

Warszawa, dnia 23 lutego 2012 r.

Poz. 12

**KOMUNIKAT NR 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 lutego 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 415/10

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 15 kwietnia 2010 r., na samolocie Socata TB-20 Trinidad, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "Błędy proceduralne – H4" .**

2. Opis okoliczności wypadku: Pilot zaplanował wykonanie lotów po kręgu nad lotniskiem, a następnie wykonanie przelotu na inne lotnisko. Na pokładzie samolotu oprócz pilota znajdował się pasażer. Pilot wykonał standardowy przegląd przedlotowy, a po uruchomieniu silnika podgrzał go i wykonał próbę. Wszystkie te czynności wykazały, że samolot był sprawny do lotu. Po wykonaniu 10 kręgów treningowych nad lotniskiem, pilot zdecydował się na przelot na inne lotnisko. Lot przebiegał normalnie, więc zbliżając się do celu pilot przeszedł na częstotliwość lotniska i podjął próbę wywołania portu, ale nikt nie odpowiadał. W tych okolicznościach pilot z wysokości kręgu samodzielnie ocenił siłę i kierunek wiatru, i wybrał pas do lądowania. Podczas dobiegu i kołowania, pilot spostrzegł, że podłoże pasa lądowania jest podmokłe i bardziej miękkie niż na lotnisku startu. Po godzinnej przerwie pilot zdecydował o wykonaniu lotu powrotnego. Ponieważ stan nawierzchni trawiastej budził poważne wątpliwości, pilot przed startem dokonał inspekcji pasa startu 09 na odcinku 200÷300 metrów. Po inspekcji pilot ocenił, że nawierzchnia lotniska nadaje się do startu, a najodpowiedniejszym do tego celu będzie pas 09. Po zakołowaniu na próg pasa 09, pilot ustawił klapy w położenie startowe, zwiększył moc silnika do startowej i rozpoczął rozbieg. Samolot rozpędzał się wolniej niż oczekiwał. Pilot wykonał rotację przy mniejszej prędkości niż zalecana. W efekcie tego działania samolot oderwał się na chwilę od ziemi, po czym z powrotem opadł na pas. Mimo tego pilot dalej kontynuował rozbieg, sukcesywnie zwiększając kąt natarcia. Skutkowało to tym, że samolot ponownie oderwał się od ziemi i powtórnie opadł na pas zahaczając ogonem o trawiastą nawierzchnię lotniska. Dopiero wtedy pilot zdecydował o przerwaniu startu i rozpoczął awaryjne hamowanie. Znaczna prędkość i niewielkie rozmiary lotniska spowodowały, że samolot wytoczył się poza pas, przerywając ogrodzenie siatkowe otaczające lotnisko od wschodu i wpał do rowu. Samolot został poważnie uszkodzony. Wypadek miał miejsce o godzinie 18.32 LMT. Pilot oraz pasażer nie odnieśli jakichkolwiek obrażeń i opuścili samolot o własnych siłach. Pilot, lat 59, posiadał ważną licencję PPL(A) z uprawnieniami SEP(L). Nalot całkowity 309 godzin 16 minuty, z tym 235 godzin na typie, na którym zaistniał wypadek. Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia:

- prędkość wiatru około 3 m/s;

- wiatru z lewej strony pasa lądowania pod kątem zmiennym od 45° do 90°. Stan nawierzchni trawiastej lotniska po długotrwałych intensywnych opadach deszczu oraz boczny wiatr miały wpływa na zaistnienie wypadku.

3. Przyczyna wypadku lotniczego: Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej "PKBWL", ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- niewłaściwa ocena przydatności pasa trawiastego 09 do startu;
- start z bocznym wiatrem i rozpoczęcie rotacji samolotu przed osiągnięciem odpowiedniej prędkości na rozbiegu;
- zbyt późna decyzja o przerwaniu startu.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka**