



Dot. poważnego incydentu nr: 1236/13

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 25 lutego 2015 r. materiałów zgromadzonych przez Komisję oraz przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Jak-12A, które miało miejsce 04 sierpnia 2013 r. podczas lotu w rejonie lotniska Lublin-Radawiec [EPLR], 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła przedstawione w zgłoszeniu informacje za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na wyholowanie szybowca, w godzinach popołudniowych w trakcie wyholowania szybowca na wysokość 350 m AGL i wykonywania przechyleń sygnalizujących pilotowi szybowca o wyczepieniu, pilot samolotu odczuł charakterystyczne siły towarzyszące wyczepieniu. W chwilę potem wychylił wolant w lewo celem wprowadzenia samolotu w zakręt do kręgu nadlotniskowego i poczuł wyraźny wzrost sił na wolancie w kanale poprzecznym połączony z tendencją do wychylania wolantu w lewą stronę. Stwierdził również brak możliwości wychylenia kolumny sterownicy w prawą stronę oraz zauważył, że napięcie linek napędu lotek biegnących wzdłuż zastrzałów jest mniejsze po stronie prawej niż po lewej. Pilot zgłosił sytuację kierownikowi lotów, a następnie, po wykonaniu kręgu nadlotniskowego wylądował bez żadnych negatywnych następstw. Po skończonym dobiegu pilot zaobserwował „odblokowanie” wolantu oraz swobodne zwisanie lotki w okolicy końcówki prawego skrzydła. W trakcie przeglądu po locie stwierdzono urwanie konsoli prawej lotki na tylnym dźwigarze przy końcówce skrzydła oraz deformację lotki z pofałdowaniem pokrycia, sygnalizującym uszkodzenie jej szkieletu. Spoiny łączące konsole lotek z dźwigarem tylnym skrzydła są trwale osłonięte oplótnieniem skrzydła, co uniemożliwia wczesne wykrycie zjawiska pęknięcia spoin podczas przeglądów eksploatacyjnych.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zużycie eksploatacyjne.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Niniejsze zdarzenie 1236/13 jest praktycznie identyczne, jak zdarzenie 1094/14, w następstwie którego ULC wydał Dyrektywę Zdatności AD-SP-0001-2014-A z dnia 08-10-2014 r., w wystarczający sposób zapewniającą wykrycie pęknięcia spoiny między konsolami lotki a tylnym dźwigarem skrzydła.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35