



Dot. incydentu nr: 1400/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 21 sierpnia 2014 r. przedstawionych przez Użytkownika okoliczności zdarzenia lotniczego szybowca SZD-50-3 Puchacz, które miało miejsce 16 sierpnia 2014 r. po starcie z lotniska Mielec [EPML], 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 informacje przedstawione w zgłoszeniu zdarzenia przez Użytkownika za wystarczające do jego wyjaśnienia i uznała badanie za zakończone.

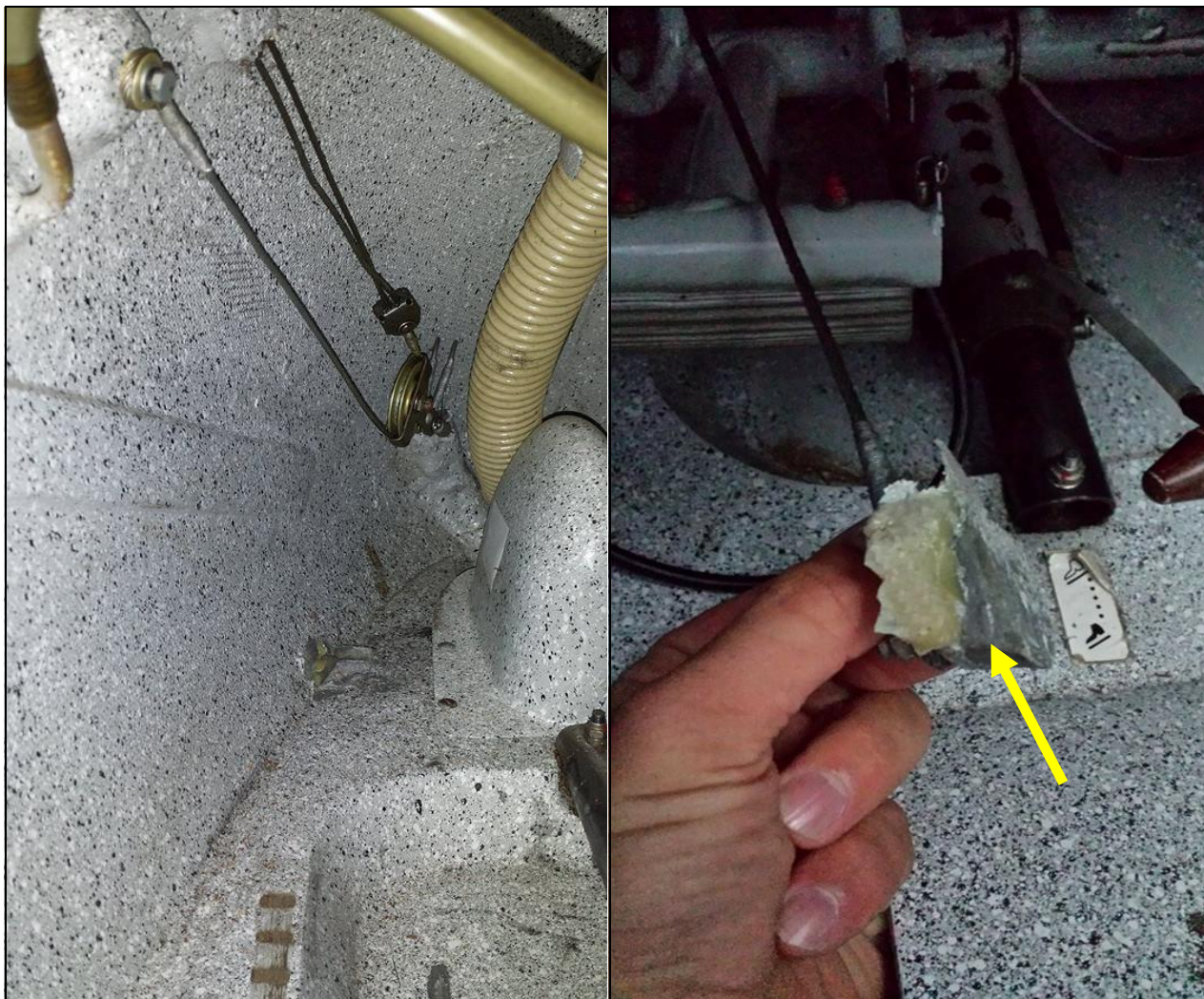
Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 16 sierpnia 2014 r. podczas wykonywania przez ucznia-pilota lotu samodzielnego na zadanie AVII/2 z wykorzystaniem startu za wyciągarką, po prawidłowym wprowadzeniu w prawy korkociąg i wykonaniu jednej zwitki, w trakcie wyprowadzania, po energicznym naciśnięciu lewego pedału uczeń-pilot usłyszał głośny trzask, po czym zwolnił się lewy pedał i dał się zauważyć koniec linki steru kierunku z wyrwanym fragmentem kompozytu oraz śrubą mocującą linkę do konstrukcji przedniej części kadłuba. Ponieważ rotacja ustała, uczeń-pilot bezpiecznie wyprowadził szybowiec do lotu poziomego za pomocą steru wysokości, a następnie sprawdził zachowanie szybowca, stwierdzając, że nie ma możliwości wychylania steru kierunku w lewo, po czym rozpoczął łagodne wytracanie wysokości i bezpiecznie wylądował.

Szybowiec ten, o numerze fabrycznym B-1385, po zdarzeniu poddano przeglądowi w certyfikowanej organizacji obsługowej (PL.MG.048), gdzie stwierdzono wyrwanie mocowania lewej linki steru kierunku z konstrukcji przedniej części kadłuba wraz z fragmentem mocującego ją elementu kompozytowego i śrubą. Certyfikowana organizacja obsługowa powiadomiła PKBWL o zdarzeniu nadsyłając Technical Occurrence Report. Zdarzenie wystąpiło po wylataniu przez szybowiec 8657 cykli lotu w łącznym czasie 2250 godzin

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



Ilustracje pokazujące uszkodzenie szybowca – strzałką wskazany wyrwany fragment kompozytu.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Wyrwanie mocowania lewej linki steru kierunku z konstrukcji przedniej części kadłuba z nieustalonego powodu.

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

Rozważyć wydanie dyrektywy zgodności, wymagającej dokonania sukcesywnego sprawdzenia mocowań linek steru kierunku do konstrukcji przedniej części kadłuba na wszystkich szybowcach SZD-50-3, poczynając od najstarszych.

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