

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 430

**KOMUNIKAT NR 412
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1700/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 15 sierpnia 2015 r., na samolocie PZL M-18 Dromader, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W dniu 15 sierpnia 2015 r. po zakończeniu serii lotów gaśniczych, pilot samolotu PZL M-18B Dromader o znakach rozpoznawczych SP-ZWL wykonał niski przelot z kursem 300° na wysokości ok. 1,5-1,6 m wzdłuż drogi kołowania „A” lotniska Dęblin [EPDE]. Przed skrzyżowaniem drogi kołowania „A” z drogą kołowania „D” wprowadził samolot w lot wznoszący a następnie w lewy zakręt na kurs w przybliżeniu w łożu wiatru. Po uzyskaniu kursu w łożu wiatru pilot rozpoczął prawy zakręt z zamiarem wyprowadzenia samolotu na kurs przeciwny do kursu, z którym wykonał niski przelot – tj. 120° – ze zniżaniem w ostatniej fazie, tak, aby wykonać ponowny niski przelot wzdłuż drogi kołowania „A”, lecz w kierunku przeciwnym do tego, z jakiego nadleciał. W trakcie wykonywania zakrętu w prawo, gdy samolot znajdował się na kursie ok. 50° ($\pm 15^\circ$) na północ od płaszczyzny postojowej statków powietrznych Apron „C”, doszło do przeciągnięcia i zapoczątkowania prawego korkociągu, a w następstwie tego do zderzenia samolotu z ziemią o godzinie 19:03 LMT.

W dniu 15 sierpnia 2015 r. od ok. godz. 09:00 LMT (wszystkie czasy podawane w niniejszym raporcie to czasy LMT) pilot samolotu PZL M-18B Dromader SP-ZWL wykonywał loty gaśnicze w okolicy

m. Gołęb k/Dęblina. Paliwo było tankowane na lotnisku bazowym Lublin-Radawiec [EPLR], a woda do gaszenia – na lotnisku Dęblin [EPDE]. Samolot wystartował do akcji z lotniska EPLR mając w zbiornikach 700 l paliwa i 65 l oleju. Przed wieczorem, po zakończeniu serii lotów gaśniczych i uzyskaniu zgody Kontrolera TWR lotniska EPDE, pilot wykonał niski przelot z kursem 300° na wysokości ok. 1,5–1,6 m (podanej tu jako odległość kół podwozia od poziomu ziemi) wzdłuż drogi kołowania „A” po południowej stronie drogi startowej. Przed skrzyżowaniem drogi kołowania „A” z drogą kołowania „D” pilot wprowadził

samolot w lot wznoszący a następnie w lewy zakręt na kurs w przybliżeniu w łożu wiatru (wiejącego z kierunku 70° z prędkością ok. 5 kts). Po uzyskaniu kursu w łożu wiatru pilot rozpoczął prawy zakręt z zamiarem wyprowadzenia samolotu na kurs przeciwny do kursu, z którym wykonał niski przelot – tj. na kurs 120° – ze zniżaniem w ostatniej fazie, tak, aby wykonać ponowny niski przelot wzdłuż drogi kołowania „A”, lecz w kierunku przeciwnym do tego, z jakiego nadleciał do lotniska. Manewr taki jest normalnym manewrem nawracania, stosowanym podczas zabiegów agrolotniczych, podobnie jak niski przelot. W trakcie wykonywania opisywanego wyżej zakrętu w prawo, gdy samolot znajdował się na kursie ok. 50° ($\pm 15^\circ$) na północ od płaszczyzny postojowej statków powietrznych Apron „C”, doszło do przeciągnięcia i zapoczątkowania prawego korkociągu, a w następstwie tego do zderzenia z ziemią o godzinie 19:03. W chwili zderzenia samolot był wyraźnie pochylony „na nos” i przechylony na prawe skrzydło, którego końcówka jako pierwsza weszła w kontakt z ziemią. W wyniku zderzenia z ziemią doszło do całkowitego zniszczenia samolotu wskutek uszkodzeń udarowych i od pożaru paliwa rozlanego z pękniętych zbiorników, a pilot poniósł śmierć na miejscu.

Ustalenia PKBWL:

- 1) Samolot był prawidłowo przygotowany do lotu, a jego zdadność do lotu była prawidłowo udokumentowana.
- 2) W trakcie oględzin szczątków nie stwierdzono objawów żadnej możliwej do wykrycia niesprawności technicznej statku powietrznego.
- 3) Samolot był ubezpieczony.
- 4) Pozwolenie radiowe na użytkowanie radiostacji i transpondera wydane przez Urząd Komunikacji Elektronicznej było ważne do 16.02.2022 r.
- 5) Masa i wyważenie samolotu w trakcie zdarzenia mieściły się w zakresach ograniczeń podanych w jego instrukcji użytkowania w locie.
- 6) Samolot był prawidłowo obsługiwany.
- 7) Dokumentacja samolotu była kompletna i prowadzona prawidłowo (aktualny status w systemie organizacji CAMO zgodnie z procedurą pkt 1.1 CAME 9 dok. Nr ZUA-KJ-4 zatwierdzoną przez ULC).
- 8) Samolot był eksploatowany głównie w lotach gaśniczych i patrolach przeciwpożarowych.
- 9) Pilot posiadał wszelkie uprawnienia, kwalifikacje i doświadczenie do wykonania lotów gaśniczych.
- 10) Pilot wykonując czynności lotnicze w dniu wypadku nie był pod działaniem alkoholu etylowego (co potwierdzają wyniki badań).
- 11) Pilot w chwili wypadku mógł być zmęczony po całodziennym akcjii gaśniczej, rozpoczętej ok. godz. 10:00 i prowadzonej podczas upalnego dnia w silnym nasłonecznieniu z jedną ok. 1-godzinną przerwą na posiłek.
- 12) Nie stwierdzono, aby pilot nie był zaopatrzony w zapas napoju – w szczątkach samolotu odnaleziono 1,5-litrową napoczętą butelkę wody mineralnej.
- 13) Podczas wykonywania nawrotu pilot dopuścił do nadmiernej utraty prędkości w górnej części trajektorii manewru, co doprowadziło do oderwania opływu na prawym skrzydle i zainicjowania korkociągu w prawo, niemożliwego do opanowania ze względu na zbyt małą wysokość lotu.
- 14) Pilot nie miał zapiętych barkowych pasów bezpieczeństwa, co jednak ze względu na przebieg wypadku nie miało wpływu na możliwość jego przeżycia.
- 15) Warunki pogodowe w dniu zdarzenia były bardzo dobre oraz w ocenie zespołu badawczego nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Przyczyną wypadku był błąd pilota, polegający na doprowadzeniu do przeciągnięcia w prawym zakręcie podczas wykonywania manewru nawrotu na małej wysokości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson