

Warszawa, dnia 31 stycznia 2013 r.

Poz. 17

**KOMUNIKAT NR 12
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 30 stycznia 2013 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 276/04

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 października 2004 r., na samolocie ultralekkim Tecnam P92 Echo 100, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "Podwozie – T3" .**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot, jako przedstawiciel firmy oferującej na rynku polskim samoloty ultralekkie Tecnam, wykonywał loty demonstracyjno-zapoznawcze z pasażerem-klientem w rejonie lotniska. Po kolejnym locie, podczas kołowania po pasie betonowym, nastąpiło wyłamanie lewej goleni podwozia głównego. Samolot gwałtownie przechylił się w lewo, podpierając się końcówką lewego skrzydła i końcówką lewej połówki płyty usterzenia poziomego oraz wykonał „cyrkiel” o ok. 100°, zatrzymując się po ok. 15 m. Pilot i pasażer nie odnieśli żadnych obrażeń i opuścili samolot o własnych siłach.

O zdarzeniu powiadomiono również LAAČR jako organizację sprawującą nadzór nad samolotami ultralekkimi w Republice Czeskiej i zajmującą się badaniem ich wypadków.

Pilot, lat 63, w dniu wypadku posiadał ważną licencję CPL(A) oraz ważny Letecký Prukaz LAAČR. Wylatał na samolotach łącznie 2688 godzin.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było oddzielenie się lewej goleni podwozia głównego od kadłuba, spowodowane zmęczeniem materiału sworzni mocujących nakładkę dociskową mocowania lewej goleni podwozia głównego do struktury kadłuba.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była znaczna intensywność eksploatacji samolotu (stosowanego do szkolenia w szkole lotniczej), prowadząca do przyspieszonego zużycia i wystąpienia zjawisk zmęczeniowych wcześniej niż mogłyby być wyeliminowane dzięki przestrzeganiu Instrukcji Obsługi Technicznej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Wobec wystąpienia w sworzniach mocowania goleni podwozia głównego zjawisk zmęczeniowych na długo przed upływem podanego w Instrukcji Obsługi Technicznej samolotu okresu międzyprzeglądowego,

umożliwiającego sprawdzenie ich stanu, PKBWL przekazała informacje o wynikach badania bezpośrednio producentowi samolotu wraz z danymi dotyczącymi liczby wykonanych lądowań i sumarycznego nalotu oraz z sugestiami:

- uzależnienia czasokresu przeglądów okresowych podwozia o takim rozwiązaniu zamocowania (a zwłaszcza jego elementów szczególnie narażonych na obciążenia zmęczeniowe) nie tylko od liczby godzin wylatanych przez samolot, ale i od liczby cykli lotu/lądowań - dotyczy to także innych typów samolotów firmy Tecnam;
- rozważenia wprowadzenia obowiązkowej wymiany elementów mocowania podwozia szczególnie narażonych na obciążenia zmęczeniowe po racjonalnie określonej bezpiecznej liczbie cykli lotu/lądowań.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski