

Warszawa, dnia 8 marca 2017 r.

Poz. 340

**KOMUNIKAT NR 330
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 marca 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 700, 771 oraz 772/2015

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, który wydarzył się w dniu 11 maja 2015 r. na samolocie Czech Sport Aircraft PS-28 Sport Cruiser, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T3 – Podwozie i ogumieni",
"T5 – Uszkodzenie konstrukcji".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL”, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Podczas planowej obsługi okresowej samolotu PS-28 Sport Cruiser nr fabr. C0510 w certyfikowanej organizacji obsługowej CAMO stwierdzono liczne uszkodzenia struktury w rejonie przegrody ogniowej, zamocowania podwozia przedniego do przegrody ogniowej oraz uszkodzenie goleni podwozia przedniego. Na okoliczność tych uszkodzeń sporządzono i wysłano do PKBWL trzy kolejne dokumenty Technical Occurrence Report (Ref. #1/GBD/2015, 2/GBD/2015 i 3/GBD/2015, przyjęte jako zgłoszenia zdarzeń 770/15, 771/15 i 772/15), uszkodzenia zinwentaryzowano i udokumentowano oraz powiadomiono o sytuacji użytkownika i wytwórcę samolotu. 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. W chwili stwierdzenia opisanej sytuacji całkowity nalot samolotu od początku eksploatacji wynosił 602 godz./1058 cykli lotu, nalot od ostatniej obsługi technicznej – 52,8 godz./111 cykli lotu, nalot od wymiany goleni podwozia przedniego – 203,8 godz./365 cykli lotu. Miejsca powstawania i charakter uszkodzeń oraz odkształceń konstrukcji świadczyły o ich zainicjowaniu i rozwoju wskutek zjawisk zmęczeniowych, wynikających ze sposobu eksploatacji i samolotu oraz jego cech konstrukcyjno-projektowych (polegających na niedostosowaniu struktury do wysokiej intensywności eksploatacji w lotach szkolnych z nierównych nawierzchni). Organizacja obsługowa CAMO po przeanalizowaniu konstrukcji zaproponowała wytwórcy samolotu sposób dokonania naprawy, który wytwórca zaakceptował i który posłużył mu do opracowania wydanego w dniu 23 października 2015 r. kompleksowego Biuletynu

Serwisowego No. SB-CR-032, obejmującego wszystkie samoloty PS-28 Cruiser / Sport Cruiser / Piper Sport.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

1. Intensywna eksploatacja samolotu w lotach szkolnych, powodująca przyspieszone zmęczeniowe zużycie struktury płatowca.
2. Znaczny udział kołowania po nawierzchniach nietwardzonych.
3. Cechy konstrukcyjno-projektowe struktury płatowca.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson