

RAPORT KOŃCOWY

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

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. 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 z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) 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 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: PKBWL
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 17 lipca 2005 r. 18:13
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: Bezmiechowa, Bezmiechowa
5. Miejsce zdarzenia: Bezmiechowa
6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń: Szybowiec PW-6U, SP-3676, Politechnika Rzeszowska – Akademicki Ośrodek Szybowcowy, Aeroklub Politechniki Rzeszowskiej, uszkodzenia: rozklejenia struktury kadłuba w pobliżu zamocowania kółka przedniego
7. Typ operacji: lot szkolny z instruktorem
8. Faza lotu: lądowanie
9. Warunki lotu: VFR (VMC)
10. Czynniki pogody: bez wpływu na przebieg zdarzenia
11. Organizator lotów / skoków: Aeroklub Politechniki Rzeszowskiej
12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: instruktor szybowcowy I kl.
13. Obrażenia załogi i pasażerów: bez obrażeń
14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

Po starcie przy użyciu wyciągarki załoga w składzie uczeń pilot i instruktor szybowcowy wykonała krąg nadlotniskowy zakończony prawidłowym podejściem do lądowania i przyziemieniem w rejonie wyłożonych znaków startowych. Przyziemienie nastąpiło na koło główne. Podczas opuszczania koła przedniego na ziemię nastąpił trzask słyszany wewnątrz i na zewnątrz szybowca. Szybowiec poddano oględzinom, które wykazały uszkodzenia struktury w okolicy zamocowania przedniego podwozia. Podczas naprawy szybowca stwierdzono, że nastąpiło: wyklejenie ze struktury laminatowej błotnika koła przedniego wraz z uszkodzeniami poszycia zewnętrznego kadłuba i błotnika w tym obrębie, wyklejenie od poszycia zewnętrznego i złamanie wręgi mocującej błotnik do poszycia, uszkodzenie mocowania podstawy

laminatowej tablicy przyrządów I kabiny, wyklejenie półwręgi wewnętrznej kadłuba w obrębie mocowania sterownicy ręcznej przedniej z przemieszczeniem tej wręgi, wyklejenia poszycia wewnętrznego kadłuba od skorupy laminatowej w obrębie pierwszej kabiny i sterownicy nożnej- strona prawa i lewa kadłuba, uszkodzenie struktury laminatowej siodełka I kabiny.

Zdaniem Komisji uszkodzenie konstrukcji kadłuba szybowca nie nastąpiło w czasie tego lądowania tylko był to proces długotrwały, na który prawdopodobnie złożyły się ewentualne niedoklejenia powstałe w procesie wytwarzania struktury oraz znaczne obciążenia przedniego podwozia w poprzednich lotach. Szybowiec od początku eksploatacji wykonał ok. 600 lotów z czego większość w Bezmiechowej. Na drugim szybowcu PW-6U eksploatowanym równolegle w Bezmiechowej tego typu uszkodzenie nie wystąpiło

15. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: postępująca degradacja sklejin w konstrukcji kadłuba zapoczątkowana prawdopodobnie przez niedoklejenia powstałe w procesie wytwarzania szybowca
16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: brak
17. Zastosowane środki profilaktyczne: brak
18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze: Komisja zwraca uwagę na konieczność częstszego sprawdzania konstrukcji kadłubów w pobliżu podwozi szybowców wykonujących loty w terenie górzystym

Podpis nieczytelny

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym)
