

Warszawa, dnia 15 kwietnia 2013 r.

Poz. 57

**KOMUNIKAT NR 35  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 kwietnia 2013 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1050/10**

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 14 września 2010 r., na samolocie Tulak, klasa specjalna, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "Poważna awaria silnika – T1".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Na dzień 14 września instruktor-pilot zaplanował dwie trasy dla ucznia-pilota. Z uwagi na złą pogodę rano, loty miały odbyć się po godz. 15-tej. Telefonicznie przekazał uczniowi-pilotowi (lat 39) punkty zwrotne oraz warunki pogodowe, aby mógł wykonać wstępne obliczenia. Około godz. 15-tej po przybyciu na lotnisko, instruktor-pilot wraz z uczniem-pilotem wykonali przegląd samolotu, następnie instruktor wykonał próbę silnika. Podczas tej próby nie stwierdzono nieprawidłowości w pracy silnika. W tym czasie uczeń kończył obliczenia trasy. Po sprawdzeniu przez instruktora obliczeń trasy, uczeń zajął miejsce w kabinie. Ustalono, że lot będzie się odbywał na wysokości 800 m AMSL. Pogoda ustabilizowała się, było bezchmurnie. Po starcie, o godz. 15:45 instruktor poszedł na wieżę (ze względu na większy zasięg słyszalności) nadzorować lot przez radio. Po ok. 35 minutach instruktor usłyszał przez radio zgłoszenie ucznia, że następują kilkusekundowe spadki obrotów silnika i że będzie próbował lecieć 4200 obr./min. Normalne obroty przelotowe to 4000 obr./min. Instruktor zaakceptował to i polecił informować o sytuacji. Po ok. 2 minutach uczeń zgłosił, że silnik zatrzymał się i że będzie lądował awaryjnie. Instruktor, znając wysokość i przybliżone miejsce znajdowania się samolotu, polecił uczniowi spróbować uruchomić silnik (wykorzystując dodatkową elektryczną pompę paliwa) i dolecieć do lądowiska Czełusznica. Instruktor przypomniał o konieczności wypuszczenia klap, wyłączenia iskrowników i akumulatora oraz zamknięciu paliwa, jeśli silnika nie da się uruchomić i zajdzie konieczność awaryjnego lądowania. Jednocześnie instruktor poprosił pilota latającego po kręgu, by udał się nad przypuszczalne miejsce lądowania i informował o sytuacji.

Około godz. 16:30, uczeń-pilot wyłączył odbiorniki energii elektrycznej i zamknął zawór paliwowy. Po wybraniu pola do lądowania ustawił samolot pod wiatr, wypuścił kłapy do lądowania i wyłączył akumulator. Ponieważ wybrana łąka miała spadek w kierunku lotu, nie udało się na niej wylądować. Samolot przeleciał na sąsiednie pole, które okazało się zrekultywowanym nieużytkiem o miękkim, mokrym podłożu. Samolot uderzył w podłoże lewym kołem podwozia głównego. Lewa goleń złamała się. Samolot

w końcowej fazie dobiegu skapotował. Pilot nie doznał obrażeń i samodzielnie opuścił samolot. Przy pomocy okolicznych mieszkańców postawiono samolot na koła, żeby przerwać wyciek paliwa.

Instruktor przekazał informację o miejscu awaryjnego lądowania pilotowi samolotu, z którym kontaktował się poprzednio i poprosił go o relację o sytuacji z powietrza. Pilot potwierdził opisaną przez ucznia sytuację.

Dodatkowe informacje o silniku:

Silnik Verner – 1400 (SVS - 1400), tłokowy, dwucylindrowy, czterosurowy, czeski certyfikat typu nr ULL-014/98 LAA CR, producent Verner-Motor, Czechy.

Silnik przewieziono do producenta Verner-Motor, Czechy.

### 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było pęknięcie korbowodu prawdopodobnie wskutek wady materiałowej.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Ołowski**