



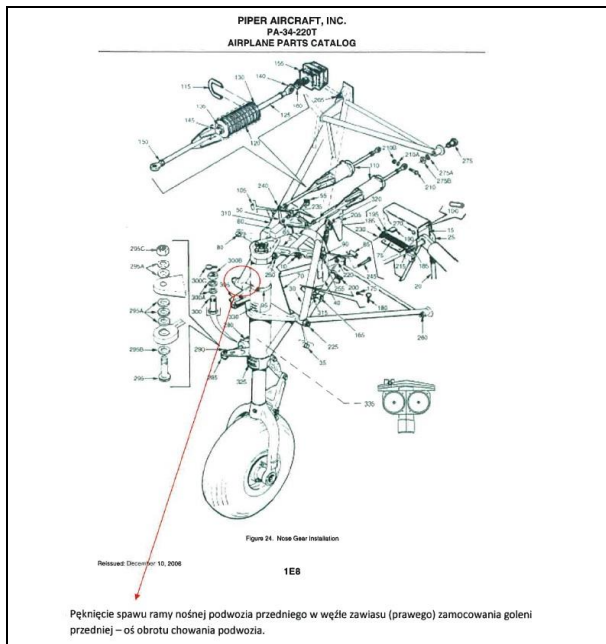
## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1138/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	<b>24 czerwca 2015 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Lotnisko EPRZ – baza techniczna Użytkownika</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Samolot Piper PA-34-220T Seneca V</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Jasionka 916, 36-001 Trzebownisko</b>			
Dowódca SP:	<b>Nie dotyczy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Tomasz Makowski</b>			
Podmiot badający:	<b>Użytkownik</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Nie powoływano</b>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<b>INFORMACJA O ZDARZENIU</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>15 lipca 2015 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas przeglądu okresowego samolotu [po 500h lotu] w organizacji CAMO stwierdzono pęknięcie spoin dwóch rur kratownicy mocującej do kadłuba prawy węzeł osi chowania podwozia przedniego [ilustracja poniżej]. Samolot ten stosowany był przez Użytkownika głównie do szkolenia pilotów.



Uszkodzony element był użytkowany od chwili wyprodukowania samolotu, zaliczając 12474FH i 2018 cykli lotu przed stwierdzonym zdarzeniem. Analogiczne zdarzenie z niemal identycznymi uszkodzeniami tego samego węzła konstrukcyjnego stwierdzono wcześniej na innym samolocie praktycznie tego samego typu (licencyjnym PZL M20 Mewa), użytkowanym przez tego samego Użytkownika do tego samego celu (zdarzenie Nr PKBWL 585/15, zgł. 24 kwietnia 2015 r.).

### Przyczyna zdarzenia lotniczego:

*Najbardziej prawdopodobną przyczyną zdarzenia było zużycie eksploatacyjne, spowodowane zjawiskami zmęczeniowymi.*

### Okoliczności sprzyjające:

*Sposób eksploatacji samolotu: częste lądowania i kołowanie częściowo po nieutwardzonych nawierzchniach trawiastych (w ciągu 3-letniej eksploatacji).*

### Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

*Podjęta została decyzja o wzrokowym sprawdzaniu tego węzła konstrukcyjnego co 100 godzin lotu na wszystkich samolotach tego samego typu.*

### Propozycje zmian systemowych lub inne uwagi:

*Nie ma.*

### Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

*Nie ma.*

### Komentarz Komisji:

*Nie ma.*

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