



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1592/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia	
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. pil. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	dr inż. pil. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	mgr inż. pil. Waldemar Targalski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 13 lutego 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu M-28, które wydarzyło się w dniu 30 listopada 2012 r., podczas lotu doświadczalnego, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w raporcie o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 30.11.2012 r. statek powietrzny M-28 nr. rej. SP -DDA został przygotowany do lotu doświadczalnego zgodnie poleceniem FT numer 0223 nr PWL 268/m28/101/12/0BL, w warunkach oblodzenia. Celem wykonania lotu była ocena instalacji przeciwooblodzeniowej powietrznej i elektrycznej w naturalnym oblodzeniu. Przed lotem załoga sprawdziła samolot.

Samolot posiadał aktualne pozwolenie na loty nr LTT/005/2012 ważne do 27.01.2013 r. Załoga w locie zrealizowała wszystkie punkty z polecenia nr 0223 PWL 268/M28/101/12/0BL. Załoga po wylądowaniu zakołowała na miejsce postojowe, mechanik przyjmujący samolot zauważył, że za samolotem ciągnie się linka. Po zatrzymaniu silników, stwierdzono że jest zerwana linka antenowa radiostacji KHF 1050 przy mocowaniu do wysięgnika w przedniej części kadłuba. Wykonano oględziny pokryć zewnętrznych sterów kierunku, stateczników pionowych oraz pokryć sterów wysokości i stateczników poziomych. Uszkodzeń nie stwierdzono.

Przyczyną incydentu lotniczego (urwanie linki antenowej radiostacji KHF 1050) było: nagromadzenie narostów lodowych, które powodowały drgania linki anteny, która uległa urwaniu w czasie lotu.

Charakter zerwania linki został określony przez Uczelniane Laboratorium Badań Materiałów dla Przemysłu Lotniczego przy Politechnice Rzeszowskiej.

Komisja zaakceptowała następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

Wykonano oględziny stateczników pionowych i poziomych oraz sterów pionowych i poziomych na ewentualne uszkodzenia.

-Do dalszych lotów w warunkach oblodzenia w strefach lotniska EPML, samolot został dopuszczony bez anteny linkowej radiostacji KHF 1050, która została odłączona od zasilania elektrycznego. Łączność z samolotem zapewniły radiostacje VHF GNS-530 i GNS-430AW.

-Załoga przed kolejnymi lotami próbnymi, została poinformowana o odłączeniu radiostacji KHF-1050 od zasilania elektrycznego.

- Zostały dokonane wpisy do polecenia wykonania lotów o odłączeniu radiostacji KHF-1050.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

W dniu 04.12.2012 r Rada Bezpieczeństwa lotniczego i Produktu PZL-Mielec, podjęła działania związane z wyjaśnieniem zaistniałego incydentu. Przedmiotowa linka została przekazana do laboratorium PZL-Mielec w celu określenia charakteru zerwania linki.

Linka została przesłana do Uczelnianego Laboratorium Badań Materiałów dla Przemysłu Lotniczego na Politechnice Rzeszowskiej, celem wydania ekspertyzy dotyczącej charakteru zerwania linki antenowej, czy zerwanie jest zmęczeniowe, czy dynamiczne.

Działania korygujące eliminujące problem:

- 1) Biuro konstrukcyjne wprowadzi zmianę grubości linki antenowej na grubość 2,2 mm na wszystkich odcinkach anteny.
- 2) Część czynna anteny zostanie pokryta rurką silikonową.
- 3) Instrukcja Obsługi Technicznej samolotu PZL M28 05 rozdział 5 Terminarz Obsługi Technicznej zostanie zweryfikowana, po kątem wykonywania przeglądu stanu linki anteny w miejscach krytycznych po lotach w oblodzeniu (po otrzymaniu certyfikatu dopuszczającego do lotów w oblodzeniu).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak *podpis na oryginalne*