



Dot. incydentu nr: 1113/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 21 sierpnia 2014 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu PZL-101 Gawron, które miało miejsce 18 lipca 2014 r. podczas lądowania na lotnisku Zamość-Mokre [EPZA], 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 informacje przedstawione przez Użytkownika za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

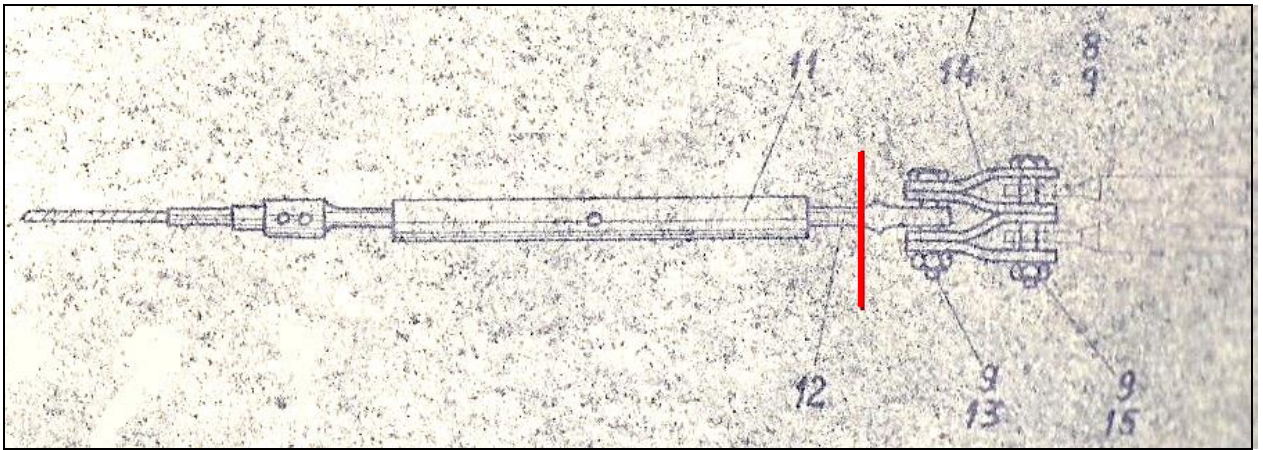
Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lądowania, po przyziemieniu pilot stwierdził brak możliwości sterowania kołem tylnym. Samolot zaczął tracić kierunek w lewo, pomimo wychylenia sterownicy nożnej w prawo i mocnego hamowania wykonując obrót o ok. 220° w stosunku do kierunku lądowania. Stwierdzono urwanie końcówki oczkowej łącznika linek steru kierunku i linki sterowania kołem tylnym przy ściągaczu prawej linki układu sterowania sterem kierunku i kołem ogonowym.



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



Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Urwanie końcówki oczkowej z nieustalonego powodu, najprawdopodobniej z powodu długoletniej eksploatacji.

Komisja sformułowała następujące **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa** (do realizacji przez ULC):

Z uwagi na brak kategoriycznych zaleceń odnośnie częstotliwości wymiany oplótnienia samolotu (a tylko podczas wymiany oplótnienia możliwe jest wykrycie przedmiotowego uszkodzenia), rozpatrzyć wprowadzenie takiego zalecenia drobnej modyfikacji oplótnienia, która ułatwi dostęp do przeglądu konsolek zawieszenia lotek, spawanych węzłów konstrukcyjnych i innych tego rodzaju miejsc wymagających sprawdzania stanu elementów przez otoczenie wszystkich takich miejsc odpowiednimi wykrojami w zasadniczym oplótnieniu i „doszczelnienie” ich łatwo wymiennymi łatkami.

Zalecenie to jest identyczne z zaleceniem zawartym w Uchwale PKBWL odnoszącej się do zdarzenia 1094/14 i było już awizowane pismem PKBWL-5152-1094/14 NK: 201491/14 z dn. 21 lipca 2014 r. do ULC.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

* Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa **jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji** o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17