

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 397

**KOMUNIKAT NR 379  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 90/2005**

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 6 czerwca 2005 r., na szybowcu SZD-56-2 „Diana 2”, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne".**

**2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Pilot zaplanował wykonanie przelotu treningowego w ramach przygotowania do Szybowcowych Mistrzostw Europy. Warunki pogodowe były dobre, wiatr z kierunku 250°-280° o prędkości 20-30 km/h. Pilot ustawił szybowiec dokładnie w osi wiatru na skraju wykoszonego pasa przed miejscem postoju szybowców. Szybowiec miał w skrzydłach 150 l balastu wodnego, a w ogonie 5.5 l. Samolotem holującym był Jak-12M. Do startu użyto 60-metrowej liny w celu zminimalizowania wpływu strumienia zaśmigłowego na równowagę poprzeczną szybowca podczas rozbiegu. Start rozpoczął się na kierunku 26. Po naprężeniu liny samolot przeciągnął holowany szybowiec ok. 20 m tak, aby oddalić go od stojących obok innych szybowców, co spowodowało, że przed szybowcem pozostało ok. 40 m powierzchni z krótko przyszczyżoną trawą. Pilot szybowca wychylił do startu kłapy w położenie 5° i lekko wysunął hamulce aerodynamiczne. W momencie osiągnięcia prędkości ok. 40 km/h i uzyskania większej sterowności poprzecznej, pilot zamknął hamulce aerodynamiczne i zaczął przestawiać kłapy w pozycję 21°. W tym momencie doszło do opuszczenia lewego skrzydła szybowca i jego zaczepienia o wyższą w tym miejscu trawę. Pilot początkowo próbował przeciwdziałać temu wychyleniem lotek, ale szybowiec zaczął tracić kierunek (według świadków o ponad 20°), co doprowadziło do trawersowania na głównym podwoziu z uniesionym kołem ogonowym. W tym momencie pilot wyczepił linę holowniczą, a szybowiec wykonał gwałtowny cyrkiel przez lewe skrzydło i łamiąc ogon zatrzymał się w pozycji odwróconej o 180° do kierunku startu.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Przyczyną wypadku było spóźnione wyczepienie liny holowniczej po zaczepieniu skrzydłem o trawę.

**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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**