

Warszawa, dnia 11 września 2012 r.

Poz. 84

**KOMUNIKAT NR 57
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 września 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 669/09

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 17 sierpnia 2009 r., na samolocie ultralekkim JK-05L Junior, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "Podwozie – T3" .**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot rekreacyjny samolotem. Podczas lądowania na lotnisku aeroklubu regionalnego, po przyziemieniu 150 m za progiem pasa, w trakcie dobiegu, po ok. 80 m, samolot zaczął przechylać się w prawo i tracić kierunku w prawo. Po dalszych 30 m zatrzymał się na części roboczej pasa. Stwierdzone zostało złamanie kompozytowej goleni prawego podwozia głównego. Innych uszkodzeń samolotu ani szkód nie było, nikt nie odniósł obrażeń.

W trakcie badania wypadku i analizy dokumentacji konsultowano się z wytwórcą samolotu oraz stwierdzono, że:

- dokumentacja statku powietrznego (Książka Płatowca) była prowadzona prawidłowo;
- jakość obsługi statku powietrznego nie wzbudziła zastrzeżeń;
- sprawność statku powietrznego do lotu nie budziła zastrzeżeń i była potwierdzona wymaganymi ważnymi dokumentami (Wpis do Ewidencji, Pozwolenie na Wykonywanie Lotów, Pozwolenie Radiowe, odpowiednie wpisy w Książce Płatowca);
- ciężar samolotu i położenie jego środka ciężkości znajdowały się w zakresie ograniczeń podawanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie;
- warunki meteorologiczne (poza ogólnym nasłonecznieniem) nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia;
- kwalifikacje osób obsługujących statek powietrzny nie wzbudziły zastrzeżeń;
- statek powietrzny był ubezpieczony zgodnie z wymaganiami (OC);
- górne powierzchnie kompozytowych goleni podwozia głównego były przed zdarzeniem pomalowane na kolor szary.

Pilot, 56 lat, posiadał ważną licencja pilota samolotowego PPL(A).

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej "PKBWL", ustaliła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku było pomalowanie górnych powierzchni goleni podwozia głównego na kolor szary, co powodowało lokalne przegrzewanie się materiału kompozytowego z powodu nasłonecznienia i spadek jego wytrzymałości, a w konsekwencji złamanie goleni prawego podwozia głównego wskutek obciążeń występujących podczas lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było intensywne nasłonecznienie.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego :

Przypomnieć właścicielom i użytkownikom statków powietrznych konstrukcji kompozytowej o wpływie malowania kolorem innym niż biały na przegrzewanie się konstrukcji z powodu nasłonecznienia i powodowanego tym spadku wytrzymałości wskutek przegrzania materiału.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Właściciele Świadectwa Spełnienia Wymagań Technicznych statków powietrznych konstrukcji kompozytowej :

Zalecam poinformować nabywców statków powietrznych o zdarzeniu opisanym w niniejszym komunikacie.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka**