

179

KOMUNIKAT NR 89 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 639/09

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 9 sierpnia 2009 r., na samolocie Sonata Rally 235, na którym lot wykonywał pilot samolotowy turystyczny, lat 65, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot rozpoczął kołowanie sprzed hangaru w kierunku pasa. Ze względu na odbywające się w tym dniu zawody w akrobacji samolotowej i związany z tym intensywny ruch lotniczy na lotnisku, poproszono pilota samolotu o szybkie przekołowanie. Przed dokołowaniem do pasa, pilot zamknął przepustnicę. Gwałtowne wyhamowanie prędkości, spowodowało złamanie goleni przedniego podwozia, przy czym w wyniku obniżenia się przodu samolotu, śmigło zawadziło o ziemię. Samolot zatrzymał się oparty na dolnej części maski silnika. Nikt nie odniósł obrażeń.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas oględzin przełomów elementów goleni przedniego podwozia nie znalazła oznak pęknięć zmęczeniowych. W związku z tym, z dużym prawdopodobieństwem można

stwierdzić, że złamanie goleni nastąpiło na skutek wystąpienia znacznej siły działającej w poziomie. W bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zaistnienia zdarzenia, wskazanym przez dowódcę statku powietrznego, nie stwierdzono istnienia na murawie lotniska znacznych dziur, zagłębień lub innych nierówności, które mogły być przyczyną złamania przedniej goleni samolotu. Po wypadku stwierdzono, że w kole przedniego podwozia brak jest powietrza, co mogło być niezauważone podczas przeglądu przedlotowego. Znaczna siła działająca na goleń przedniego podwozia mogła powstać również na skutek spadku wartości ciśnienia powietrza w oponie koła przedniego, połączonego z kołowaniem, przy dużej prędkości samolotu na nieznaczną nierówność murawy lotniska.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że prawdopodobną przyczyną wypadku było wpadnięcie przedniego koła, przy niedostatecznym ciśnieniu w oponie, w nierówność murawy lotniska, co spowodowało powstanie dużej siły działającej w poziomie na goleń przedniego podwozia i jej złamanie, a w konsekwencji doprowadziło do innych uszkodzeń samolotu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego była duża prędkość kołowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badań nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, jednak zwraca uwagę na konieczność dokładnego przeprowadzania przeglądów przedlotowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński