



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1025/10

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	CICHONŃ Michał
Członek Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	TARGALSKI Waldemar
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 09 lutego 2011 r. wyników przeprowadzonego przez zespół badawczy PKBWL badania zdarzenia lotniczego samolotu Beechcraft B-58P Baron znaki rozpoznawcze SP-MED, które wydarzyło się w dniu 08 września 2010 r. na lotnisku Rzeszów-Jasionka [EPRZ], **działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.)**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznaje badanie za zakończone i stwierdza iż:

**Przyczynami poważnego incydentu, polegającego na zniszczeniu goleni lewego podwozia głównego po ruszeniu z miejsca, były:**

- **zmęczeniowe pęknięcie trzonu amortyzatora, powodujące osłabienie jego wytrzymałości, powstałe w wyniku cyklicznych uderzeń zderzaka nożyc w powierzchnię przegubu osi i bezpośrednie przekazywanie energii uderzeń na trzon amortyzatora,**
- **cecha konstrukcyjna podwozia, umożliwiająca zaistnienie opisanego wyżej zjawiska.**

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu poważnego incydentu były właściwości konstrukcyjne podwozia samolotu, powodujące brak możliwości optycznego wykrycia pęknięcia w tym miejscu podczas normalnej eksploatacji samolotu.

PKBWL proponuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych:

1. **Dla Użytkownika samolotu: sprawdzić stan amortyzatora prawego podwozia głównego samolotu Beechcraft B-58P Baron SP-MED. na okoliczność występowania analogicznego zjawiska, stosując metodę penetracji barwnej do wykrywania pęknięć.**
2. **Dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego: powiadomić wytwórcę samolotu o przebiegu i okolicznościach zdarzenia oraz rozważyć możliwość wprowadzenia odpowiedniej Dyrektywy Zdatności, mającej na celu przestrzeżenie innych użytkowników samolotów tego typu przed stwierdzonym zjawiskiem.**

Podpisy komisji

Z-ca Przewodniczącego Komisji	PUSSAK Andrzej	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	CICHON Michał	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	JAWORSKI Jacek	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	KĘDZIERSKI Jerzy	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	KUCHCIŃSKI Tomasz	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	MAKOWSKI Tomasz	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	TARGALSKI Waldemar	<i>Podpis nieczytelny</i>
Członek Komisji	ŻURKOWSKI Stanisław	<i>Podpis nieczytelny</i>