	151	43	2489



Operacje Komercyjne

2015 - 2155



■ W
■ PI
■ I

2016-2270



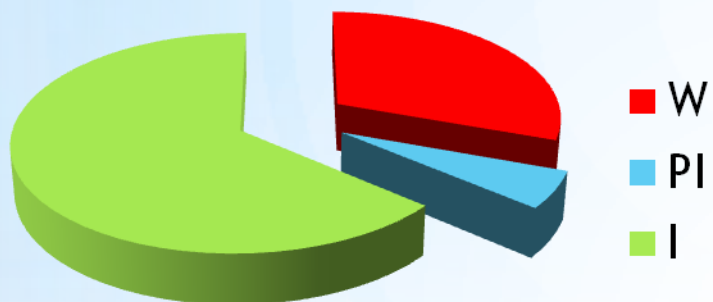
■ W
■ PI
■ I

	W	PI	i
2016	25	20	2225
2015	12	17	2126

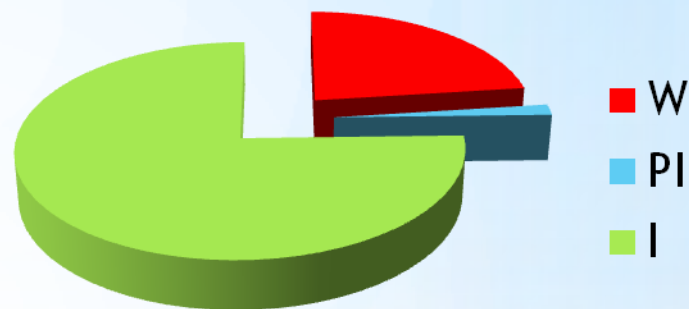


Operacje Lotnictwa Ogólnego

2015 - 528



2016 - 494

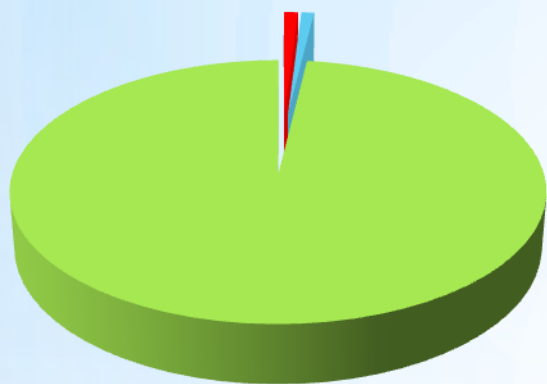


	W	PI	i
2016	113	8	371
2015	139	26	363



Samoloty

2015 - 2176



■ W
■ PI
■ I

2016 - 2254



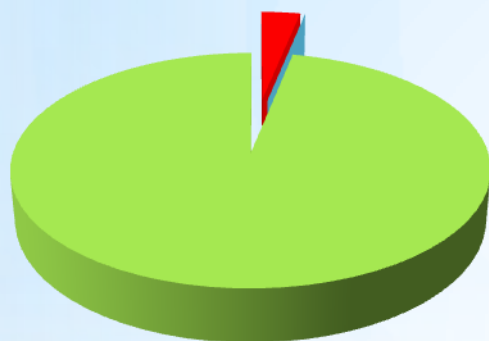
■ W
■ PI
■ I

	W	PI	i
2016	24	18	2212
2015	22	20	2134



Śmigłowce

2015 - 94



■ W
■ PI
■ I

2016 - 119



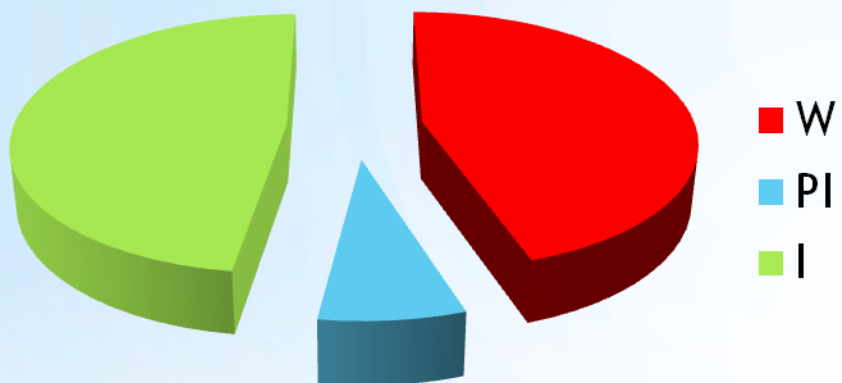
■ W
■ PI
■ I

	W	PI	i
2016	4	0	115
2015	3	0	91

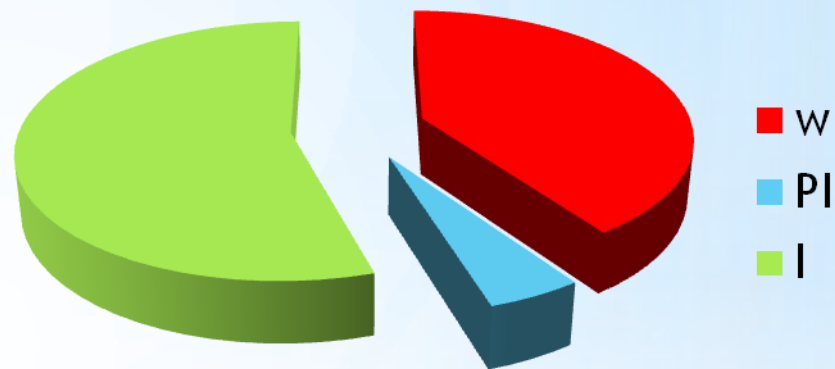


Szybowce

2015 - 69



2016 - 62

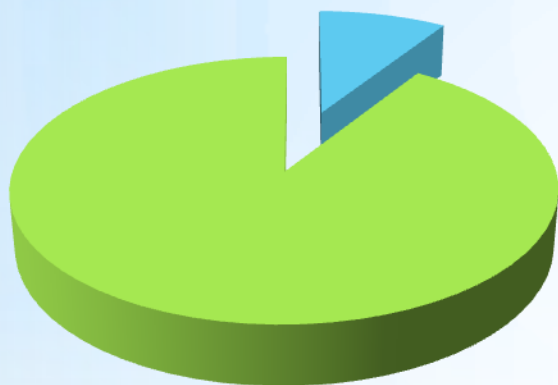


	W	PI	i
2016	25	3	34
2015	31	5	33



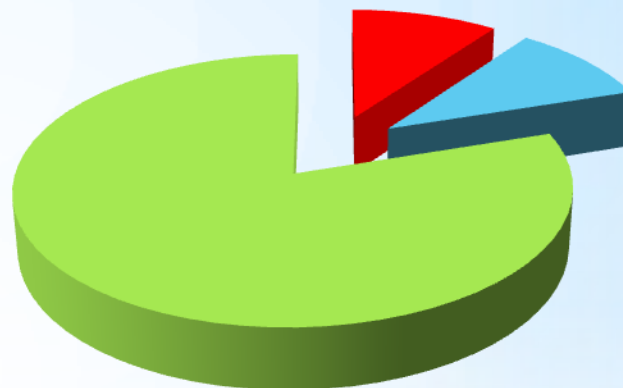
Balony

2015 - 11



■ W
■ PI
■ I

2016 - 10



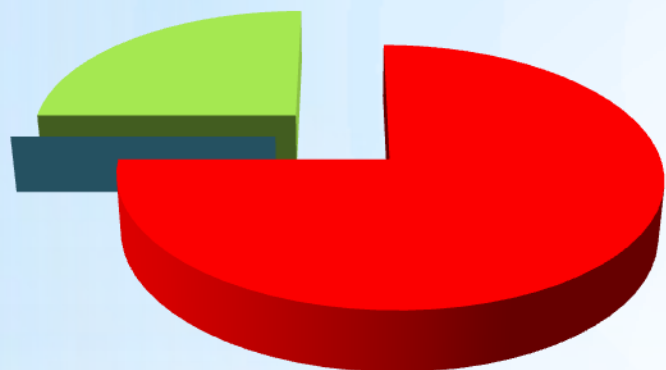
■ W
■ PI
■ I

	W	PI	i
2016	1	1	8
2015	0	1	10



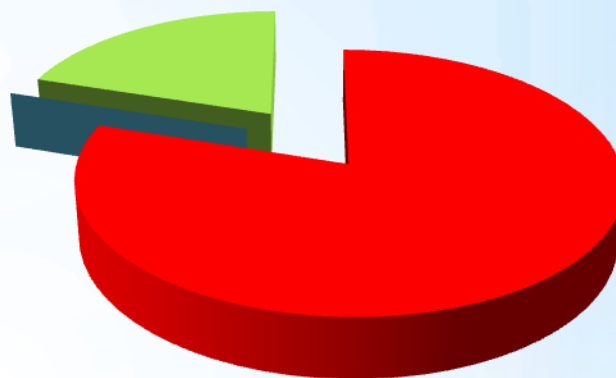
Motolotnie

2015 - 8



■ W
■ PI
■ I

2016 - 10



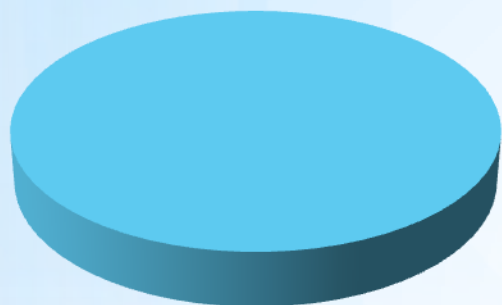
■ W
■ PI
■ I

	W	PI	i
2016	8	0	2
2015	6	0	2



Motoszybowce

2015 - 2



■ W
■ PI
■ I

2016 - 2



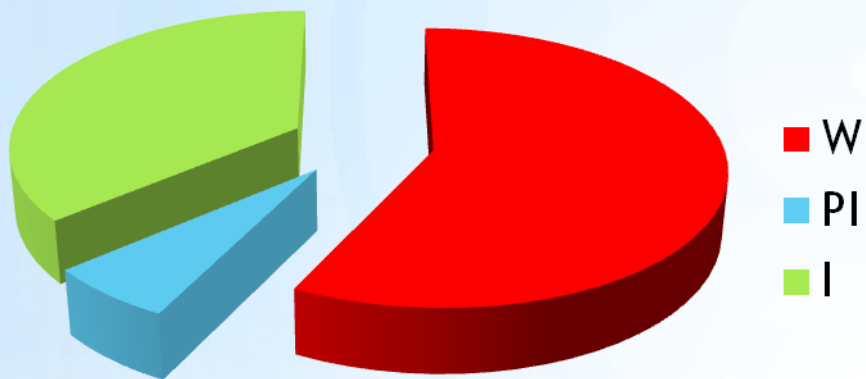
■ W
■ PI
■ I

	W	PI	i
2016	1	0	1
2015	0	2	0

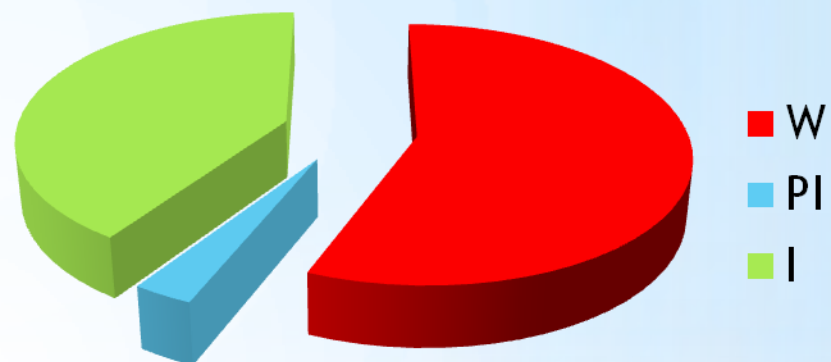


Paralotnie

2015 - 47



2016 - 32

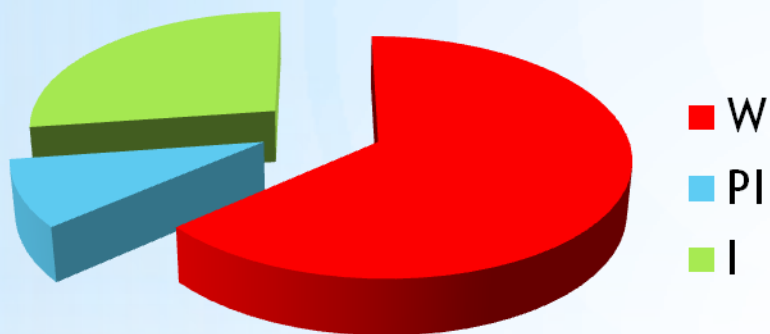


	W	PI	i
2016	18	1	13
2015	27	3	17

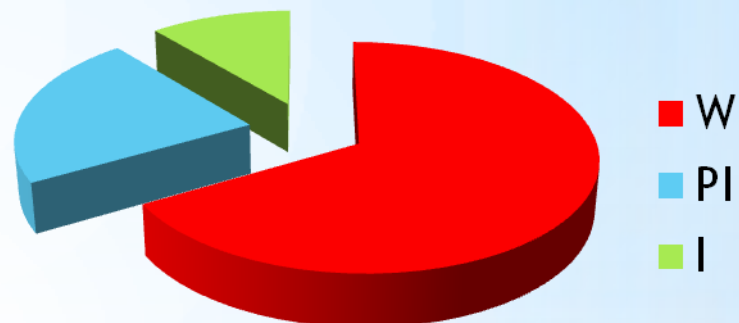


Paralotnie z napędem PPG

2015 - 11



2016 - 9

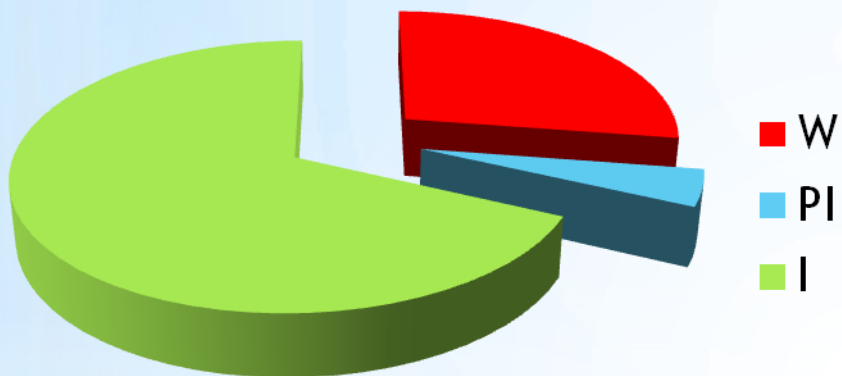


	W	PI	i
2016	6	2	1
2015	7	1	3

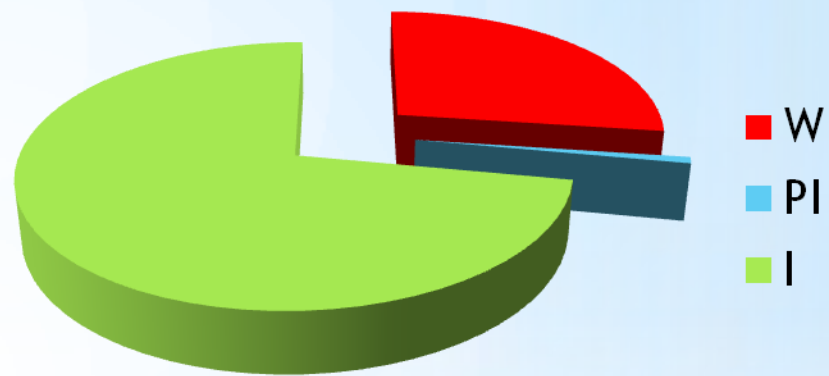


Spadochrony

2015 - 135



2016 - 129

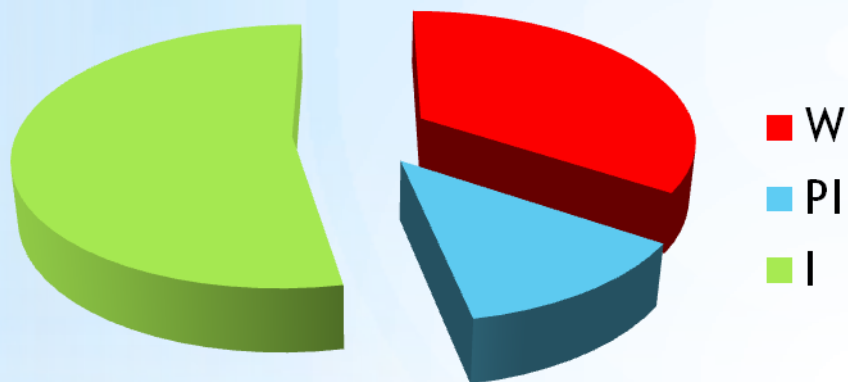


	W	PI	i
2016	35	1	93
2015	37	6	92

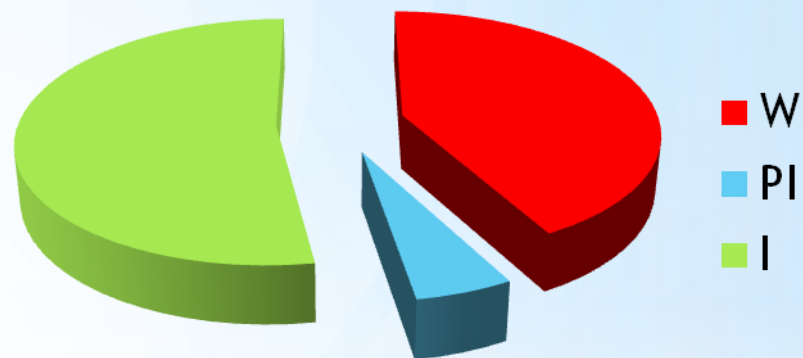


ULM

2015 - 32



2016 - 38

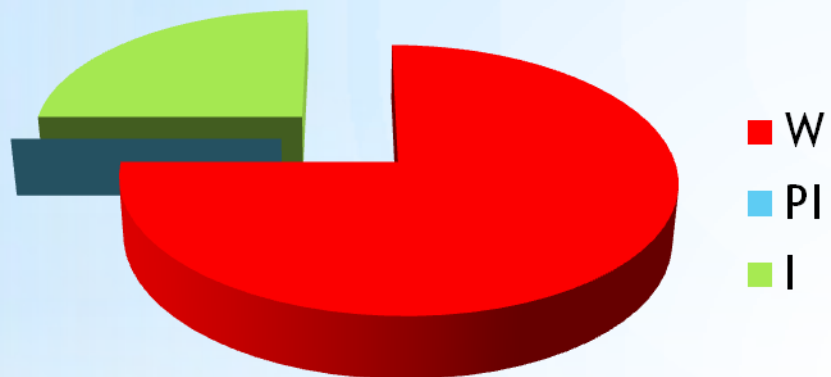


	W	PI	i
2016	16	2	20
2015	11	4	17

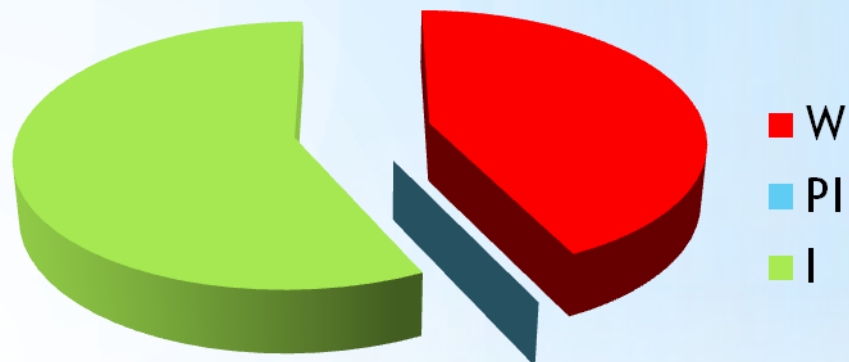


WIATRAKOWCE

2015 - 8



2016 - 7

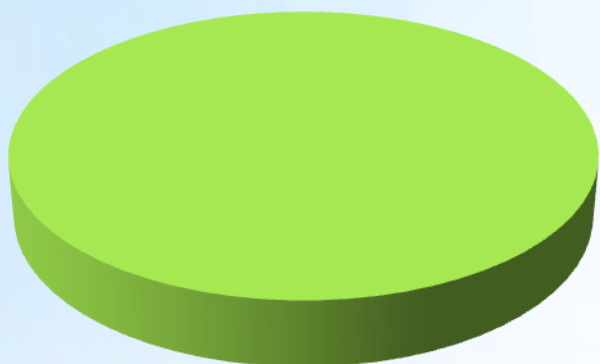


	W	PI	i
2016	3	0	4
2015	6	0	2

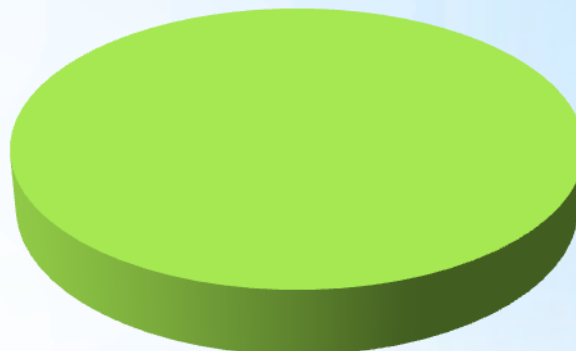


BEZZAŁOGOWE

2015 - 10



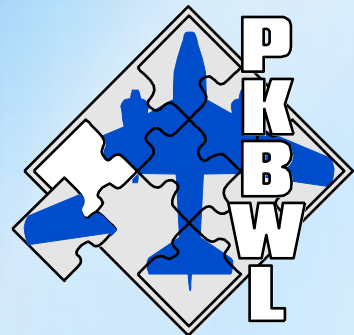
2016 - 10



	W	PI	i
2016	0	0	10
2015	0	0	10



**Długość pasa do lądowania nie
jest tak ważna jak długość pasa,
która została po przyziemieniu**



Zdarzenie 1

W ramach rozgrywanych międzynarodowych zawodów szybowcowych FCC Gliding pilot wykonywał lot na dziewiątą konkurencję.

Okolo godziny 12:00, zaczęły zanikać noszenia termiczne. Kiedy szybowiec znalazł się w rejonie X pilot próbował znaleźć noszenia na zboczu, jednak to się nie udało.

Wykonał więc manewr do lądowania na wcześniej wybranej łące. Przelatując nad nią stwierdził, że w niektórych miejscach jest ona nierówna, w związku z tym postanowił wylądować równolegle do szosy, na równej powierzchni.



Zdarzenie 1

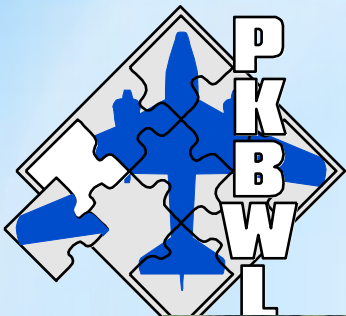
Po przyziemieniu w końcowej fazie dobiegu szybowiec zderzył się drewnianym ogrodzeniem.

W wyniku zderzenia szybowiec został uszkodzony, a ogrodzenie na długości około 30 m zostało zniszczone.

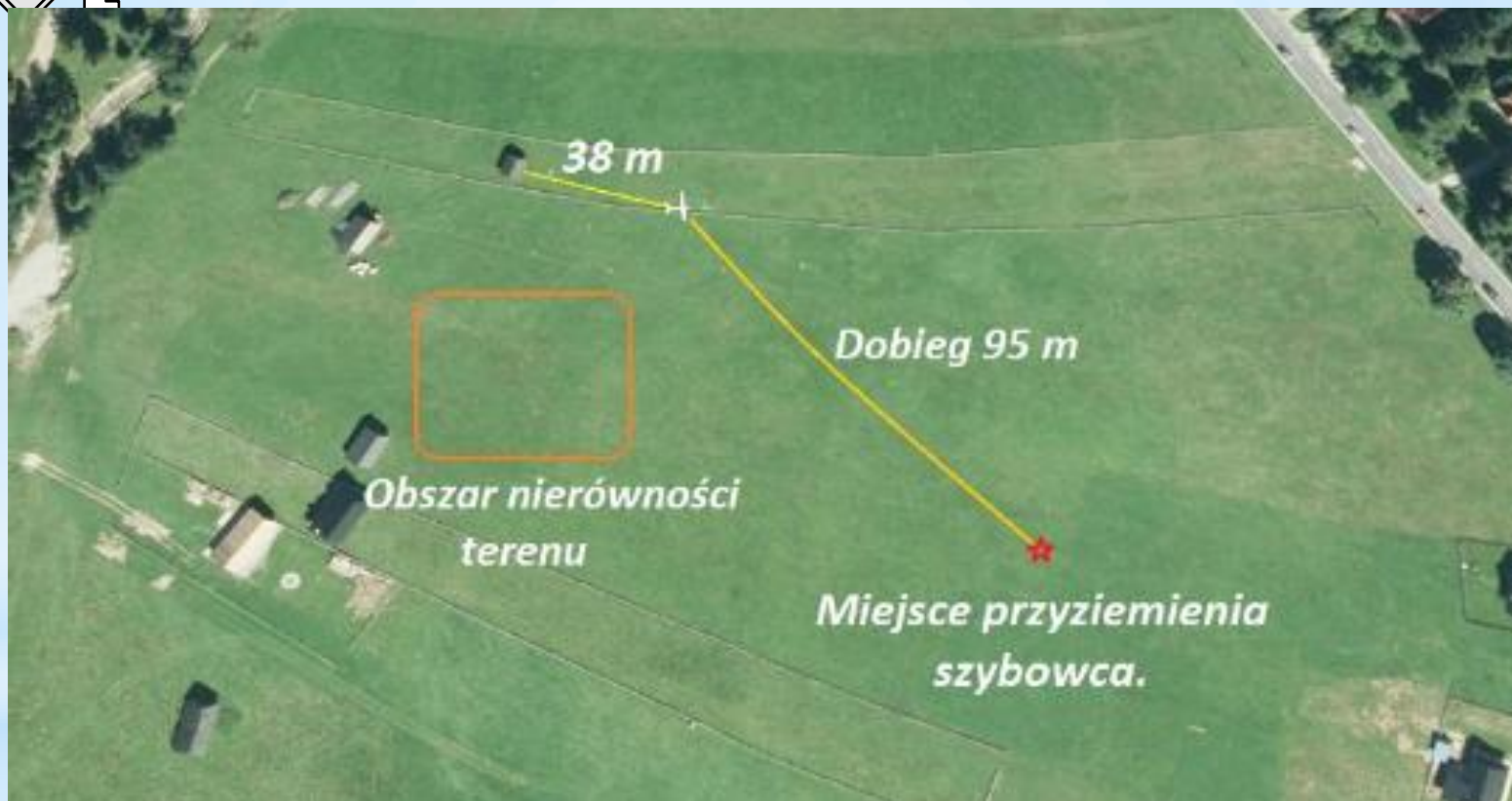
Na pytanie członka PKBWL, który przybył na miejsce wypadku, dlaczego nie zmienił kierunku na dobiegu, pilot odpowiedział, że wydawało mu się, że zatrzyma się przed płotem, a nie chciał kończyć dobiegu na nierównościach.

Przyczyna zdarzenia:

niewłaściwa ocena długości dobiegu szybowca



Zdarzenie 1



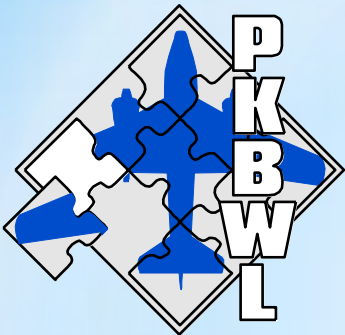


Zdarzenie 2

Na lądowisku X, około godziny 11:00, rozpoczęto starty grawitacyjne szybowców. O godzinie 12:06 pilot szybowca SZD-30 Pirat wykonał start grawitacyjny do lotu żaglowego.

Po prawidłowym rozbiegu, wykonał zakręt w prawo i kontynuował lot wzdłuż zbocza, chcąc nawiązać kontakt z prądami wstępującymi.

Po chwili wykonał zakręt w lewo, od zbocza i wyprowadził szybowiec na kierunek wschodni. Obserwujący lot instruktor zauważył, że szybowiec nadmiernie zbliża się do zbocza, więc ostrzegł pilota przez radio.



Zdarzenie 2

Pilot działając z opóźnieniem nieznacznie odchylił lot, ale szybowiec niebezpiecznie zbliżał się do ściany lasu po wschodniej stronie lądowiska. Instruktor wydał kilkakrotnie polecenie wykonania zakrętu w prawo, od zbocza. Pilot zaczął wykonywać zakręt w prawo z dużym przechyleniem, ale w trakcie zakrętu szybowiec zahaczył prawym skrzydłem o wierzchołek topoli rosnącej w zagajniku przed lasem. Szybowiec w konfiguracji prawie pionowej zderzył się z ziemią. Szybowiec został zniszczony, a pilot poniósł śmierć na miejscu wypadku.



Zdarzenie 2

Przyczyny wypadku lotniczego:

- Nadmierne zbliżenie szybowca do zbocza i ściany lasu po wschodniej stronie lądowiska oraz opóźniona reakcja pilota na polecenia instruktora przekazywane drogą radiową.
- Niewłaściwy podział uwagi w trakcie wykonywania zakrętu z dużym przechyleniem, na krytycznie małej wysokości nad zboczem i zderzenie szybowca z wierzchołkiem drzewa, a następnie z ziemią.

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.



Zdarzenie 3

Samolot AN-2P, właściciel i użytkownik prywatny.

Samolot na skutek kolizji z drzewami zagajnika został poważnie uszkodzony. Uszkodzone zostały sloty i kesony wszystkich czterech skrzydeł oraz czołowa osłona silnika i śmigło.



Zdarzenie 3

Pilot samolotowy turystyczny, dowódca st. pow., zaplanował przelot rekreacyjny z X do miejscowości Y, z międzylądowaniem. Na pokładzie samolotu była dwuosobowa załoga i ośmioro pasażerów, w tym dzieci. W trakcie lotu, z uwagi na zbliżający się zachód słońca i wystarczający zapas paliwa, pilot po uzgodnieniu ze służbami ruchu lotniczego (ATM), zrezygnował z międzylądowania i postanowił kontynuować lot bezpośrednio do lądowiska. W trakcie przelotu TMA Rzeszów załoga zaobserwowała chmurę Cb i odebrała komunikat meteorologiczny. Kontroler na podstawie odczytu radaru stwierdził, że chmura ta znajduje się nad Krosnem i przemieszcza się na wschód. Po opuszczeniu TMA EPRZ załoga ponownie nawiązała łączność i zgłosiła omijanie chmury Cb po wschodniej stronie i dalszy lot do Y. Około 10 min. przed lądowaniem załoga obserwowała w rejonie lotu słaby wiatr, do 5 kt, z kierunku zachodniego. Przed lądowaniem pilot skontrolował przedział pasażerski i upewnił się, że wszystkie osoby są zapięte pasami bezpieczeństwa na swoich fotelach.



Zdarzenie 3

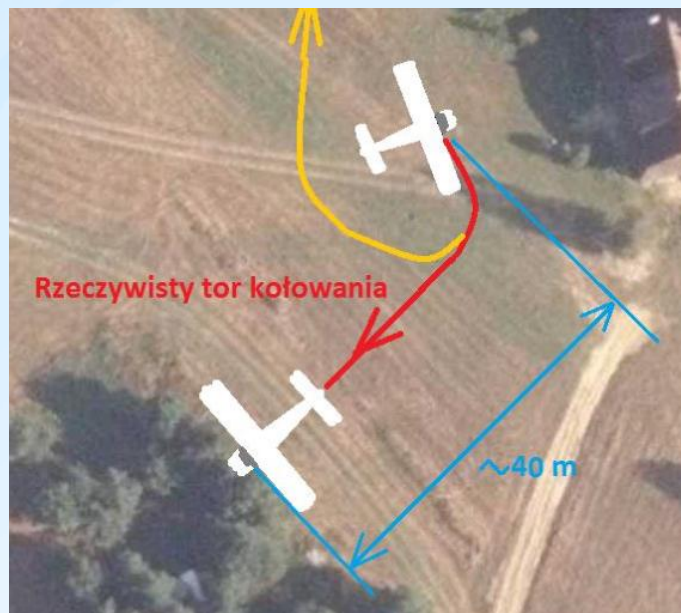
Podejście do lądowania i lądowanie odbywało się na kierunku 130° . Pilot wychylił pełne klapy i samolot przyziemił 30-50 m za dolnym ogranicznikiem. Lądowanie nastąpiło o godzinie 17.45 LMT. Po lądowaniu samolot podkołował po prostej bezpośrednio pod schronisko.

Samolot zatrzymał się przed schroniskiem, ale był mocno przechylony na prawą stronę ze względu na konfigurację stoku przed budynkiem. W tych okolicznościach pilot postanowił zawrócić do miejsca parkowania, gdzie teren był bardziej wypoziomowany.

Należy w tym miejscu dodać, że pilot znał to lądowisko i wcześniej już tam kilkakrotnie lądował.



Zdarzenie 3



W tym celu pilot rozpoczął wykonywanie zakrętu w prawo blokując hamulcem prawe koło i równocześnie zwiększając obroty silnika. Po wykonaniu obrotu o ok. 180° , kiedy samolot znajdował się w pozycji ze stokiem, koła podwozia głównego wpadły w poślizg na wilgotnym gliniastym podłożu i samolot zaczął się staczać po stoku w kierunku sosnowego zagajnika. Mimo zwiększenia obrotów silnika zakrętu nie udało się dokończyć. Pilot widząc, że kolizja z drzewami jest nieunikniona, zdławił silnik i zamknął zawór odcinający paliwo. Samolot z niewielką prędkością zderzył się z drzewami, ale mimo tego został poważnie uszkodzony.

Pilot wyłączył iskrowniki i zamknął główny zawór paliwowy. Nie stwierdzono wycieków paliwa. Nikt nie odniósł obrażeń.



Zdarzenie 3

Przyczyny zdarzenia:

- Zakończenie kołowania i zatrzymanie samolotu po lądowaniu poza miejscem przeznaczonym na postój samolotów na lądowisku.
- Próba zmiany miejsca postoju i wykonywanie w tym celu zakrętu w dół stoku, przy znacznej pochyłości gliniastej nawierzchni pokrytej trawą, która po opadach deszczu sprzyjała poślizgowi podwozia.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

małe doświadczenie pilota w operowaniu na lądowiskach górskich



**Samolot, którym lecisz, nie wie jak
wysokie masz stanowisko, tytuł naukowy i
ile pieniędzy w banku - liczą się tylko
twoje umiejętności pilotażowe**