

KOMUNIKAT Nr 10

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 marca..... 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 610/09

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 1 sierpnia 2009 r., na samolocie Super Skybolt, na którym lot wykonywał pilot samolotowy turystyczny, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej: **„Uszkodzenie konstrukcji – T5”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Samolot wystartował z lotniska do lotu trasowego. Po około półgodzinnym locie pilot wykonał podejście do lądowania. Podejście do lądowania odbywało się pod słońce. Pilot wykonał „twarde” przyziemienie i po dwukrotny odbiciu się od płaszczyzny lotniska (tzw. „kangury”), wykonał odejście na drugi krąg. Podczas drugiego lądowania, po delikatnym przyziemieniu, pod koniec dobiegu wraz ze spadkiem prędkości nastąpiło „rozejście się” kół podwozia głównego i samolot osiadł na dolnej części kadłuba. Tuż przed zatrzymaniem samolot obrócił się o ok. 90° w prawo.

Dowódca statku powietrznego, lat 37, posiadał licencję PPL (A), ważną do 20.03.2012 r., z uprawnieniami SEP (L) ważnymi do 24.02.2011 r. Nalot ogólny na samolotach 227 godziny, z czego 121 godzin na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

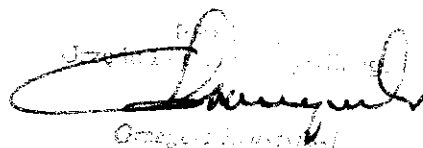
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było pęknięcie zmęczeniowe kratownicy, które w połączeniu z „twardym” przyziemieniem doprowadziło do uszkodzenia mocowania podwozia głównego.

Okoliczności sprzyjające:

- cechy konstrukcyjne kratownicy kadłuba i zamocowania podwozia głównego;
- lądowanie pod słońce;
- ukształtowanie powierzchni drogi startowej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Przekazać producentowi kratownicy kadłuba informacje zawarte w ekspertyzie faktograficznej, która dotyczy pęknięć belki mocowania podwozia.



Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego