

**KOMUNIKAT NR 51
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 23 sierpnia 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 457/09

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 30 czerwca 2009 r., na samolocie ultralekkim DV-1 Skylark, na którym lot wykonywał pilot samolotowy turystyczny, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Postępowanie umyślne – H1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot zaplanował wykonanie przelotu nawigacyjnego z lądowaniem na „obcym” lotnisku. Po starcie z Muchowca (EPKM) o godzinie 16.00 (LMT) pilot wykonał przelot na nieczynne lotnisko w Kamieniu Śląskim (EPKN), gdzie wylądował bez łączności z ziemią i natychmiast wystartował

tzw. konwojerem. W drodze powrotnej próbował nawiązać łączność z lotniskiem w Gliwicach (EPGL), ale nikt nie odpowiadał. O godzinie 17.01 (LMT) wylądował na EPGL i wystartował z „konwojera”, po czym skierował się do EPKM. Na granicy ATZ lotniska, pilot próbował nawiązać łączność z radiostacją naziemną lotniska, ale bez rezultatu. Pilot podchodził do lądowania z „długiej prostej” i mimo braku pewności, co do łączności z radiostacją na ziemi zgłosił lądowanie na pasie betonowym. Podejście do lądowania i lądowanie pilot wykonywał na kłapach w pozycji -10°. Duża prędkość postępowania spowodowała znaczne wydłużenie fazy wytrzymania i dobiegu. Pilot próbując samolot przyziemić przy nadmiernej prędkości, spowodował dynamiczne obciążenie koła podwozia przedniego, co spowodowało w kontakcie z pasem betonowym kilkukrotne odbicie na niewielką wysokość (tzw. kangury prędkościowe). Dynamiczny kontakt koła podwozia przedniego z pasem betonowym spowodował wyłamania widelca koła z goleni. Pilot widząc, że maska silnika pochyla się nadmiernie wyłączył iskrowniki. Wyłamania widelca koła przedniego spowodowało kontakt śmigła i goleni przedniego podwozia z nawierzchnią betonową DS. Nastąpiło intensywne hamowanie i samolot po około 108 m dobie-

gu zatrzymał się. Pilot bez obrażeń opuścił kabinę i samowolnie usunął samolot z pasa lądowania. Samolot został lekko uszkodzony.

Na miejsce zdarzenia po kilku minutach podjechali dyrektor i prezes Aeroklubu regionalnego, instruktor, mechanicy oraz obecny na lotnisku członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”. Wszyscy zauważyli nieprawidłowe położenie klap po lądowaniu. Członek PKBWL udał się do biura po aparat fotograficzny w celu sporządzenia dokumentacji zdarzenia, a pilot pozostawiony przy samolocie, w celu zabezpieczenia sprzętu przed ingerencją osób trzecich, przestawił w tym czasie kłapy do położenia „lądowanie”, czyli $+40^\circ$, jak zaleca instrukcja użytkowania w locie (IUWL). Indagowany na tę okoliczność, zeznał przed członkiem PKBWL, że nie potrafi wyjaśnić faktu zmiany położenia klap w czasie kiedy pozostawał sam przy samolocie. Dowodem zmiany położenia klap, w czasie kiedy pilot zabezpieczał samolot stojący na trawie obok DS po lądowaniu, są osobiste obserwacje członka PKBWL oraz oświadczenia świadków zdarzenia. Zdjęcia fotograficzne wykonane przez przedstawiciela PKBWL dokumentują stan klap po zmianie ich położenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- wykonywanie podejścia do lądowania i lądowanie samolotu na kłapach wychylnych do położenia -10° , stosowanego tylko przy lotach z prędkością ponad 210 km/h;

- dynamiczne przyziemienie samolotu na przednie koło przy nadmiernej prędkości, co spowodowało uszkodzenie podwozia przedniego oraz śmigła.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL proponuje doszkolenie pilota w zakresie teoretycznym jak i praktycznym. Zakres szkolenia i formę jego zaliczenia ustali szef wyszkolenia Aeroklubu Śląskiego.

5. Zalecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Z przeprowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego postępowania wynika, iż działania pilota w sposób oczywisty świadczą o naruszeniu zasad bezpieczeństwa, obowiązujących w ruchu powietrznym i pozwalają na zastosowanie przez Prezesa ULC dyspozycji fakultatywnego przepisu art. 100 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, iż Prezes ULC może zawiesić licencję lub wynikające z niej niektóre uprawnienia w przypadku stwierdzenia, że członek personelu lotniczego wykonując czynności lotnicze, do których uprawnia go licencja, zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego. W związku z powyższym Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 16 sierpnia 2010 r. podjął decyzję o zawieszeniu licencji pilotowi uczestniczącemu w wypadku lotniczym.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński