

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 130/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 17 lipca 2005 r., na szybowcu PW-6U, na którym lot wykonywał instruktor-pilot szybowcowy oraz uczeń-pilot, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych „Podwozie – T3” oraz „Błędy produkcyjne – T9”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Po starcie przy użyciu wyciągarki załoga w składzie uczeń-pilot i instruktor-pilot 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 Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL” 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. Na drugim szybowcu PW-6U eksploatowanym równolegle, tego typu uszkodzenie nie wystąpiło.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, ustaliła, że przyczyną zdarzenia była postępująca degradacja sklejin w konstrukcji kadłuba, zapoczątkowana prawdopodobnie przez niedoklejenia powstałe w procesie wytwarzania szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, jednak zwraca uwagę na konieczność częstszego sprawdzania konstrukcji kadłubów, w pobliżu podwozi, szybowców wykonujących loty w terenie górzystym.

PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Grzegorz Kruszyński