

## 31

### KOMUNIKAT NR 19 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 kwietnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1025/10

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 września 2010 r., na samolocie Beechcraft B-58P Baron, na którym lot wykonywał pilot samolotowy zawodowy, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych: „**Podwozie – T3**”  
i „**Błędy konstrukcyjne – T9**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Pilot po sprawdzeniu samolotu i próbie silników rozpoczął kołowanie ze stanowiska postojowego w celu wykonania startu. Po ruszeniu samolotu z miejsca nastąpiło przechylenie na lewe skrzydło, krótkotrwały kontakt lewego śmigła z nawierzchnią lotniska, a następnie zmniejszenie przechylenia na lewe skrzydło i utrata kontaktu śmigła z podłożem. Pilot wyłączył silniki i po wyjściu z kabiny stwierdził odłamanie goleni amortyzatorowej lewego podwozia głównego i oddzielenie się koła od goleni – pozostawało ono połączone z podwoziem tylko uszkodzonymi nożycami. Zniszczeniu uległy łopaty lewego śmigła. Samolot przemieścił się w trakcie zdarzenia o odcinek nie większy niż średnica koła podwozia. Nastąpił całkowity wyciek płynu z rozerwanego przewodu instalacji hamulcowej lewego podwozia głównego. Po zawiadomieniu, na miejsce zdarzenia przybyła lotniskowa straż pożarna. Nie wystąpiły żadne inne uszkodzenia ani szkody, nikt nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami poważnego incydentu lotniczego polegającego na zniszczeniu goleni lewego podwozia głównego po ruszeniu z miejsca, były:

- zmęczeniowe pęknięcie trzonu amortyzatora, powodujące osłabienie jego wytrzymałości, powstałe w wyniku cyklicznych uderzeń zderzaka nożyc w powierzchnię przegubu osi i bezpośrednie przekazywanie energii uderzeń na trzon amortyzatora;
- cecha konstrukcyjna podwozia, umożliwiająca zaistnienie opisanego wyżej zjawiska.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu poważnego incydentu były właściwości konstrukcyjne podwozia samolotu, powodujące brak możliwości optycznego wykrycia pęknięcia w tym miejscu podczas normalnej eksploatacji samolotu lotniczego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Dla Użytkownika samolotu: sprawdzić stan amortyzatora prawego podwozia głównego samolotu Beechcraft B-58P Baron na okoliczność występowania analogicznego zjawiska, stosując metodę penetracji barwnej do wykrywania pęknięć.

4.2. Dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego: rozważyć możliwość wprowadzenia odpowiedniej dyrektywy zgodności, mającej na celu przestrzeżenie innych użytkowników samolotów tego typu przed stwierdzonym zjawiskiem.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego po analizie dokumentacji z badania wypadku lotniczego oraz mając na uwadze punkt 21A.3B Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zgodności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, rozważenie wprowadzenia dyrektyw zgodności pozostawia w decyzji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*