



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2351/18			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	1 sierpnia 2018 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Biała Podlaska (EPBP)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Szybowiec, SZD-54-2 Perkoz			
Dowódca SP:	Instruktor-pilot szybowcowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Komisja użytkownika			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu (raport)			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	12 lutego 2019 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 01 sierpnia 2018 r. na lądowisku w Białej Podlaskiej (EPBP) odbywały się loty szkolne na szybowcu za wyciągarką. Do wykonania kolejnego lotu z uczniem-pilotem przygotował się instruktor-pilot szybowcowy, mężczyzna lat 55, posiadał ważną licencję SPL z aktualnym uprawnieniem instruktora FI, z wpisem uprawnienia do szkolenia instruktorów FI FI oraz ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

Szybowiec SZD-50-2 Perkoz posiadał niezbędną dokumentację techniczno-eksploatacyjną i był zdalny do lotu.

Żałoga wystartowała na szybowcu SZD-50-2 Perkoz z zamiarem nauki: startu, budowy kręgu i lądowania, zgodnie z Programem Szkolenia Szybowcowego (SPL I/3). Był to dziewiętnasty lot szkolny ucznia-pilota na to ćwiczenie. O godzinie 12:31 (LMT) szybowiec wylądował na betonowej drodze startowej. Po zakończonym dobiegu i opuszczeniu kabiny załoga stwierdziła, że koło podwozia głównego wraz z zawieszeniem weszło do komory podwozia w kadłubie szybowca. W dniu zdarzenia wszystkie lądowania miały prawidłowy przebieg i odbywały się na tej samej drodze startowej.

Po zdarzeniu przetransportowano szybowiec do hangaru, powiadamiając o zdarzeniu Organizację Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu CAMO i właściciela Certyfikatu Typu (TCH). Po zdemontowaniu podwozia stwierdzono, że elementy metalowe obydwu amortyzatorów elastomerowych zawieszenia koła podwozia głównego uległy złamaniu. Na rysunku nr 1 widoczny jest złamany prawy amortyzator.



Rys. 1 Złamany prawy amortyzator podwozia głównego [źródło: użytkownik]

Zdaniem Komisji użytkownika warunki pogodowe nie miały wpływu na zdarzenie. W chwili lądowania szybowca wiatr wiał w osi pasa z prędkością około 2 m/s.

Po zdemontowaniu szybowca przedstawiciel właściciela Certyfikatu Typu (TCH) dokonał przeglądu, który nie ujawnił uszkodzeń struktury kompozytu elementów nośnych (kadłub, skrzydła, usterzenie) oraz kratownicy w obrębie luku podwozia głównego

Złamanie amortyzatorów elastomerowych podwozia miało charakter zmęczeniowy, a pośrednią przyczyną mogły być twarde lądowania szybowca przed zdarzeniem.

Zatwierdzona Organizacja Obsługowa wymieniła złamane amortyzatory podwozia na nowe, dokonała przeglądu szybowca według wytycznych POT/IOT, wystawiając stosowne Poświadczenie Obsługi (CRS).

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zmęczeniowe złamanie amortyzatorów podwozia głównego.

Okolicznością sprzyjającą w zaistnieniu zdarzenia mogło być:

Prawdopodobnie twarde lądowanie (lądowania) szybowca podczas wcześniejszej eksploatacji, które mogły zainicjować proces powstawania przelomu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

W trakcie przeprowadzanych szkoleń teoretycznych i praktycznych dla personelu lotniczego przypominać, że twarde lądowania, lądowania z przytarciem (bez wyrównania) lub lądowania z cyrklem należy zgłaszać, zgodnie z Systemem obowiązkowego zgłaszania zdarzeń w Organizacji Szkolenia (ATO).

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Ireneusz Boczkowski	<i>podpis na oryginale</i>