



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

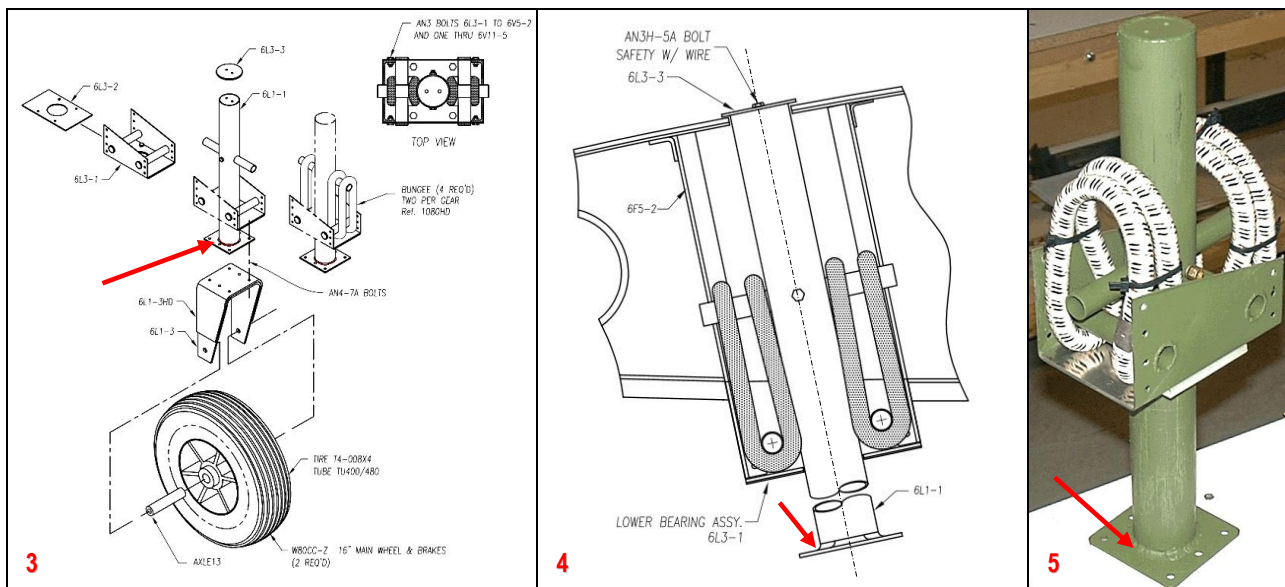
Numer ewidencyjny zdarzenia:	1590/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	05 lipca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Lublin-Radawiec [EPLR]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot ultralekki Zenair CH-601HD			
Użytkownik / Operator SP:	Osoba prywatna			
Dowódca SP:	Pilot z lic.LAAČR [Pilotni Prukaz]			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	PKBWL na podstawie zgłoszenia Użytkownika			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	15.09.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 05 lipca o godz. 18:00 LMT właściciel samolotu CH-601HD wykonywał drugi lot sprawdzający po naprawie specjalnej silnika. Podczas rozbiegu, tuż przed oderwaniem, przy prędkości ok. 80 km/h, od samolotu oddzieliło się koło prawego podwozia głównego wraz z widelcem. Pierwszym tego objawem, zauważalnym dla pilota, była tendencja do zmiany kierunku rozbiegu w prawo. Po zmniejszeniu mocy silnika samolot opadł na prawe skrzydło i po krótkim dobiegu zatrzymał się na kierunku odchyłonym o ok. 120° w prawo w stosunku do kierunku startu („29”). Zniszczeniu uległo połączenie goleni prawego podwozia z jej dolną płytką, zaopatrzoną w otwory pod śruby mocujące widelec z kołem (fot. 6, 7, 8 poniżej). Nastąpiło także zgięcie prawego stopnia ku tyłowi, niewielka lokalna deformacja dolnej prawej podłużnicy tylnej części kadłuba za skrzydłem oraz minimalne lokalne deformacje i niewielkie przebicie dolnego pokrycia centroplata (fot. 9, 10 poniżej). O zdarzeniu powiadomiono PKBWL i właściwego inspektora LAAČR.

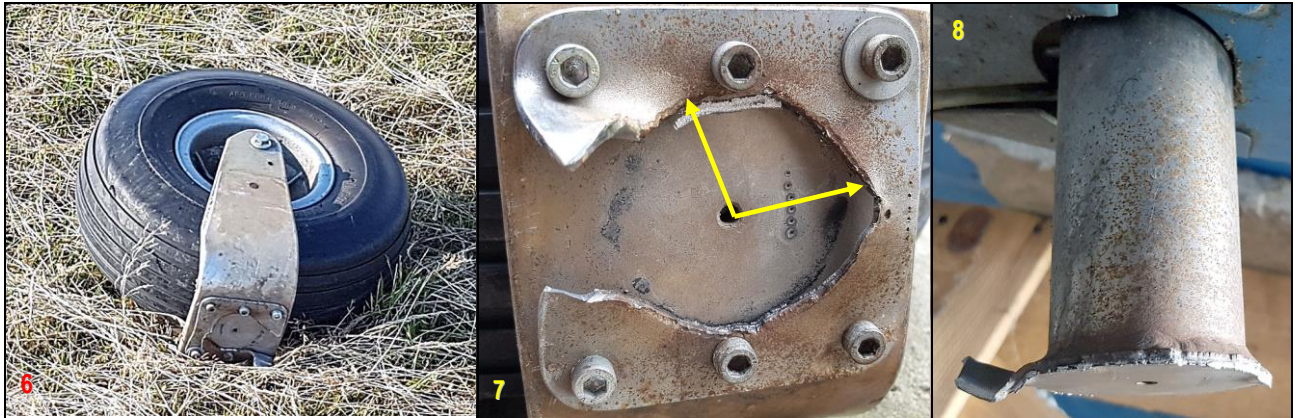


1, 2 – Ogólny widok samolotu na miejscu zdarzenia [foto: właściciel samolotu].



3, 4, 5 – Konstrukcja goleni podwozia głównego, jej montaż w skrzydle oraz zespół goleni z amortyzatorami ze sznurów gumowych bez zamontowanego widelca z kołem [rysunki i fotografia: ogólnie dostępne domeny internetowe].

Oderwanie dolnej płytki od goleni nastąpiło wokół spoiny łączącej te części, a więc w strefie materiału zmienionej cieplnie po spawaniu – zniszczeniu uległa płytki, której środkowy fragment pozostał przy goleni, a obrzeże ze śrubami mocującymi ją do widelca koła zostało oddarte.



6 – Oderwany od samolotu widelec z 7, 8 – Zniszczone połączenie goleni prawego podwozia głównego z jej dolną kołem prawego podwozia głównego [foto: właściciel samolotu].
 7 – Widoczne objawy korozji, zaznaczona strefa penetracji korozji w spoinę (na obwodzie między grotami strzałek) [foto: właściciel samolotu].
 8 – Zniszczone połączenie goleni prawego podwozia głównego z jej dolną płytą. Widoczne objawy korozji, zaznaczona strefa penetracji korozji w spoinę (na obwodzie między grotami strzałek) [foto: właściciel samolotu].

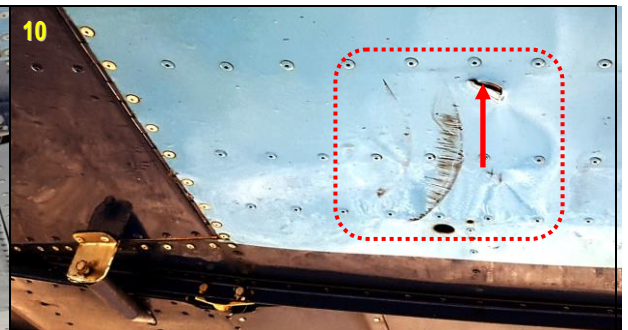
Z dokumentacji fotograficznej zdarzenia wynika, że:

- odłamywanie widelca z kołem przebiegało w taki sposób, iż łamiąc się przemieścił się on w kierunku kadłuba samolotu;
- na elementach goleni podwozia występują oznaki postępującej punktowej korozji (p. fot. 7, 8);
- znaczna część spoiny (ponad 25% długości) wykazuje oznaki penetracji korozji (p. fot. 7), co musiało znacznie obniżyć wytrzymałość połączenia i zapoczątkować proces jego niszczenia,
- większość linii rozdzielania materiału zniszczonej części znajduje się tuż za spoiną - na granicy jego strefy zmienionej cieplnie po spawaniu.

Zjawisko penetracji korozji w spoinę nie było możliwe do wykrycia w trakcie normalnych przeglądów eksploatacyjnych – jego wykrycie wymagało demontażu części i zastosowania odpowiedniej metody defektoskopii.



9 – Uszkodzenia kadłuba za prawym skrzydłem (lokalna deformacja dolnej podłużnicy i zgięcie prawego stopnia).



10 – Uszkodzenia centroplata (drobne wgniecenia i przebicie pokrycia) [foto: właściciel samolotu].

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia było zniszczenie połączenia prawej goleni podwozia z jej dolną płytą wskutek penetracji korozji w spoinę łączącą te części, powstałej w wyniku długotrwałej eksploatacji.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

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