

**KOMUNIKAT NR 32
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 lutego 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 242/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 maja 2008 r. na samolocie ZODIAK CH601HD, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 48, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych **„Podwozie i ogumienie – T3”**

oraz **„Uszkodzenie konstrukcji – T5”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotu, po wykonaniu przeglądu przedloteowego, rozpoczął kołowanie po nawierzchni trawiastej w kierunku betonowego pasa na lotnisku Warszawa-Babice. W czasie kołowania, przy prędkości 10-12 km/h, samolot wpadł lewym podwoziem głównym

na nierówność terenową. Następnie, po około 100m kołowania, pilot zauważył dziwne, niestabilne prowadzenie samolotu. Pilot zatrzymał samolot i wyłączył silnik, następnie wyszedł z kabiny w celu dokonania przeglądu, podejrzewając brak powietrza w kole, jako przyczyny zdarzenia. Po wyjściu na skrzydło, samolot przechylił się w lewą stronę i oparł lewym skrzydłem o murawę lotniska. Po oględzinach stwierdzono pęknięcie spoiny łączącej rurę goleni podwozia z talerzykiem, do którego przymocowany jest widelec koła.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła, że w wyniku technicznych oględzin stwierdzono pęknięcie spoiny łączącej rurę stojki (goleni) podwozia z talerzykiem, do którego przymocowany jest na śruby widelec koła. Połączenie prostokątnego talerzyka z rurą goleni zostało wykonane tylko poprzez przyspawanie go do czoła rury spoiną kątową. Jest to rozwiązanie konstrukcyjne bardzo proste i łatwe do wykonania, jednak w tym przypadku obciążone ono jest siłami nie tylko wzdłuż goleni, ale także siłami poprzecznymi i momentami zginającymi. Podczas lądowania i kołowania po podłożu trawiastym, ww. momenty powodowały nadmierne

odginanie blaszki talerzyka, co prawdopodobnie zapoczątkowało zmęczeniowe pęknięcie spoiny i dalszą destrukcję połączenia, aż do odłamania talerzyka. PKBWL zwraca uwagę na fakt, że podwozie samolotu było wykonane zgodnie z dokumentacją konstruktora. Po wypadku, podczas naprawy samolotu, budowniczy samolotu zmienił to rozwiązanie konstrukcyjne, wprowadzając dodatkowe wzmocnienia zapobiegające zbyt dużym odkształceniom talerzyka.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, na podstawie wyników badania zdarzenia orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego było zmęczeniowe pęknięcie spoiny pomiędzy talerzykiem, a rurą goleni podwozia, co spowodowało obniżenie

wytrzymałości połączenia i po najechaniu na nierówność terenu doprowadziło do odpadnięcia widelca.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego była zastosowana konstrukcja połączenia widelca z golenią podwozia.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zwraca uwagę pozostałym użytkownikom samolotów ZODIAK CH601, wyposażonym w podwozie o podobnej konstrukcji, na konieczność sprawdzenia na okoliczność pęknięć zmęczeniowych, spoiny łączącej talerzyk z rurą goleni.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński