



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 900/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Zastępca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak

Zastępca przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: dr inż. Dariusz Frątczak

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: mgr inż. Piotr Lipiec

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 stycznia 2013 roku okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu: Mooney M 20J, które wydarzyło się w dniu 16 sierpnia 2010 roku na „Innym miejscu przystosowanym do startów i lądowań statków powietrznych – Jastarnia” (EPJA), **działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła treść raportu końcowego i uznała badanie za zakończone.

Przyczyna wypadku lotniczego:

Niewłaściwe oszacowanie osiągow samolotu polegające na nie uwzględnieniu faktycznego stanu nawierzchni pola wzlotów i spóźniona decyzja o przerwaniu startu.

Okoliczności sprzyjające:

1. Pomniejszona twardość nawierzchni pola wzlotów.
2. Masa startowa samolotu zbliżona do maksymalnej - mieszcząca się w zakresie dopuszczalnym.

Zaproponowane zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:

Zarządzający lądowiskami

Ze względów na bezpieczeństwo operacji lotniczych wykonywanych na lądowiskach, (między innymi odpłatne loty z pasażerami i szkolenie lotnicze) Komisja zaleca przy określaniu wymiarów pasa startowego (pola wzlotów) oraz powierzchni określających wysokość obiektów naturalnych i sztucznych w otoczeniu lądowisk stosowanie w dalszym ciągu zapisów

zawartych w nieobowiązującym Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2004 roku, w sprawie wymagań dla lądowisk (Dz. Urz. Nr 170 Poz. 1791),

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej*

W celu podniesienia bezpieczeństwa operacji lotniczych odbywające się na lądowiskach, w tym lotów szkolnych oraz zarobkowych z pasażerami, wskazane jest opracowanie i wdrożenie przepisów dotyczących wymagań dla lądowisk.

Komentarz Komisji:

Komisja zaleca pilotom statków powietrznych analizę wszystkich istotnych czynników z uwzględnieniem współczynnika bezpieczeństwa przy planowaniu lotu w celu obliczenia wymaganego TODR (albo TODA) dla operacji startu, które nie wykraczałyby poza użytkową część drogi startowej lub pola wlotów i zapewniało gradient wznoszenia z przewyższeniem 15 m nad przeszkodami.

Należy również pamiętać, że dane przedstawione w instrukcjach użytkowania w locie statków powietrznych są opracowane na podstawie prób wykonanych na nowych samolotach i przez pilotów o dużym doświadczeniu i umiejętnościach lotniczych. Stan techniczny większości użytkowanych w Polsce samolotów jest raczej wskazujący na wieloletnie użytkowanie, a także umiejętności pilotażowe nie wszystkich pilotów są jeszcze takie jak zawodowych pilotów zatrudnionych przez producenta do testowania nowych samolotów.

*Przy każdym starcie, a w szczególności z pasów startowych/pól wlotów trawiastych należy określić sobie „punkt decyzji”, w którym należy przerwać start i można zatrzymać samolot na części użytkowej. **NIE WOLNO** psychicznie „zaprogramować” się na wykonanie operacji startu bez względu na jego przebieg i próbować wystartować na „siłę”.*

*Jeśli samolot jest nadal na ziemi i nie przyspiesza, należy „trzymać” się określonego „punktu decyzji” i przerwać start. Należy pamiętać, że jeśli trawa jest mokra lub wilgotna, będzie potrzebny dłuższy dystans do zatrzymania statku powietrznego. Nawet jeśli wyliczenia pokazują, że operacja startu powinna odbyć się prawidłowo, to może należałoby przyjąć zalecaną przez kanadyjskich instruktorów lotniczych regułę 50/70: **jeśli statek powietrzny nie osiągnął 70% prędkości oderwania w odległości 50% użytkowej długości drogi startowej/pola wlotów, należy start przerwać.** Inna praktyczna reguła zaleca: **prędkość oderwania powinna być osiągnięta na dystansie 75% długości drogi startowej/pola wlotów. Jeśli nie została osiągnięta na tej odległości start powinien być przerwany.** ”*

Nadzorujący badanie:

mgr inż. Bogdan Fydrych *podpis na oryginale*