

Warszawa, dnia 3 sierpnia 2017 r.

Poz. 500

**KOMUNIKAT NR 462
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 sierpnia 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 3228/2016

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 § 1 zarządzenia 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. **Poważny incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 22 listopada 2016 r. na samolocie HUSKY A1A, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

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

W dniu 22 listopada 2016 r. na lotnisku w Nowym Targu odbywały się loty na falę Tatrzańską. O godzinie 11:17 do drugiego lotu tego dnia wystartował zespół złożony z samolotu holującego i szybowca. Szybowiec miał być wyholowany w rejon występowania wznoszenia falowego. W trakcie przelotu zespołu przez rotory (znaczna turbulencja) szybowiec odchylił swój kierunek lotu o około 30° w stosunku do kierunku lotu samolotu holującego. W związku z tym, że szybowiec DG 1001 ma dużą masę (duża bezwładność, mniejsza sterowność), aby nie doprowadzić do pogłębienia się niebezpiecznej sytuacji, pilot szybowca podjął decyzję o wyczepieniu się. Mocno naprężona lina holownicza w wyniku swojej sprężystości w momencie wyczepienia „wystrzeliła” do przodu i została zarzucona na lewe skrzydło samolotu holującego.

O zaistniałej sytuacji pilot szybowca poinformował drogą radiową pilota samolotu holującego, który ostrożnie wykonał dołot do lotniska, gdzie wylądował. Po zakołowaniu samolotu pod hangar przeprowadzono jego oględziny, nie stwierdzono żadnych uszkodzeń. Po wyczepieniu się szybowca załoga szybowca wykonała ponad trzygodzinny lot falowy.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

- znaczne odchylenie kierunku lotu szybowca od osi lotu zespołu samolot – szybowiec w trakcie przelatywania przez obszar rotorów,
- wyczepienie liny holowniczej przez pilota szybowca w momencie, kiedy była mocno naprężona,
- „wystrzelenie” liny holowniczej na skutek działania sił sprężystości, co doprowadziło do zarzucenia liny holowniczej na lewe skrzydło samolotu holującego.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Duża bezwładność szybowca związana z jego masą, która ma wpływ na ograniczenie jego sterowności. Utrudnia to pilotowanie szybowca na holu w warunkach dużej turbulencji.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Zespół bezpieczeństwa lotów aeroklubu Nowy Targ zalecił aby piloci wykonujący loty na falę byli w ciągłym treningu. Piloci niebędący w ciągłym treningu, niezależnie od tego, czy dysponują własnym szybowcem, czy latają na szybowcu klubowym muszą przed lotem samodzielnym wykonać lot sprawdzający w warunkach falowych.

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.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Michał Witkowski