

**KOMUNIKAT NR 57
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 26 maja 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 604/08

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 22 sierpnia 2008 r., na jednomiejscowej motolotni zbudowanej ze skrzydła Jarmil, wózka Fiti 1 oraz silnika Honda 650, na której lot wykonywał pilot motolotniowy, posiadający uprawnienia Pilotni **prukaz**, wydany przez Letecká Amatérská Asociace **Česká** Republika (LAA ČR), obywatel Republiki Czeskiej, lat 57, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot motolotniowy wykonywał lot jako zawodnik w konkurencji nawigacyjnej Mikrolotowych Mistrzostw Europy, polegającej na locie po wyznaczonej trasie oraz lokalizacji obiektów naziemnych i wyłożonych znaków. Po zakończeniu konkurencji nawigacyjnej, zawodnicy mieli wykonać przyziemienie na celność, tzw. „Touch and Go” w polu o długości 6 m, wznieść się w powietrze nieprzekraczając wyznaczonej długo-

ści rozbiegu, po czym wylądować w oddalonej o 150 m wyznaczonej strefie „Deck” o szerokości 25 m i długości 100 m. Pilot, jako jedyny ze stawki zawodników, nie wykonał zadania „Touch and Go” i podchodził bezpośrednio do lądowania w strefie „Deck”. Pilot wykonujący lot na motolotni starał się przyziemić motolotnię tuż za początkową linią „Deck”, co umożliwiło mu zakończenie dobiegu przed linią końcową „Deck”. Pilot przyziemił motolotnię ze zwiększoną prędkością niż przewidziana normalnie do lądowania, bez uprzedniego wyrównania i wytrzymania lotu motolotni. Podczas przyziemienia, uszkodzeniu uległo przednie koło podwozia. W następstwie wózek motolotni zarył się w ziemię, powodując kapotaż motolotni. Konstrukcja motolotni sprawdziła się w niebezpiecznej sytuacji, w następstwie której mogło dojść do groźnych obrażeń pilota. Kabina pilota pozostała nieuszkodzona a pilot odniósł tylko lekkie otarcia skóry.

Pilot, w oświadczeniu złożonym po wypadku, stwierdził, że podczas podchodzenia do lądowania prawdopodobnie wystąpił podmuch termiczny, który spowodował przepadnięcie motolotni, a w konsekwencji uderzenie o ziemię. Analiza zapisu filmowego potwierdziła, że pilot lądował ze słabym tylnobocznym wiatrem, być może spowodowanym podmuchem termicznym, co mogło spowodować nieco większą od zamierzonej przez pilota prędkość opadania motolotni. Przyziemienie motolotni zostało wykonane na wszystkie koła podwozia równocześnie, bez wcześniejszego wyrównania i wytrzymania lotu. Po przyziemieniu nie

doszło do odbicia się motolotni od ziemi, które zazwyczaj ma miejsce przy nadmiernej prędkości pionowej podczas przyziemienia, ponieważ nastąpiło złamanie przedniego podwozia. Opisany sposób wykonania lądowania bez wyrównania i wytrzymania jest nieoprawny z punktu szkolenia lotniczego, jednak bywa praktykowany podczas zawodów mikrolotowych w celu uzyskania precyzyjnego przyziemienia w wyznaczonym miejscu i zatrzymania się przed końcową linią „Deck”.

Na zdjęciach motolotni widnieją ślady napraw osłony kompozytowej wózka w okolicach przedniego podwozia, wynikające z wcześniejszych uszkodzeń. Zespół badający wypadek nie miał możliwości określenia zakresu uszkodzeń przed wypadkiem ani sposobu naprawy uszkodzonych elementów.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku były:

- błąd w technice pilotażu, polegający na braku wyrównania i wytrzymania lotu motolotni przed przyziemieniem, co doprowadziło do twardego przyziemienia;
- nie można wykluczyć, że złamanie przedniego podwozia miało związek z prawdopodobnym wcześniejszym uszkodzeniem przedniej części wózka.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było uczestnictwo w rywalizacji sportowej, które mogło skłaniać do zaakceptowania przez pilota większego niż normalnie ryzyka związanego z twardym przyziemieniem, w celu osiągnięcia lepszej lokaty w zawodach.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński