



Dot. poważnego incydentu nr: 1094/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 21 sierpnia 2014 r. materiałów zgromadzonych przez Komisję oraz przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Jak-12A, które miało miejsce 14 lipca 2014 r. podczas lotu w rejonie lotniska Nowy Targ [EPNT], 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 uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła przedstawione informacje za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lotu na wyholowanie szybowca, w trakcie wykonywania przechyleń sygnalizujących pilotowi szybowca o wyczepieniu, pilot samolotu odczuł duże obciążenie w układzie sterowania lotkami oraz zmniejszoną skuteczność sterowania lotkami, więc podjął decyzję o spokojnym zniżaniu i wykonywaniu niewielkich przechyleń w zakrętach. Po bezpiecznym lądowaniu, w trakcie oględzin samolotu stwierdzono oderwanie konsoli prawej lotki od tylnego dźwigarka przy prawej końcówce skrzydła. Wygląd przełomu spoiny mocującej konsolę do dźwigarka wskazuje, iż najpierw nastąpiło jej lokalne oderwanie z postępującym pękaniem i możliwością mikroskopijnych przemieszczeń konsoli względem dźwigarka, powodującym widoczne wygładzenie przełomu spoiny, a następnie, po dłuższym czasie, jej doraźne dołamanie. Zjawisko wygładzania miało charakter długotrwały i było powodowane drganiami konstrukcji.

Spoiny łączące konsole lotek z dźwigarkiem tylnym skrzydła są trwale osłonięte oplótnieniem skrzydła, co uniemożliwia wczesne wykrycie zjawiska pękania spoin podczas przeglądów eksploatacyjnych.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35



Oderwana konsola lotki i resztki jej spoiny na tylnym dźwigarku skrzydła.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zużycie eksploatacyjne.

Komisja sformułowała następujące **zalecenie dotyczące bezpieczeństwa** (do realizacji przez ULC):

Z uwagi na brak kategoriycznych zaleceń odnośnie częstotliwości wymiany opłótnienia samolotu (a tylko podczas wymiany opłótnienia możliwe jest wykrycie przedmiotowego uszkodzenia), rozpatrzyć wprowadzenie takiego zalecenia drobnej modyfikacji opłótnienia, która ułatwi dostęp do przeglądu konsolek zawieszenia lotek, spawanych węzłów konstrukcyjnych i innych tego rodzaju miejsc wymagających sprawdzania stanu elementów przez otoczenie wszystkich takich miejsc odpowiednimi wykrojami w zasadniczym opłótnieniu i „doszczelnienie” ich łatwo wymiennymi łatkami.

Zalecenie to jest identyczne z zaleceniem zawartym w Uchwale PKBWL odnoszącej się do zdarzenia 1113/14 i było już awizowane pismem PKBWL-5152-1094/14 NK: 201491/14 z dn. 21 lipca 2014 r. do ULC.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

* Zgodnie z art. 18 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE, adresat zaleceń dotyczących bezpieczeństwa **jest zobowiązany, w ciągu 90 dni od dnia otrzymania niniejszych zaleceń, do przesłania Komisji informacji** o działaniach, które podjął lub których podjęcie rozważa oraz w stosownych przypadkach o czasie potrzebnym na ich zakończenie, a w przypadku gdy działań nie podjęto – o przyczynach niepodjęcia. Informacje powyższe proszę przesłać na adres siedziby Komisji: ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel. + 48 22 630 11 31, fax + 48 22 630 11 17.