



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1047/12</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>WYPADEK</b>			
Data zdarzenia:	<b>24 sierpnia 2012 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>lądowisko Żar</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>samolot ultralekki Apollo Fox</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot samolotów ultralekkich</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<b>Maciej Lasek</b>			
Podmiot badający:	<b>PKBWL</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU[RAPORT]</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>09.09.2016</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas podejścia do lądowania na lądowisko GSS Żar, w fazie wyrównania, według oceny pilota, nastąpił silny podmuch tylny-boczny z prawej strony, w wyniku czego samolot przepadł najpierw na lewą goleń podwozia głównego, a następnie przechylił się na prawo i zaczepił końcówką prawego skrzydła o ziemię. Spowodowało to obrót w prawo który doprowadził do wyłamania przedniej goleni i zniszczenia śmigła i uszkodzeń kadłuba. Pilot i pasażer nie odnieśli żadnych obrażeń. Zgodnie z oświadczeniem pilota podejście było wykonywane z prędkością 110 km/h z klapami wypuszczonymi w pozycję „małe”. Było to trzecie lądowanie pilota na tym lądowisku.



fot. 1 i 2 Położenie samolotu po zatrzymaniu.



fot. 3 i 4 Uszkodzenia samolotu

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Podejście do lądowania ze zbyt małą prędkością, w warunkach lądowania na lądowisku górskim.

**Okolicznością sprzyjającą** był nagły tylny-boczny podmuch wiatru w fazie wyrównania.

### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

### **Komentarz Komisji:**

Komisja przypomina, że podejście do lądowania na lądowiskach górskich powinno odbywać się z większą prędkością i na zwiększonych obrotach silnika, tak aby pilot miał możliwość w przypadku nagłego podmuchu tylnego wiatru nie dopuścić do przepadnięcia samolotu poprzez szybkie zwiększenie ciągu silnika.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>