

KOMUNIKAT Nr ... 33

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 czerwieca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 760/09

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 12 września 2009 r., na samolocie ultralekkim Zlin Savage zarejestrowanym w Republice Czeskiej, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Z lotniska aeroklubu regionalnego wystartował prywatny samolot ultralekki, pilotowany przez właściciela tego statku powietrznego. Na tylnym fotelu znajdowały się położone luzem plastikowe torby z czasopismami, żywnością i napojami oraz buty pilota. Pasy bezpieczeństwa tylnego fotela nie były zapięte. Pilot w planie miał wykonać lot trasowy z kilkoma międzylądowaniami. W locie powrotnym na lotnisko startu, po ok. 15 minutach lotu wylądował w terenie przygodnym w celu załatwienia potrzeb fizjologicznych. Po starcie z terenu przygodnego dokonał niskiego przelotu nad jeziorem Góra. Wg oceny świadków „*przelot był wykonany na wysokości około 20 m nad lustrem wody i zakończony wyrwaniem do góry*”. W końcowej fazie manewru, pilot stwierdził problem ze sterowaniem podłużnym samolotu, polegający na działaniu siły odpychającej drążek do przodu. Samolot gwałtownie się zniżył, a pilot zauważył, że oparcie tylnego fotela jest odchyłone do przodu, zaś część bagażu z bagażnika (plecak) znajduje się za oparciem pochylonego do przodu tylnego fotela. Ograniczenia te uniemożliwiały wychylenie drążka sterowego do tyłu. Samolot zderzył się z powierzchnią akwenu o głębokości wystarczającej dla skutecznego wyhamowania jego prędkości przed zetknięciem z dnem. Kąt zderzenia samolotu z powierzchnią wody (ok. 40°) był optymalny dla maksymalnego pochłonięcia energii zderzenia przez konstrukcję. Cechy konstrukcyjne samolotu, a zwłaszcza wyposażenie go w balonowe koła podwozia głównego typu „Tundra wheels”, rodzaj i sposób zamocowania pasów bezpieczeństwa oraz ich zapięcie przez pilota sprzyjały pochłonięciu energii zderzenia przez konstrukcję samolotu i uchronieniu pilota przed skutkami kontaktu z elementami wnętrza kabiny. Czas, w jakim występowała u pilota utrata przytomności wskutek wstrząsu, był wystarczająco krótki, aby mógł on po odzyskaniu przytomności podjąć racjonalne i skuteczne działania ratunkowe. Umiejętności pilota (płetwonurkowanie, pływanie) i jego dobra kondycja fizyczna zadecydowały o podjęciu i przeprowadzeniu prawidłowych czynności ratowniczych po zatonięciu samolotu, wydostaniu się pod wodą z kabiny i dopłynięciu do brzegu. Silnik samolotu pracował w chwili zderzenia z powierzchnią wody. W wyniku zdarzenia pilot nie doznał żadnych obrażeń. Samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.

Pilot, lat 56, posiadał licencję pilota samolotów ultralekkich wydane przez Letecká Amatérská Asociace Česká Republika (LAA ČR) ważne do 31.03.2010 r. Nalot ogólny wyniósł około 1100 godzin, z czego 127 godzin na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.

