

**KOMUNIKAT NR 26  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 6 kwietnia 2010 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 838/09**

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 3 października 2009 r., na samolocie PZL-104 „Wilga”, na którym lot wykonywał pilot samolotowy, lat 32, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku Ośrodka Szkolenia Lotniczego pilot z licencją samolotową PPL(A) rozpoczął na samolocie PZL -104 „Wilga” wznowienie lotów po przerwie. Do dnia wypadku pilot wykonał łącznie 192 loty w czasie 72 godz. 46 min., w tym na samolocie PZL-104 Wilga 63 loty w czasie 13 godz. 9 min. Pozostałe loty wykonał na samolotach Zlin-42 i Zlin-142. Uprawnienia do lotów na samolocie PZL-104 „Wilga” uzyskał 24 kwietnia 2009 r. Dnia 4 lipca uzyskał uprawnienia do holowania szybowców na samolocie PZL-104. Od 4 lipca do 3 października pilot nie wykonywał żadnych lotów. Dnia 3 października wykonał łącznie 6 lotów z instruktorem w czasie 1 godzi-

ny w tym 3 loty na lotnisku trawiastym w rejonie miejscowości Staszów, dwa lądowania na pasie betonowym na lotnisku Mielec i jedno lądowanie na pasie trawiastym na lotnisku Mielec. Celem lotów było sprawdzenie techniki pilotowania po przerwie w lotach i przygotowanie do lotów trasowych. Według oceny instruktora-pilota, szkoleny pilot po wykonaniu 6 lotów na dwusterze był w pełni przygotowany do wykonywania lotów samodzielnych. Instruktor-pilot polecił pilotowi wykonanie lotu po prawym kręgu nadlotniskowym i lądowanie na pasie trawiastym. Start do lotu samodzielnego oraz lot po kręgu i podejście do lądowania odbyło się prawidłowo a faza wyrównania i wytrzymania (na wysokości około 0,5 metra) były również prawidłowe. Przyziemienie samolotu nastąpiło z dużym trawersem, przechyleniem na prawe skrzydło i prawdopodobnie częściowo zahamowanym prawym kołem. Prawe koło samolotu zaryło się w nawierzchnię trawiastą i nastąpiło gwałtowne odbicie samolotu od ziemi i podniesienie tylnego koła. Po odbiciu się samolotu od ziemi pilot zwiększył obroty silnika, w celu łagodniejszego przyziemienia samolotu. Ponowne zetknięcie z nawierzchnią trawiastą nastąpiło na prawe koło w odległości ponad 25 metrów od pierwszego przyziemienia również z prawym trawersem i przechyłem na prawe skrzydło. Po ponownym przyziemieniu na prawe koło samolot przetoczył się kilkanaście metrów na prawym kole, przyziemił kołem lewym i zaczął zakręcać w lewo, początkowo łagodnie, a następnie trawersując gwałtownie do utraty kierunku w lewo o kąt około 90°. W ostatniej fazie dobiegu, na skutek tarcia prawym kołem o trawiaste podłoże, nastąpiło przechylenie samolotu

na prawe skrzydło, uderzenie prawym skrzydłem, prawym sterem i statecznikiem poziomym o podłoże i zatrzymanie samolotu w pozycji odchylonej o kąt około  $90^\circ$  w stosunku do kierunku lądowania. Pilot bez obrażeń opuścił samolot.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice pilotowania polegający na przyziemieniu z prawym trawersem, przy prawdopodobnie zahamowanym prawym kole co spowodowało odbicie, podniesienie tylnego koła i utratę kierunku w lewo pod wiatr oraz zaczepienie końcówką prawego skrzydła i usterzenia poziomego o nawierzchnię lotniska.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- wiatr z lewej strony pasa lądowania pod kątem od  $10^\circ$  do  $40^\circ$  o prędkości od 3 do 6 m/s;
- małe doświadczenie pilota w wykonywaniu lotów na samolocie z kołem ogonowym;
- zbyt optymistyczna ocena umiejętności pilota przez instruktora.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*