27

KOMUNIKAT NR 67
PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 sierpnia 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 372/06

Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 grudnia 2006 r., na samolocie PZL-110 „Koliber" pilotowanym przez pilota zawodowego lat 41, klasyfikuję do kategorii:

Czynnik techniczny
w grupie przyczynowej **„ Podwozie i ogumienie – T3".**

1. Opis okoliczności wypadku:
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-LSQ/8124/372-06/496/07)

W dniu 16 grudnia 2006 r., na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu odbywały się loty treningowe na celność lądowania, na samolocie PZL-110 „Koliber." O godzinie 13:02 do lotu wystartował pilot z pasażerką na pokładzie. Lot odbywał się po kręgu dwuzakrętowym na wysokości około 200 m. Po wykonaniu pierwszego lądowania, pilot bez zatrzymywania się, wykonał start do kolejnego lotu (tzw. konwojer). Po drugim lądowaniu, pilot kontynuował dobieg po prostej. W końcowej fazie dobiegu wystąpiły silne drgania przedniego podwozia wywołane boczną oscylacją koła o znacznej częstotliwości. W trakcie dalszego dobiegu koło oddzieliło się od podwozia. Pilot natychmiast wyłączył silnik i po kolejnych kilkunastu metrach dobiegu, samolot zatrzymał się. W wyniku wypadku załoga nie odniosła żadnych obrażeń, a samolot został nieznacznie uszkodzony.

2. Przyczyna wypadku:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku było zmęczeniowe pęknięcie osi koła podwozia przedniego, spowodowane jej mechanicznym zużyciem wynikającym z cech projektowo-obsługowych. Przyczyną pęknięcia była likwidacja promienia przejścia na osi między bieżnią łożyska wewnętrznego a powierzchnią walcową kołnierza mocowanego do widelca podwozia, w wyniku zgodnego z Instrukcją Obsługi Technicznej samolotu, „dociągania" nakrętki głównej na osi koła w celu likwidacji luzów łożyskowych.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku mogło być nieprawidłowe naładowanie amortyzatora podwozia przedniego (zbyt duża ilość płynu, zbyt wysokie ciśnienie gazu lub kombinacja obu czynników) w połączeniu ze złym stanem nawierzchni betonowych pasów startowych oraz faktem dużej liczby lądowań bez wymiany osi przedniego koła.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

4.1. Producent – rozważyć określenie, z bezpiecznym marginesem, trwałości osi podwozia przedniego w celu opracowania stosownego biuletynu technicznego dla użytkowników samolotów PZL-110, PZL Koliber-150, PZL Koliber 150-A oraz PZL Koliber 160 i PZL Koliber 160-A, uwzględniając liczbę dopuszczalnych dociągnięć nakrętki na osi koła w celu likwidacji luzów łożyskowych i liczbę lądowań.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka,*
Wiceprezes Urzędu