

23

KOMUNIKAT NR 63 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 112/06

Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 25 maja 2006 r., na szybowcu SZD-24C Foka, pilotowanym przez ucznia-pilota szybowcowego, lat 40, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy operacyjne – H3**”.

1. Opis okoliczności wypadku:
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8122/112-06/003/07)

Uczeń-pilot po dwu i pół godzinnym locie w rejonie Puszczy Niepołomickiej stwierdził pogorszenie się warunków termicznych i postanowił wracać na lotnisko. Podczas powrotu z lotu termicznego, przed lądowaniem, uczeń-pilot natrafił na silne prądy opadające i zaczął gwałtownie tracić wysokość. Początkowo zamierzał lądować na polach po wschodniej stronie lotniska, ale zmienił decyzję ze względu na pracujących tam ludzi i nadzieję, że zdoła dolecieć do lotniska. Będąc na prostej do lądowania zauważył słup linii energetycznej, który postanowił „przeskoczyć”. W trakcie tego manewru doszło do przeciągnięcia szybowca, szybowiec przepadł i zderzył się z ziemią. Szybowiec po zderzeniu z ziemią skapotował i uległ całkowitemu zniszczeniu. Pilot nie doznał obrażeń.

2. Przyczyna wypadku:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku lotniczego było:

- zbyt późna decyzja o przerwaniu lotu termicznego i powrocie do lotniska oraz kontynuowanie dolotu pomimo znacznej utraty wysokości;
- przeciągnięcie szybowca na prostej do lądowania.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- brak ostrzeżenia ucznia-pilota o zmianie warunków atmosferycznych w godzinach popołudniowych;
- słaba znajomość przez ucznia-pilota przeszkód terenowych w rejonie macierzystego lotniska.

3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:

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

IWL

- Zabrania się wykonywania jakichkolwiek manewrów, innych niż niezbędne do lądowania, na i poniżej wysokości krytycznej.
- Wysokość krytyczna szybowca jest to wysokość niezbędna do wykonania bezpiecznego manewru do lądowania, po uwzględnieniu najbardziej niekorzystnych okoliczności, mogących wpłynąć na przebieg lądowania, takich jak:
 - a) siła i kierunek wiatru;
 - b) odległość w locie ślizgowym do obranego lądowiska w silnym prądzie opadającym powietrza;Na wielkość wysokości krytycznej ma wpływ także doskonałość szybowca i poziom wyszkolenia pilota.
- Wysokość krytyczna w zależności od poziomu wyszkolenia i klasy szybowca wynosi:
 - 300 m dla uczniów-pilotów wykonujących loty termiczne lub przeloty szkolne;
 - 200 m dla pilotów szybowcowych posiadających licencję;
 - 100 m dla pilotów posiadających nalot powyżej 500 godzin.

- Jeżeli szybowiec podczas wykonywania lotu termicznego obniża się nad terenem płaskim do wysokości 500 m, to pilot tego szybowca ma obowiązek wybrać odpowiedni teren do lądowania. Nad terenem pofałdowanym, maszarami leśnymi lub każdym innym z małą ilością pól nadających się do lądowania, wysokość ta powinna być odpowiednio większa. Szukanie i centrowanie wznoszeń można przeprowadzać w pobliżu obranego lądowiska tylko do wysokości krytycznej.
- Do lądowania w terenie należy wybierać przede wszystkim niskie uprawy roślin, suche łąki lub ścierniska, których pas lądowania będzie przebiegał wzdłuż kierunku wiatru i posiadał podejście do lądowania wolne od wysokich przeszkód. Rozmiar wybranego terenu

uzależnia się od typu szybowca i kwalifikacji
wyszkoleniowych pilota.

4. Zalecenia profilaktyczne:

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

4.1 Omówić wypadek, a szczególnie okoliczności, które doprowadziły do jego zaistnienia z kadrą instruktorską prowadzącą nadzór nad lotami uczniów – pilotów i z uczniami pilotami oraz pilotami wykonującymi loty na termikę,

4.2 Szef Wyszkożenia Aeroklubu Krakowskiego opracuje program doszkolenia ucznia-pilota z zakresu termicznych lotów nadlotniskowych oraz przepisów wykonywania lotów.

4.3 Przeprowadzić z uczniem-pilotem loty szkolne z instruktorem na ćwiczenia z zakresu przeciągnięcia (tzw. sytuacje korkociągowe) i powtórzną ocenę jego umiejętności w tym zakresie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński