

Warszawa, dnia 4 kwietnia 2016 r.

Poz. 20

**KOMUNIKAT NR 2  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 kwietnia 2016 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 600/2013**

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. U. z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który miał miejsce 11 maja 2013 r. w miejscowości Wolica Ługowa, koło Sędziszowa Młp. na samolocie ultralekkim KR-030 Topaz, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**

**w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

**2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 20 lutego 2015 r.

W dniu 11 maja 2013 r. pilot samolotu ultralekkiego około godziny 19:30 rozpoczął rozbieg w kierunku północno-wschodnim, odchylnym od pasa startów o ok. 40° z uwagi na uszkodzenia nawierzchni pasa przez dziki. W trakcie rozbiegu pilot zaobserwował, że rozbieg jest dłuższy niż zwykle. Nie przerwał jednak startu obawiając się, że samolot nie wytraci prędkości i zderzy się z przeszkodami na przedłużeniu linii startu. Po oderwaniu się samolotu od ziemi pilot sądził, że dalszy lot będzie przebiegał prawidłowo, lecz wtedy zauważył postępujący spadek mocy silnika uniemożliwiający dalsze wznoszenie. Widząc, że samolot może nie przelecieć nad brzożowym laskiem na linii startu i chcąc go ominąć, pilot zaczął odchyłać tor lotu w prawo. Wprowadzona korekta toru lotu okazała się zbyt mała i samolot zaczepił końcówką lewego skrzydła o wierzchołek skrajnej brzozy. Samolot w powietrzu wykonał obrót wokół osi pionowej o około 90° w lewo, a następnie zderzył się z ziemią obracając się o kolejne 90°. Zdaniem PKBWL spadek mocy silnika podczas startu mógł być spowodowany niepełnym otwarciem zaworu odcinającego, co spowodowało ograniczenie dopływu paliwa niepozwalające na rozwinięcie przez silnik pełnej mocy. Dowodem na niepełne otwarcie zaworu może być stwierdzone podczas oględzin na miejscu zdarzenia niski poziom paliwa w komorach pływakowych obu gaźników.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Według PKBWL przyczynami wypadku lotniczego były:

- 1) brak decyzji pilota o przerwaniu startu w chwili stwierdzenia wydłużonego rozbiegu;

- 2) spadek mocy silnika z nieznanych przyczyn w trakcie startu, co spowodowało brak możliwości wznoszenia się samolotu;
- 3) zahaczenie lewym skrzydłem samolotu o wierzchołek drzewa. Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego było wyłączenie części pasa startów i lądowań z użytkowania na skutek szkód spowodowanych przez dziki, co spowodowało, że pilot zdecydował o wykonaniu startu na kierunku, gdzie użytkowana część lądowiska była krótsza niż pas startów, a na kierunku startu były wysokie przeszkody (lasek brzozy).

#### **4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:**

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych dotyczących bezpieczeństwa.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

**Maciej Kozłowski**