

Poz. 45

**KOMUNIKAT NR 27
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 5 kwietnia 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 478/2011

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 19 maja 2011 r. na samolocie ultralekkim SKYLEADER GP ONE na lotnisku Żar k. Żywca klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik techniczny"

w grupie przyczynowej: "T7 – Nieuprawnione modyfikacje, nieoryginalne części zamienne".

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 26 stycznia 2015 r.

W dniu 19 maja 2011 r. pilot wykonał wraz z pasażerem dwa loty na samolocie ultralekkim SKYLEADER GP ONE. W trakcie lądowania nastąpiło przetoczenie się podwoziem głównym przez niewielką nierówność terenową – ścieżkę biegnącą w poprzek lotniska. Przetoczenie to spowodowało odbicie i pochylenie samolotu na podwozie przednie. Na skutek kontaktu przedniego podwozia z gruntem nastąpiło odłamanie widelca z kołem od goleni podwozia, co doprowadziło do kapotażu i uszkodzenia samolotu.

Podczas eksploatacji samolot był wykorzystywany do różnych zadań, m.in. do lotów szkolnych, narażających podwozie na zwiększone obciążenia, wynikające z twardych lądowań i kangurów w wykonaniu uczniów-pilotów. W ich wyniku podwozie przednie na połączeniu trzonu goleni z widelcem koła ulegało uszkodzeniom i było kilkakrotnie naprawiane. Według badań PKBWL uszkodzenia i wykonywane naprawy miały znaczący wpływ na zły stan techniczny podwozia (łączenia rury trzonu z widelcem).

W ocenie Komisji uszkodzenie podwozia przedniego, takie jak w opisywanym wypadku, mogło wystąpić w najbliższym czasie nawet podczas prawidłowo wykonanego lądowania (bez odbicia i pochylenia samolotu na podwozie przednie) – z powodu znacznego osłabienia jego struktury.

Podczas oględzin samolotu PKBWL stwierdziła również nieprawidłowe, niezgodne z zaleceniami producenta zabezpieczenie śrub mocujących śmigło do kołnierza wału silnika. Zabezpieczone były tylko trzy z sześciu śrub.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Złamanie podwozia przedniego na skutek osłabienia jego wytrzymałości (na połączeniu trzonu goleni z widelcem koła) w wyniku kilkakrotnie niewłaściwie przeprowadzonych napraw po uszkodzeniach podczas intensywnej eksploatacji statku powietrznego.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było wtoczenie się samolotu na nierówność nawierzchni lotniska podczas dobiegu, co doprowadziło do odbicia i powtórnego przyziemienia na koło podwozia przedniego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski