



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ**
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1209/10

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia, Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 21 listopada 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Van's RV-9A, które wydarzyło się w dniu 30 października 2010 r., na lotnisku EPZR. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała przekazane informacje za wystarczające do określenia przyczyny zdarzenia i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot samolotowy turystyczny, współwłaściciel samolotu, wykonał 2 loty treningowe po kręgu z lądowaniem T&G na lotnisku Katowice Muchowiec (EPKM). Następnie wykonał przelot na lotnisko Żar k/Żywca (EPZR), z międzylądowaniem typu T&G na lądowisku w Kaniowie (EPKW) i lotnisku Aleksandrowice k/Bielska-Białej (EPBA). Po nawiązaniu łączności z kierującym lotami, pilot uzyskał pozwolenie na lądowanie na lotnisku EPZR. Lądowanie odbyło się o godz. 15:52 LMT. Podczas końcowej fazy dobiegu przednie koło samolotu zaczęło zapadać się w rozmięklej części (o średnicy ok. 10 m) nawierzchni pasa trawiastego co spowodowało duży opór ryjącego widelca koła, wywołujący znaczny moment siły i zginanie się goleni przedniego podwozia. Samolot zaczął gwałtownie wytracać prędkość. Podczas zatrzymania, siła bezwładności i odkształcona przednia goleń podwozia spowodowały chwilowe pochylenie samolotu na „nos”, co doprowadziło do kontaktu obracającego się śmigła z nawierzchnią lotniska i zatrzymanie pracy silnika. Uszkodzeniu uległa łopata śmigła i przednia goleń podwozia samolotu.



Przyczyna incydentu lotniczego:

wtroczenie się samolotu podczas dobiegu na teren o pomniejszonej twardości trawiastej nawierzchni lotniska, co doprowadziło do zapadnięcia się koła przedniego podwozia, odkształcenia goleni podwozia i uszkodzenia śmigła.

Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu incydentu lotniczego:

lądowanie na lotnisku EPZR samolotem niedostosowanym do korzystania z lotnisk trawiastych.

Zalecenia profilaktyczne Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego Aeroklubu Śląskiego:

W celu uniknięcia podobnych zdarzeń w przyszłości Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego zaleca unikania korzystania z lotnisk o nawierzchni trawiastej, gdy istnieje ryzyko podmokłego terenu po deszczach, lub w uzgodnieniu z nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego zmienić konstrukcję przedniego podwozia i zwiększyć średnicę przedniego koła.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

dr inż. Michał Cichoń *podpis na oryginale*