



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2666/15, 2667/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	29 grudnia 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Baza techniczna organizacji obsługowej [EPBC]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Czech Sport Aircraft PS-28 Sport Cruiser			
Użytkownik / Operator SP:	Szkoła lotnicza Ventum Air sp. z o.o. ul.Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa			
Dowódca SP:	Nie dotyczy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Organizacja obsługowa			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	09.05.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas planowej obsługi okresowej samolotu PS-28 Sport Cruiser nr fabr. C0510 w certyfikowanej organizacji obsługowej CAMO stwierdzono uszkodzenia struktury w rejonie przegrody ogniowej. Na okoliczność tych uszkodzeń sporządzono i wysłano do PKBWL dwa kolejne dokumenty Technical Occurrence Report (Ref.#4/GBD/2015 i 5/GBD/2015, przyjęte jako zgłoszenie zdarzeń 2666/15 i 2667/15), uszkodzenia zinwentaryzowano i udokumentowano oraz powiadomiono o sytuacji Użytkownika i Wytwórcę samolotu.

Uszkodzenia występują w strefie, która była naprawiana wskutek wcześniejszych uszkodzeń, zgłoszonych jako zdarzenia 770/15, 771/15 i 772/15, w których wyniku wydano m.in. zalecenie

dotyczące ograniczenia prędkości kołowania i zwiększenia częstotliwości przeglądów oraz obowiązkowej wymiany określonych części po ustalonym czasie lub liczbie cykli lotu. Samolot był od początku eksploatacji używany do lotów szkolnych i użytkowany dość intensywnie z lotniska bazowego EPBC, przy czym starty i lądowania odbywały się głównie z betonowej drogi startowej, a kołowania – po nawierzchniach nieutwardzonych, trawiastych.

Stwierdzono pęknięcia wspornika na przegrodzie ogniowej (BULKHEAD 1 BRACKET P/N SF0131N), belki przegrody ogniowej (FRAME 1 BEAM P/N SF0118N) oraz pęknięcia blachy przegrody ogniowej (IPC BULKHEAD 1 P/N SF0101N) w rejonie krańcowych nitów łączących ją z usztywnieniami (STIFFENERS P/N SF0157L i SF0157P). W tym przypadku zarzewiem pęknięcia jest zbyt bliskie położenie otworów po wykonanych pomyłkowo otworów $\varnothing 1,3$ mm i otworów, w których znajdują się nity.

W chwili stwierdzenia opisanego wyżej zdarzenia, stanowiącego podstawę zgłoszenia zdarzeń 2666/15 i 2667/15, całkowity nalot samolotu od początku eksploatacji wynosił 947 godz./1675 cykli lotu, a nalot od chwili naprawy, obejmującej wymianę wspornika P/N SF0131N – 98 godz./167 cykli lotu. Zespół przegrody ogniowej naprawiono z zastosowaniem nakładki wzmacniającej (wykonanie naprawy objęte jest Poświadczeniem Obsługi Nr 015/2016 z 25.01.2016 r.)

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Intensywna eksploatacja samolotu w lotach szkolnych, powodująca przyspieszone zmęczeniowe zużycie struktury płatowca.
2. Znaczny udział kołowania po nawierzchniach nieutwardzonych.
3. Cechy konstrukcyjno-projektowe (błąd projektu części BULKHEAD 1 BRACKET P/N SF0131N).
4. Błąd wykonawczy Wytwórcy polegający na wykonaniu zbędnych otworów $\varnothing 1,3$ mm w trakcie montażu zespołu przegrody ogniowej.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika/Organizację obsługową:

Powtórzono zalecenia i ograniczenia skierowane do Wytwórcy i do Użytkownika, sformułowane wcześniej dla zdarzeń 770/15, 771/15 i 772/15.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	podpis na oryginale