

**KOMUNIKAT NR 26
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 13 lutego 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 567/08

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 10 sierpnia 2008 r., na samolocie ULM Trophy TT 2000, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 80, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych **„Poważna awaria silnika – T1”**
oraz **„Błędy produkcyjne – T9”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotu z pasażerem na pokładzie, wykonywał lot po kręgu. Podczas podejścia do lądowania, pilotujący zauważył samolot stojący na drodze startowej. Na wysokości około 100 m AGL, pilot samolotu CH-701 podjął decyzję o odejściu na drugi krąg. Wykonał zakręt w lewo, w którego końcowej fazie usłyszał nienaturalny dźwięk i odczuł gwałtowny spadek mocy silnika. Pilot oddał drążek „od siebie” w celu zabezpieczenia prędkości i zdecydował się lądować na łące, którą zobaczył z lewej strony samolotu. Ze

względu na wysokość i właściwości lotne samolotu było to jedyne możliwe miejsce awaryjnego lądowania. Lądowanie zostało wykonane z przepadaniem z prędkością postępową około 45-50 km/h i przechyleniem na lewe skrzydło. Po przyziemieniu i przebyciu około 23 m, samolot zatrzymał się wykonując obrót w lewo o 20°. Pilot i pasażer opuścili samolot o własnych siłach, nie odnosząc żadnych obrażeń. W wyniku twardego lądowania uszkodzeniu uległo przednie i lewe główne podwozie, lewe skrzydło wraz z zamocowaniem, wiatrochron i pokrycie kadłuba pod kabiną załogi.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było uszkodzenie, z nieustalonego powodu, podczas lotu przekładni głównej silnika, które doprowadziło do całkowitego zniszczenia zębienia i spadku ciągu śmigła.

Okolicznością sprzyjającą mogło być nieprawidłowe wykonanie naprawy silnika (wymiana łożysk reduktora) w okresie bezpośrednio poprzedzającym zdarzenie (tj. 25.07.2008 - 06.08.2008).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński