

**KOMUNIKAT NR 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 330/07

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 sierpnia 2007 r. na szybowcu SZD-55-1 Junior, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 22, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku odbywały się loty w ramach Krajowych Zawodów Szybowcowych. Podczas startu szybowca SZD-51-1 Junior, przy użyciu wyciągarki, nastąpiło zmniejszenie prędkości ciągniętej liny wyciągarki oraz podczepionego do tej liny szybowca. W wyniku chwilowego zmniejszenia prędkości szybowca, doszło do oparcia się lewego skrzydła szybowca o ziemię oraz do utraty kierunku startu o około 20°. Następnie, w tej konfiguracji szybowca, nastąpiło zwiększenie prędkości ciągu liny wyciągarki i pociągnięcie szybowca bokiem po ziemi. Pilot, w tym momencie, wyczepił linę wyciągarki. Szybowiec ze skrzydłem opartym o ziemię, uniósł się na wysokość około 1m i wykonu-

jąc obrót o około 180°, zderzył się przodem kadłuba z ziemią. Pilot nie odniósł obrażeń i o własnych siłach opuścił kabinę szybowca. Szybowiec uległ znacznemu uszkodzeniu.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, przypomina, że stan, kiedy występuje zmniejszenie prędkości zwijania liny wyciągarkowej w początkowej fazie rozbiegu szybowca po ziemi, to jest przy małej prędkości postępowej i często przy bocznym wietrze, może doprowadzić do niemożności utrzymania skrzydeł w poziomie. Konsekwencją tego jest położenie jednego ze skrzydeł na ziemi. W tym momencie, jedynym sposobem uniknięcia dalszych konsekwencji jest wyczepienie liny wyciągarkowej, gdyż z powodu zbyt małej prędkości szybowca, nie ma praktycznie możliwości podniesienia skrzydła, a zwiększenie prędkości zwijania liny, spowoduje pociągnięcie szybowca bokiem po ziemi. Wyczepienie liny, w momencie ciągnięcia szybowca bokiem ze skrzydłem na ziemi, powoduje powstanie przyspieszeń liniowych i obrotowych a w konsekwencji sił masowych, znacznie przewyższających swoimi wartościami możliwe do osiągnięcia siły aerodynamiczne. Stąd, w takim stanie nie jest możliwe sterowanie szybowcem przez pilota.

Przy znacznej odległości wyciągarki od startu szybowcowego mogą zdarzyć się chwilowe zmniejszenia prędkości zwijania liny, wynikające z różnych przyczyn, np.: nieprostolinijne ułożenie liny, różny współczynnik tarcia o podłoże lub nierównomierna praca wyciągarki. Początkowe naprężenie i szarpnięcie liny,

może być mylnie zinterpretowane przez pilota i obsługę startu, jako początek rozbiegu. Na taką ewentualność pilot, startujący przy użyciu wyciągarki, powinien być przygotowany.

3. Przyczyna wypadku:

W trakcie badania wypadku PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- zbyt późne wyczepienie liny wyciągarkowej w sytuacji awaryjnej, tj. dopiero po pociągnięciu szybowca bokiem po ziemi;
- chwilowe zmniejszenie prędkości (nierównomierny ciąg) zwijania liny w pierwszej fazie startu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- niewielkie doświadczenie operatora wyciągarki na nowym typie wyciągarki;
- wykonanie startu przez pilota przy użyciu wyciągarki, po przerwie w używaniu tej metody, w warunkach napięcia psychicznego, związanego ze startem do konkurencji.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała żadnych zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński