



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1098/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	22 czerwca/17 lipca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Baza techniczna organizacji obsługowej [EPBC]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Czech Sport Aircraft PS-28 Sport Cruiser			
Użytkownik / Operator SP:	Szkoła lotnicza Ventum Air sp. z o.o. ul.Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa			
Dowódca SP:	Nie dotyczy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Organizacja obsługowa			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	19.04.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas planowej obsługi okresowej samolotu PS-28 Sport Cruiser nr fabr. C0521 w certyfikowanej organizacji obsługowej CAMO stwierdzono uszkodzenia i odkształcenia struktury w rejonie przegrody ogniowej, zamocowania podwozia przedniego do przegrody ogniowej oraz zapoczątkowane uszkodzenie podłużnic przegrody ogniowej. Na okoliczność tych uszkodzeń oraz ich propagacji sporządzono i wysłano do PKBWL dwa kolejne dokumenty Technical Occurrence Report (TORF Ref.#1/GBE/2015 z dn.22.06.2015 r. i 2/GBE/2015 z dn.17.07.2015 r., przyjęte jako zgłoszenie zdarzenia 1098/15), uszkodzenia zinwentaryzowano i udokumentowano oraz powiadomiono o sytuacji Użytkownika i Wytwórcę samolotu. Uszkodzenie stwierdzone początkowo w dn. 22.06.2015 r. i opisane w TORF Ref# 1/GBE/2015 ograniczało się do pęknięcia wspornika „Bulkhead 1 bracket” – samolot został dopuszczony do lotów przy nałożeniu obowiązku szczegółowych inspekcji zespołu mocowania podwozia przedniego co 25 lądowań w celu

obserwacji rozwoju pęknięcia. W dn. 17.07.2015 r. stwierdzono dalsze uszkodzenia – wyboczenie podłużnic przegrody ogniowej, co opisano w TORF Ref# 2/GBE/2015. 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 298,2 godz./278 cykli lotu, nalot od ostatniej obsługi technicznej – 43,7 godz./36 cykli lotu. Miejsca powstawania i charakter uszkodzeń oraz odkształceń konstrukcji świadczyły o ich zainicjowaniu i rozwoju wskutek zjawisk zmęczeniowych, wynikających ze sposobu eksploatacji samolotu oraz jego cech konstrukcyjno-projektowych (polegających na niedostosowaniu struktury do wysokiej intensywności eksploatacji w lotach szkolnych z nierównych nawierzchni) – analogicznie, jak w przypadku zdarzeń samolotu SP-GBD (770/15, 771/15 i 772/15) oraz samolotu SP-GBC (949/15 i 950/15). Tak jak w poprzednich przypadkach organizacja obsługowa CAMO po przeanalizowaniu konstrukcji zaproponowała Wytwórcy samolotu sposób dokonania naprawy opracowany wcześniej dla samolotu PS-28 Sport Cruiser nr fabr. C0510 zn.rozp. SP-GBD (p. zdarzenia 770/15, 771/17 i 772/15), 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.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

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

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika/Organizację obsługową:

1. Powiadomienie Wytwórcy samolotu o zdarzeniu.
2. Wniosek do Wytwórcy o zmianę rozwiązania konstrukcyjnego zespołu mocowania podwozia przedniego.
3. Ograniczenie prędkości kołowania samolotu po nierównej nawierzchni do 10 KIAS.
4. Wykonywanie przeglądu zespołu mocowania podwozia przedniego co 50 godz. lotu lub co 50 cykli lotu.
5. Wykonywanie pomiaru siły wychylenia widelca podwozia przedniego wg IOT CR-MM-1-0-00 co 50 godz. lotu lub co 50 cykli lotu oraz rutynowa wymiana zespołu podkładek sprężystych P/N 3139TP01 i P/N SG0276N co 300 godz. lotu lub co 500 cykli lotu.
6. Dokonanie odpowiednich zmian w Programie Obsługi Technicznej, polegających na wprowadzeniu przeglądu zespołu mocowania podwozia przedniego.
7. Zapoznanie personelu użytkującego i obsługującego samoloty PS-28 z przyjętymi ustaleniami.
8. Ścisła współpraca z Wytwórcą samolotu w opracowaniu rozwiązania naprawy strukturalnej (co zaowocowało wydaniem przez Wytwórcę w dniu 23 października 2015 r. kompleksowego Biuletynu Serwisowego No.SB-CR-032).

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>