

RAPORT KOŃCOWY



INCYDENT 2020/1276

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg¹

INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/1276

STATEK POWIETRZNY – Samolot UI Sirius TI – 3000

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 26 maja 2020 r., Lotnisko Rybnik (EPRG)



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka, co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane, jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2021

¹ Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/1276			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	26 maja 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Rybnik (EPRG)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki Sirius TL-3000			
Znaki rozpoznawcze SP:	Nie dotyczy			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot samolotów ultralekkich			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	1
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE WYZNACZONO			
Skład zespołu badawczego:	Ireneusz Boczkowski			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	22 lutego 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Incydent

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

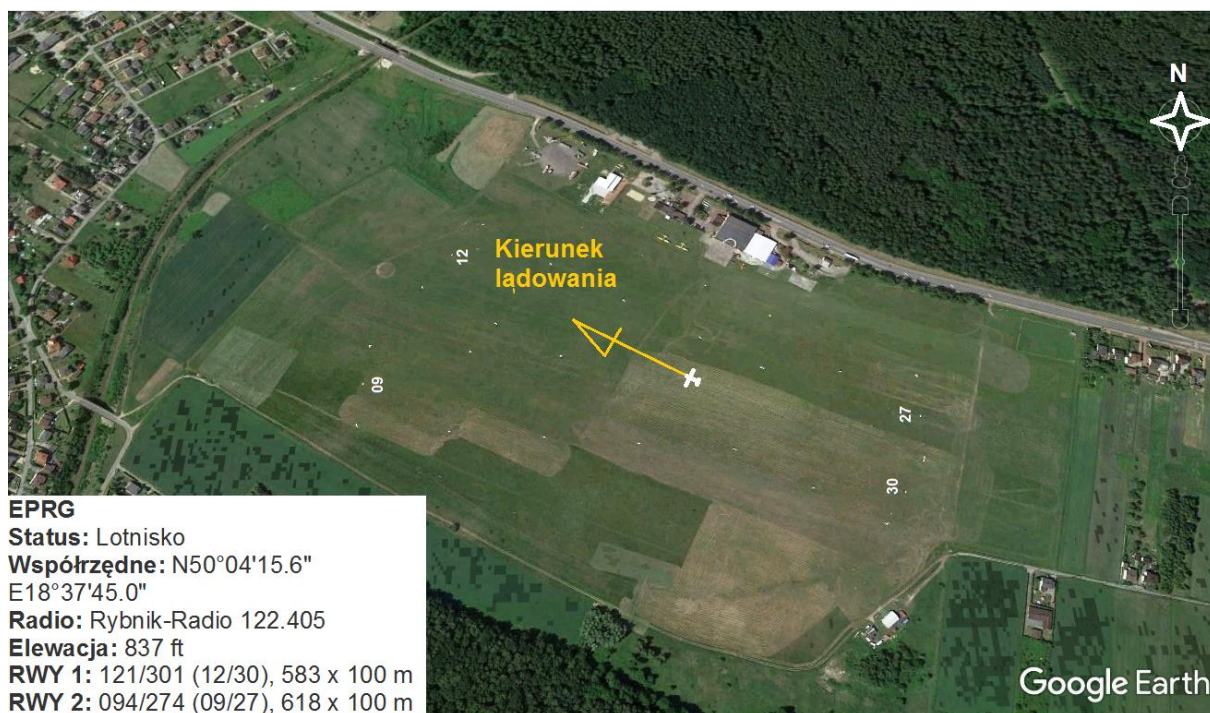
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

26 maja 2020 r., ok. godz. 10:07²

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko w Rybniku (EPRG) (rys. 1).

² Wszystkie czasy w raporcie podano w LMT = UTC + 2h



Rys. 1. Lotnisko w Rybniku [źródło: Internet]

5. Miejsce zdarzenia

Lotnisko Rybnik – pas startowy 30 (EPRG).

6. Typ operacji

Lot techniczny.

7. Faza lotu

Opuszczanie pasa startowego po zakończonym dobiegu.

8. Warunki lotu

Warunki lotu VMC wg przepisów VFR.

9. Czynniki pogody

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane dotyczące załogi

Pilot samolotów ultralekkich, mężczyzna lat 52, posiadał Pilotni Průkaz Republiky Czeskiej w okresie ważności z wpisanym uprawnieniem instruktora. Nalot (wg oświadczenia pilota) około 2600 h.

12. Obrażenia osób

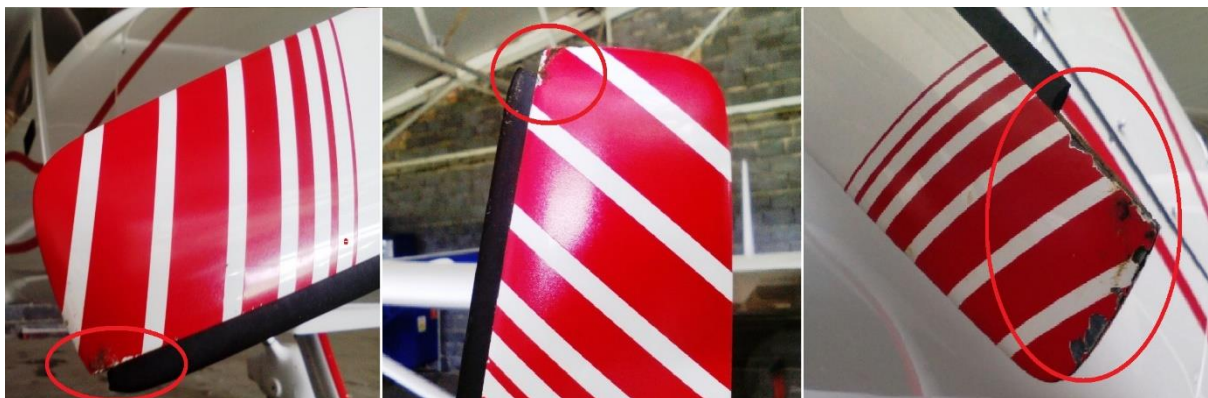
W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

W trakcie zdarzenia uszkodzona została goleń przedniego podwozia, śmigło samolotu oraz popękały laminatowe elementy w okolicy mocowania przedniej goleni podwozia (rys. 2 i 3).



Rys. 2. Uszkodzona goleń przedniego podwozia (kolor czerwony), widoczne pęknięcia laminatu (kolor pomarańczowy) [źródło: PKBWL]



Rys. 3. Uszkodzenia końcówek łopat śmigła [źródło: PKBWL]

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

W dniu 26 maja 2020 r. na lotnisku w Rybniku (EPRG) pilot samolotu ultralekkiego wykonał loty po kręgu i do strefy w celu sprawdzenia samolotu po długim postoju (około 45 dni). W trakcie lotu w strefie na wysokości 3500 ft pilot sprawdził działanie klap (na wszystkich pozycjach) oraz działanie regulatora obrotów śmigła. Po zakończeniu strefy pilot wylądował na kierunku pasa startowego 300°. Po zakończonym dobiegu, kiedy chciał opuścić pas startowy samolot nie reagował na wychylenie steru kierunku. W trakcie kołowania pod hangar pilot sterował samolotem przy użyciu różnicowych hamulców kół. Po opuszczeniu kabiny pilot stwierdził, że nos samolotu znajduje się niżej niż zwykle, a końcówki łopat śmigła są uszkodzone. Pilot niezwłocznie zgłosił zdarzenie do PKBWL.

W trakcie zdarzenia pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

14.2. Analiza

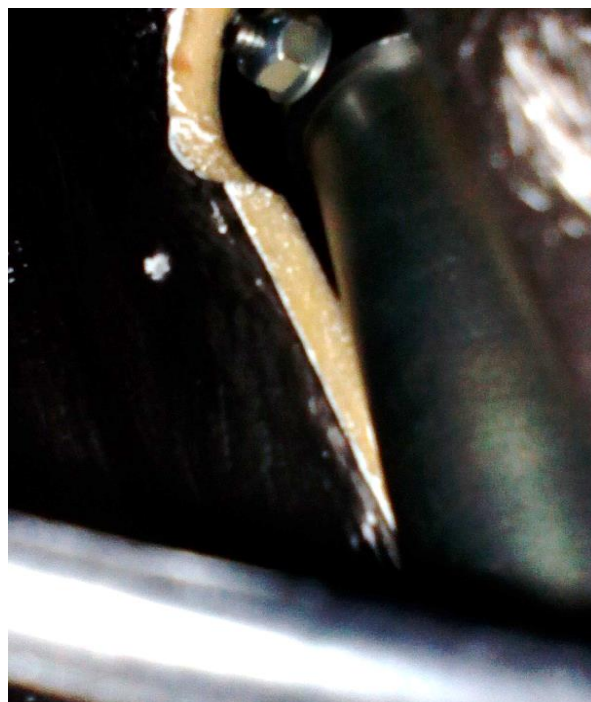
W trakcie oględzin, po zdjęciu masek silnika stwierdzono zmęczeniowe pęknięcie górnej części goleni podwozia przedniego przebiegające wzdłuż połączenia spawanego rury goleni i rury wzmacniającej górne mocowanie goleni (rys. 4).



Rys. 4. Na zdjęciu pokazano miejsce pęknięcia goleni. Widoczne jest połączenie spawane [źródło: PKBWL]

Oględziny połączenia spawanego wskazywały na niską jakość jego wykonania. Spoina była nieregularna z wżerami oraz była szlifowana. W trakcie spawania, w kilku miejscach doszło do przegrzania materiału, w konsekwencji osłabienia jego wytrzymałości.

W trakcie naprawy samolotu po zdarzeniu producent wymienił przednią goleń podwozia na nową o zmienionej konstrukcji (rys. 5).



Rys. 5. Na zdjęciu pokazano mocowanie goleni przedniego podwozia po wymianie. Widoczny jest brak połączenia spawanego [źródło: PKBWL]

W trakcie oględzin ustalono, że pęknięcie przedniej goleni podwozia spowodowało obniżenie się nosa samolotu, w wyniku którego doszło do kontaktu łopat śmigła z nawierzchnią lotniska i ich uszkodzenia.

Samolot był ubezpieczony i posiadał niezbędne dokumenty lotno-techniczne.

15. Przyczyna zdarzenia

Pęknięcie zmęczeniowe goleni podwozia przedniego na granicy połączenia spawanego w okolicy górnego mocowania.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Oslabienie wytrzymałości materiału w okolicy spoiny, do którego doszło na skutek miejscowego przegrzania materiału w trakcie spawania.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

W trakcie naprawy samolotu po zdarzeniu producent wymienił przednią goleń podwozia na nową o zmienionej konstrukcji.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....