

5
KOMUNIKAT Nr

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10. lutego 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 473/09

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 4 lipca 2009 r., na samolocie Cessna T182T, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Brak kwalifikacji – H2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, właściciel samolotu, zaplanował wykonanie lotów zapoznawczych na samolocie Cessna T182T, po kręgu nadlotniskowym w nocy, na lotnisku aeroklubowym. O przygotowanie do tych lotów pilot poprosił znajomego instruktora samolotowego. Osoba ta przypomniła pilotowi zasady lotu po kręgu w nocy, zwracając uwagę na widoczność pobliskich obiektów i oświetlenie pasa startowego. Po tych przygotowaniach pilot oraz osoba towarzysząca - doświadczony instruktor, zajęli miejsca w kabinie i wystartowali. Po wykonaniu III zakrętu pilot zredukował prędkość, wychylił klapy do położenia 10° i zniżył się do IV zakrętu. Oświetlenie pasa było dobrze widoczne. Po wyprowadzeniu z IV zakrętu pilot włączył reflektor lądowania. Z wysokości ok. 500 ft AGL, lampy progu pasa i lampy krawędziowe były dobrze widoczne. Na prostej do lądowania pilot stracił kontakt wzrokowy z lampami progu pasa, widział jednak światła krawędziowe pasa lądowania na dalszym odcinku. W pewnym momencie podczas dalszego wykonywania podejścia doszło do kontaktu samolotu z koroną dużego drzewa. Pilot wykonał lądowanie na pasie w wyznaczonym miejscu. Po skołowaniu pod hangar okazało się, że samolot jest poważnie uszkodzony. Pilot i towarzyszący mu instruktor nie odnieśli obrażeń.

Dowódca statku powietrznego, lat 60, posiadał nalot ogólny pilota na samolotach 142 godziny 15 minut, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek wykonał 25 lotów, w czasie 23 godziny 7 minut (wyłącznie w dzień). Licencja pilota samolotowego turystycznego PPL(A) ważna do 16.10.2012 r., a uprawnienie SEP(L) ważne do 15.10.2009 r. Poza tym, pilot ma wpisane do licencji uprawnienie do lotów nocnych VFR. Pilot przed wypadkiem miał miesięczną przerwę w lotach. W ostatnim okresie wykonywał loty wyłącznie na samolocie, na którym nastąpił wypadek.

Osoba towarzysząca, pilot zawodowy z uprawnieniami instruktora-pilota posiadał nalot ogólny na samolotach 3643 godziny 14 minut, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek około 300 godzin.

Prognoza pogody na okres w którym był wykonywany lot:

Wiatr przyziemi: 260 - 300°, 3 - 8 kt, w rejonie CB porywy do 25 kt.

Wiatr na wysokości: 300 m AGL: 310 - 330°, 10 - 20 kt

600 m AGL: 310 - 330°, 10 - 20 kt

1000 m AGL: 310 - 330°, 10 - 20 kt

Zjawiska: początkowo lokalnie SHRA, TSRA, w II połowie okresu lokalnie BR, możliwość FG.
Widzialność: ponad 10 km, 3 – 5 km, SHRA, TSRA, BR, 500 - 800 FG.
Chmury m AMSL: BKN - SCT SC CU 1200 – 1600 / 2500 - 3000, SCT AC 3000 / 3500, STC
CI powyżej 6000, lokalnie izolowane CB 800 – 1000 / 10000.

Turbulencja: umiarkowana, w CB silna.

Informacje pozyskane zarówno od służby meteorologicznej, jak i oświadczeń pilota oraz od obecnego na pokładzie instruktora, a także brak turbulencji w czasie lotu, pozwalają wykluczyć obecność chmur Cb w rejonie lotniska.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były: płaski tor podchodzenia do lądowania oraz niewłaściwe rozłożenie uwagi pilota podczas zniżania po IV zakręcie, co doprowadziło do niebezpiecznego obniżenia lotu i zderzenia z przeszkodą.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były: brak doświadczenia pilota w lotach nocnych na typie, na którym nastąpił wypadek, oraz brak reakcji na błędy pilota ze strony osoby towarzyszącej-doświadczonego instruktora, który znajdował się w kabinie i miał możliwość werbalnej, a nawet czynnej interwencji w krytycznej sytuacji.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Grzegorz Kruszyński