

97

**KOMUNIKAT NR 27
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 19 lutego 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 164/07

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 13 maja 2007 r., na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2b, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 64, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W ramach lotów szkolnych nastąpił start zespołu samolotu z szybowcem. Podczas rozbiegu, przy ogonie szybowca toczącym się jeszcze po ziemi, prawdopodobnie w wyniku podmuchu bocznego wiatru, nastąpiło przechylenie w lewo, a następnie zetknięcie skrzydła z nawierzchnią lotniska. Wysokość trawy w tym miejscu wynosiła około 20 cm, co spowodowało przytrzymanie lewego skrzydła, a następnie utratę kierunku w lewo. Po zmianie kierunku o kąt około 20°, pilot wyczepił linę holowniczą. Pomimo tego, szybowiec dalej zmieniał kierunek w lewo i na skutek zwiększonej siły nośnej, powstałej na prawym skrzydle przy zmianie kierunku w lewo oderwał się od ziemi na wysokość 1-1,5 m oraz utracił kierunek do około 90°. Pilot nie odczuł oderwania szybowca od ziemi. Szybowiec

przyziemił ponownie w pozycji obróconej w lewo pod kątem 90°, uderzył kołem głównym, a w odległości 11 m, trzykrotnie uderzył o ziemię kołem ogonowym w odstępie kilku metrów i zatrzymał się. Ślady uderzenia przedniego i tylnego koła (długość śladu ponad 50 cm) świadczą o dużych siłach oddziałujących na szybowiec. W tym czasie, na skutek wystąpienia tych sił nastąpiło zniszczenie podwozia, ukręcenie kadłuba i pozostałe uszkodzenia struktury szybowca.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego była spóźniona reakcja pilota na podmuch bocznego wiatru, podczas rozbiegu szybowca w warunkach startu z bocznym wiatrem, co doprowadziło do przechylenia na lewe skrzydło, wskutek czego szybowiec zaczepił końcówką skrzydła o trawę, co spowodowało konieczność wyczepienia, utratę kierunku i uszkodzenie szybowca.

Czynnikiem sprzyjającym wypadkowi lotniczemu była trawa na pasie startowym o wysokości około 20 cm.

4. Zaleceń profilaktycznych PKBWL.

Ze względu na powtarzające się zdarzenia w czasie startów wyczynowych szybowców, organizatorzy lotów i piloci powinni szczególną uwagę zwrócić na przygotowanie (wykoszenie) pasa startowego i wykonywanie startu ze zwiększoną uwagą i starannością.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński