



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Warszawa, dnia 28 listopada 2012 r.



Nr ewidencji zdarzenia lotniczego

1024/11

RAPORT KOŃCOWY

**z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego
o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg***

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku przepisami 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. 2010, nr 295, poz. 35) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania treści niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

- 1. Rodzaj zdarzenia: WYPADEK.**
- 2. Badanie przeprowadził: zespół badawczy PKBWL**
- 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 14.08.2011 r.**
- 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: start EPKW, lądowanie EPNL**
- 5. Miejsce zdarzenia: EPNL**
- 6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:**
 - samolot UL typu D4BK Fascination, rok prod. 2007 r. Prod. UL-JIH Sedlaček, Kaplice, ČR.
 - właściciel i użytkownik statku powietrznego – prywatny,
 - podczas lądowania na pasie trawiastym lotniska EPNL nastąpiło złamanie goleń przedniego podwozia przy kołnierzu łączącym goleń z widelcem koła. Poza tym uszkodzone zostały

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

elementy mechanizmu chowania przedniego podwozia, śmigło, i rama silnika. Szczegóły uszkodzeń pokazano na zdjęciach w albumie ilustracji stanowiącym załącznik do raportu.

7. **Typ operacji:** *przelot rekreacyjny na potrzeby własne.*
8. **Faza lotu:** *dobieg*
9. **Warunki lotu:** *wg przepisów VFR, przy oświetleniu dziennym*
10. **Czynniki pogody:** *VMC. Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia.*
11. **Organizator lotów:** *prywatny*
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** *mężczyzna, pilot samolotów UL lat 54, legitymujący się licencją wydaną przez LAA ČR. Licencja i badania pilota były w okresie ważności. Nalot ogólny na samolotach 107 godzin 11 minut, w tym na typie D4BK Fascination 74 godziny 7 minut. Pilot ma uprawnienia do samodzielnego wykonywania lotów na dwóch typach samolotów EV-97 oraz D4BK. Pilot przed podjęciem czynności lotniczych był wypoczęty. Pilot był w treningu i w ostatnich 24 godzinach pilot wykonał 4 loty w czasie 2 godziny 6 minut, a w ostatnich 90 dniach 39 lotów w czasie 25 godzin 54 minuty - wszystkie loty na samolocie, na którym nastąpił wypadek.*
13. **Obrażenia załogi i pasażerów:** *nie było.*
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** *Samolot wystartował z EPKW na przelot VFR do EPNL. Lot po trasie przebiegał bez zakłóceń w DWA. Pilot zbliżając się do ATZ lotniska EPNL zgłosił lądowanie i uzyskał zgodę na wejście do lewego kręgu pasa 04. Po dolocie do lotniska pilot przez radiostację zgłosił wejście do II zakrętu, następnie zgłosił pozycję z wiatrem. Port potwierdził kolejność „1” do lądowania. Pilot wyprowadził samolot na prostą 04. Przyziemienie samolotu nastąpiło na pasie trawiastym, zgodnie z wyłożonymi znakami startowymi. Podczas dobiegu nastąpiło wylamanie widelca koła przedniego z goleni. Samolot pochylił się na silnik. Uszkodzone zostały: śmigło, rama silnika, wylamana została przednia goleń. Nastąpiło złożenie się podwozia głównego podczas dobiegu. Na końcu dobiegu samolot obrócił się o ok. 90° w prawo. Pilot. po wyłączeniu obwodów elektrycznych i zamknięciu zaworów paliwowych, bez obrażeń opuścił kabinę. Samolot został uszkodzony, ale pożar nie wystąpił. Szkic miejsca zdarzenia, ślady lądowania oraz zakres uszkodzeń samolotu przedstawiono w albumie ilustracji – załącznik do raportu.*
15. **Przyczyna zdarzenia:** *wylamanie widelca podwozia przedniego podczas dobiegu, na skutek osłabienia nitami rury goleni, naprawianej po poprzednim wypadku.*

16. **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:** *niefachowa naprawa goleni podwozia przedniego polegająca na osłabieniu przekroju rury goleni nitami usytuowanymi w jednej płaszczyźnie – patrz album ilustracji.*
17. **Zastosowane środki profilaktyczne:** *powiadomiono czeskie władze lotnicze o wykonawcy naprawy*
18. **Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:**

Skład zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący zespołu: *inst. pil. mgr inż. Ryszard Rutkowski*

Członek PKBWL: *inż. Tomasz Makowski*

Ekspert PKBWL: *inż. pil. Marek Misztal*

podpis na oryginale

.....
(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym)
