

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 638/08

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 31 sierpnia 2008 r. na szybowcu SZD-22C Mucha Std, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 45, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”**w grupie przyczynowej „Błędy proceduralne – H4”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał treningowy lot termiczny na szybowcu zgodnie z zadaniem BVIII/1 wg Programu Szkolenia Szybowcowego AP. Szybowiec wyczepił na wysokości 700 m w rejonie noszeń termicznych, na południowo-zachodnim stoku góry Magórka. Po osiągnięciu wysokości ok. 900 m, poleciał w kierunku góry Żar. Tam „wykręcił” się ponownie na wysokość ok. 800 m. Po utracie noszeń termicznych wykonał lot do strefy esowania lotniska EPZR. Wyjście na prostą do lądowania nastąpiło z wysokości ok. 140 m. W końcowej fazie lądowania, podczas wyrównania, nastąpiło do przeciągnięcia szybowca. Szybowiec przepadł z wysokości ok. 1,5 m i uderzył przednią płożą o murawę lotniska. Przyziemienie nastąpiło na kilka metrów przed znakiem (strzałą). Pilot po zatrzymaniu opuścił szybowiec, który został poważnie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice lądowania polegający na zbyt wysokim wyrównaniu i przepadnięciu szybowca z wysokości ok. 1,5 m na skutek dekoncentracji pilota w trakcie próby otwarcia hamulców aerodynamicznych.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak dostatecznej znajomości użytkowania hamulców aerodynamicznych w szybowcu SZD-22C Mucha Std;
- niewielkie doświadczenie pilota na tym typie szybowca;
- pierwsze lądowanie na szybowcu typu Mucha Std na lotnisku górskim.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Pilotowi zaleca się wykonać loty kontrolne z instruktorem przed następnym lotem samodzielnym w terenie górzystym.

Komentarze: Z uwagi, że w Instrukcji Użytkowania w Locie szybowca SZD-22C Mucha Std brak jest szczegółowego opisu obsługi dźwigni sterowania hamulcami aerodynamicznymi (za wyjątkiem rysunku), instruktorzy laszujący na ten typ szybowca powinni procedurę tę szczegółowo omówić i praktycznie zademonstrować.

PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego



Grzegorz Kruszyński