



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 80/09

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr pil. Edmund KLICH
Przewodniczący posiedzenia	
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	dr inż. pil. dośw. Maciej LASEK
Zastępca Przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK
Członkowie Komisji:	dr inż. pil. Michał CICHONÍ
	dr inż. pil. Dariusz FRĄTCZAK
	mgr inż. pil. dośw. Jerzy KĘDZIERSKI
	inż. Tomasz MAKOWSKI
	dr n. med. Jacek ROŻYŃSKI
	mgr inż. pil. Ryszard RUTKOWSKI
	mgr inż. pil. Waldemar TARGALSKI
	dr inż. Stanisław ŻURKOWSKI

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 23 lutego 2011 roku, przedstawionych przez zespół badawczy wyników prowadzonego badania zdarzenia lotniczego śmigłowca Mi-2plus o znakach rozpoznawczych, SP-ZXC, który wydarzył się w dniu 17 lutego 2009 r. w rejonie miejscowości Jarostów, woj. Dolnośląskie, **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała badanie za zakończone i ustaliła, co następuje:

Przyczynami wypadku lotniczego były:

- 1. Brak ustawienia wysokości bezpiecznej na radiowysokościomierzu RW-3, w wyniku, czego nie generował on sygnałów ostrzegawczych;**
- 2. Wlot śmigłowca w strefę nagle pogarszających się, nieprognozowanych warunków atmosferycznych, co uniemożliwiło kontynuację lotu z widzialnością ziemi;**
- 3. Niewłaściwy manewr pilota mający na celu opuszczenie strefy trudnych warunków atmosferycznych polegający na zniżaniu z zamiarem nawiązania kontaktu wzrokowego z ziemią.**

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

1. Zbyt późna decyzja o przerwaniu zadania;
2. Małe doświadczenie pilota w lotach według przyrządów w trudnych warunkach atmosferycznych;
3. Niepełne wykorzystanie możliwości monitorowania warunków atmosferycznych na etapie planowania lotu;

4. Niewystarczający sposób opracowania i prezentacji prognozy przez Biuro IMGW nieuwzględniającej możliwości nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych;
5. Brak w „Instrukcjach Operacyjnych” SP ZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego procedur dotyczących działania załóg po wlocie w strefę pogarszających się warunków atmosferycznych.

Zalecenia profilaktyczne:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami proponuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych:

1. Przeanalizować pracę i usprawnić działanie systemu dostarczania wiarygodnych informacji o prognozach i stanie pogody pilotom LPR;
2. Rozpatrzyć możliwość wprowadzenia szkolenia załóg w lotach bez widzialności ziemi według przepisów IFR;
3. Okoliczności zdarzenia wykorzystać w czasie szkoleń pilotów LPR zwłaszcza w zakresie postępowania w sytuacji nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych;
4. Wprowadzić do Instrukcji Operacyjnej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (Zbiór Procedur Operacyjnych), procedur w zakresie przerywania zadania i działania załogi w przypadku wlotu załogi w warunki atmosferyczne poniżej posiadanego minimum.
5. Przestrzegać obowiązku wykonywania lotów w twardych hełmach lotniczych przez załogi śmigłowców LPR.

Podpisy komisji

Edmund KLICH	<i>Podpis nieczytelny</i>
Maciej LASEK	<i>Podpis nieczytelny</i>
Andrzej PUSSAK	<i>Podpis nieczytelny</i>
Michał CICHON	<i>Podpis nieczytelny</i>
Dariusz FRĄTCZAK	<i>Podpis nieczytelny</i>
Jerzy KĘDZIERSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Tomasz MAKOWSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Jacek ROŻYŃSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Ryszard RUTKOWSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Waldemar TARGALSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>
Stanisław ŻURKOWSKI	<i>Podpis nieczytelny</i>