

**KOMUNIKAT NR 53  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 września 2010 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 25/10**

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 11 stycznia 2010 r. na śmigłowcu EC-120B Colibri, na którym lot wykonywał pilot turystyczny, lat 34, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

## 2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot zaplanował wykonanie przelotu wraz z dwoma pasażerami z Rawicza do Rychnowa. Lot był wykonywany na śmigłowcu użytkowanym przez firmę prywatną. Po sprawdzeniu pogody, pilot wykonał przegląd statku powietrznego oraz dokonał obliczeń ciężaru do startu i położenia środka ciężkości śmigłowca. Po starcie, około godziny 9:15 (LMT), pilot nawiązał łączność radiową z Informatorem FIS Poznań, podając informacje o przelocie i jednocześnie uzyskując informację o aktualnych warunkach pogodowych w rejonie lotu. Po około 20 minutach od startu, na 77 km trasy, pilot stwierdził nagłe pogorszenie warunków atmosferycznych, spowodowane spadkiem widzialności oraz obniżeniem się podstawy chmur i podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym w terenie przygodnym. W tym celu (wg relacji pilota) wykonał krąg w prawo, ustawiając śmigłowiec pod wiatr, zmniejszył prędkość lotu ze 120 do 70 kts. Wybrał miejsce do lądowania, w pobliżu niewielkiego zagajnika, który stanowił element optycznego odniesienia w stosunku do terenu, całkowicie pokrytego śniegiem. W ostatniej fazie podejścia do lądowania pilot wykonał „*lekkie esowanie*”, a będąc tuż nad powierzchnią zlodzonej pokrywy śnieżnej, wyhamował prędkość postępową śmigłowca i przystąpił do przyziemienia. Przyziemienie nastąpiło na lewą płożę podwozia, co spowodowało załamanie wierzchniej, zlodzonej warstwy śniegu, a następnie zapadnięcie się lewej płoży na głębokość około 20 cm. Na skutek gwałtownego przechylenia się śmigłowca, nastąpiło zaczepienie łopatami wirnika nośnego o powierzchnię śniegu, co w konsekwencji doprowadziło do wywrócenia

się śmigłowca na lewy bok i jego zniszczenia. Pilot wyłączył główne zasilanie elektryczne, zahamował wirnik i zamknął doptyw paliwa. Pilot i pasażerowie nie odnieśli żadnych obrażeń, opuszczając śmigłowiec o własnych siłach.

## 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania polegający na przyziemieniu na lewą płożę podwozia i z lewym przechyleniem, co doprowadziło do zaczepienia łopat wirnika nośnego o zlodzoną powierzchnię śniegu i wywrócenie śmigłowca na lewy bok.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- niedokonanie pełnej analizy warunków pogodowych przed startem i ich nieprawidłowa bieżąca ocena podczas lotu,
- lądowanie z bocznym lewym przemieszczeniem, wskutek braku optycznego odniesienia w terenie przy możliwym oblodzeniu oszklenia kabiny,
- możliwe zaskoczenie pilota załamaniem się zlodzonego podłoża, mogące spowodować niekontrolowane przechylenie drążka sterowania okresowego w lewą stronę.

## 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończonym badaniu PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
w z. Zbigniew Mączka  
Wiceprezes Urzędu