

Warszawa, dnia 20 grudnia 2016 r.

Poz. 237

**KOMUNIKAT NR 168
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 grudnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 690/2010

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 11 lipca 2010 r. na szybowcu SZD-51, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H2 – Brak kwalifikacji".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

W ramach szkolenia do uzyskania licencji pilota szybowcowego uczeń-pilot miała wykonać lot laszujący na szybowcu SZD-51 Junior ze startem za wyciągarką. Start był wyłożony na kierunku 10, warunki atmosferyczne bardzo dobre (wiatr z kierunku 100°-120°, 1-2 m/s, temperatura do godziny 9.30 nie przekraczała 27°C). Uczeń-pilot wcześniej wykonała bez uwag lot sprawdzający z instruktorem na szybowcu SZD-9bis Bocian. Następnie zajęła miejsce w szybowcu Junior i po instruktarszu przedlotowym udzielonym przez instruktora nastąpił start. Lot początkowo przebiegał prawidłowo, szybowiec oderwał się po krótkim rozbiegu, a następnie płynnie przeszedł na łagodne wznoszenie. Po osiągnięciu 30-40 m szybowiec nie przeszedł do stromego wznoszenia tylko wyplaszczył tor lotu. Operator wyciągarki widząc płaski tor lotu szybowca zwiększył nieco ciąg, a gdy to nie przyniosło efektu zdjął ciąg całkowicie. W wyniku tego nastąpiło zluźnienie liny wyciągarkowej, otwarcie spadochronu liny i jej wyhamowanie. Szybowiec wyprzedził linę, zarzucając ją na lewe skrzydło blisko połączenia z kadłubem. Instruktor kierujący lotami wydał komendę „wyczep się”. Uczeń-pilot wyczepił linę. Szybowiec z liną zaczepioną o lewe skrzydło przeszedł na nieregularne zniżenie odchylając się w lewo od osi pasa. W wyniku stromego podejścia bez wyrównania nastąpiło 180 w lewo. Po zatrzymaniu lina wyciągarkowa była owinięta wokół końcówki lewego skrzydła. Bliższe oględziny wykazały ślad po linie wytopiony w laminacie tuż przy połączeniu skrzydła z kadłubem oraz pęknięcia kadłuba. Uczeń-pilot była w ciągłym treningu, od początku roku do dnia wypadku wykonała 40 lotów, w tym 4 godz. 32 min. lotu dwusterowego i 55' samodzielnie. Miała uprawnienia do lotów na szybowcu Puchacz (typ na którym rok wcześniej była szkolona podstawowo) i Bocian. Według oceny uczeń-pilot, podczas startu nie przeszła na strome wznoszenie, ponieważ zauważyła, że prędkość lotu na ciągu spadła do 80 km/h na co zareagowała oddaniem drążka i zmniejszeniem toru lotu.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

- 1) zbyt płaska pierwsza faza wznoszenia, co spowodowało przerwanie ciągu przez wyciągarkowego;

- 2) spóźnione wyczepienie liny przez uczeń-pilot po ustaniu ciągu, które doprowadziło do zarzucenia liny wyciągarkowej na skrzydło;
- 3) przyziemienie bez wyrównania z dużą prędkością zniżania.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych:

Niewykluczone, że przyczyną zbyt płaskiego kąta wznoszenia był za wolny ciąg w pierwszej fazie startu, co doprowadziło do wspomnianego przez uczeń-pilot zmniejszenia prędkości na ciągu, w wyniku czego nie przeszła do fazy stromego wznoszenia. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przypomina, że podczas startu za wyciągarką należy tak dobrać prędkość ciągu, aby dać pewność pilotowi, iż z bezpiecznym zapasem prędkości może przejść na strome wznoszenie.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson