

**KOMUNIKAT NR 68
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 19 października 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 506/10

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 8 czerwca 2010 r., na szybowcu SZD-55-1 Promyk, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wystartował na szybowcu za wyciągarką do lotu treningowego na termice w rejonie lotniska. Wyczepienie nastąpiło na wysokości ok. 300 m AGL. Wykonując lot po nieregularnym torze nad lotniskiem, pilot próbował nawiązać kontakt z termiką. Brak noszeń spowodował obniżenie wysokości do ok. 100 m, więc pilot postanowił po około trzech minutach lotu wylądować na lotnisku, na kierunku przeciwnym do startu. Lecąc nad lasem, po zachodniej stronie lotniska w kierunku północnym, pilot napotkał na wysokości około 90 m noszenie i zakrężył w lewo, ale noszenie znikło. W tych okolicznościach zamierzał wykonać zakręt na przedłużeniu kierunku startu i wylądować z wiatrem. W tym momencie pilot dopuścił do spadku prędkości i „przeciągnięcia” szybowca. Szybowiec w lewym korkociągu zderzył się z lasem. Pilot z poważnymi obrażeniami, ale o własnych siłach, opuścił kabinę. Cały lot trwał 3 minuty 41 sekund.

Pilot, lat 41, posiadał licencję pilota szybowcowego, ważną do 16.12.2013 r. Nalot ogólny wyniósł 377 godzin.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była spóźniona i nieprawidłowa reakcja pilota na przeciągnięcie szybowca w krążeniu, polegająca na braku wychylenia drążka sterowego „od siebie”, po wychyleniu steru kierunku w stronę przeciwną do kierunku obrotu korkociągu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była próba poszukiwania noszeń termicznych na bardzo małej wysokości oraz brak u pilota utrwalonych nawyków prawidłowego postępowania po przeciągnięciu szybowca w krążeniu.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński