

**KOMUNIKAT NR 56
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 23 sierpnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 154/06

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 2 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-52 Jantar 15, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej: **„Inne – E8”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wykonywał lot na szybowcu w celu bicia rekordu klubowego na trasie wieloboku o długości pomiędzy 100 a 200 km. Start odbył się o godzinie 12:24. Warunki meteorologiczne do wykonania lotu pilot ocenił jako dobre (noszenia ok. 2 m/s, prędkość wiatru na wysokości ok. 1200 m wynosiła 25 km/h). Następnie z wysokości 1150 m AMSL pilot odszedł na trasę. Po dotarciu do rejonu miejscowości Milicz warunki meteorologiczne gwałtownie pogorszyły się na skutek zwiększenia prędkości wiatru (wg pokładowego komputera) do wartości 40-50 km/h, który porozrywał noszenia. Uniemożliwiło to uzyskanie przez pilota wysokości niezbędnej do powrotu na lotnisko startu. Pilot postanowił wylądować na dawnym lądowisku ZUA w Miliczu. Jednak będąc nad lądowiskiem na wysokości ok. 800 m pilot stwierdził, że miejsce nie nadaje się do lądowania ze względu na zarośla, wydeptane trakty oraz znaczną liczbę znajdujących na nim osób. Pilot podjął decyzję o locie z wiatrem do drugiego pola o niskiej roślinności, które wcześniej miał wybrane jako zapasowe. Po przylocie nad wybrane pole na wysokości ok. 300 m na pozycji „z wiatrem” pilot zapoznał się z fakturą powierzchni i nie zauważył nic niepokojącego na wybranym miejscu przyziemienia, zwrócił jednak uwagę na silnie uginające się wysokie topole rosnące na południowym skraju wybranego pola do lądowania (wiatr ok. 40 km/h wg komputera pokładowego). Ze względu na silny przyziemny wiatr

pilot podjął decyzję o wybraniu kierunku lądowania w tożu wiatru. Podejście do lądowania pilot wykonał z zakrętu o 180° z zachowaniem zwiększenia prędkości z powodu wzmożonej turbulencji. Przyziemienie nastąpiło prawidłowo na kłapach ustawionych na +2 i małej prędkości względem ziemi z uwagi na silny czołowy wiatr. Po kilkunastu metrach dobiegu szybowiec wjechał w niewidoczną z powietrza poprzeczną bruzdę od koła traktora o głębokości ok. 7-10 cm. Po najechaniu na krawędź bruzdy pilot poczuł wstrząs, szybowiec obniżył się i kontynuował dobieg w linii prostej do zatrzymania. Pilot nie doznał żadnych obrażeń i po opuszczeniu szybowca stwierdził uszkodzenie podwozia głównego polegającego na wygięciu krótkich prętów blokowania podwozia w pozycji „otwarte”.

Podwozie tego prototypowego egzemplarza szybowca w przeszłości było w podobny sposób uszkodzone w zdarzeniach, które miały miejsce na lotnisku. Świadczy to o podatności tego podwozia na uszkodzenia wynikające prawdopodobnie ze specyfiki jego prototypowej konstrukcji. Na bliźniaczym egzemplarzu użytkowanym w innym aeroklubie uszkodzenia podwozia nie występują.

Pilot, lat 45, posiadał licencję pilota szybowcowego. Nalot ogólny 793 godzin, w tym 25 godzin na typie, na którym zaistniało zdarzenie.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było przetoczenie się szybowca podczas dobiegu, po lądowaniu w terenie przygodnym przez poprzeczną niewidoczną z powietrza bruzdę, co spowodowało uszkodzenie podwozia.

Okolicznością sprzyjającą była prototypowa konstrukcja podwozia, prawdopodobnie w tym egzemplarzu szybowca szczególnie podatna na uszkodzenia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński