

Warszawa, dnia 3 listopada 2016 r.

Poz. 155

**KOMUNIKAT NR 99
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1590/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 5 lipca 2016 r. na samolocie ultralekkim Zenair CH-601HD, klasyfikując do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T5 – Uszkodzenie konstrukcji".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, zwaną dalej „PKBWL” do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 26 września 2016 r.

Lotnisko Lublin-Radawiec EPLR. W dniu 5 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 odchylonym 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. 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 centropłata. O zdarzeniu powiadomiono PKBWL i właściwego inspektora LAACR. Oderwanie dolnej płytki od goleni nastąpiło wokół spoiny łączącej te części, a więc w strefie materiału zmienionej cieplnie po spawaniu – zniszczeniu uległa płytka, której środkowy fragment pozostał przy goleni, a obrzeże ze śrubami mocującymi ją do widelca koła zostało oderwane.

Z dokumentacji fotograficznej zdarzenia wynika, że:

- odłamywanie widelca z kołem przebiegało w taki sposób, że łamiąc się przemieścił się on w kierunku kadłuba samolotu; na elementach goleni podwozia występują oznaki postępującej punktowej korozji,

- znaczna część spoiny (ponad 25% długości) wykazuje oznaki penetracji korozji, 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.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson