



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	987/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	12 czerwca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Kaniów [EPKW]			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot I-31T			
Użytkownik / Operator SP:	Instytut Lotnictwa Al.Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa			
Dowódca SP:	Pilot doświadczalny			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	INFORMACJA O ZDARZENIU			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	15 lipca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wykonywania trzeciego lotu w ramach zatwierdzonego programu prób miały miejsce następujące dwa zdarzenia:

1. Brak sygnalizacji świetlnej wypuszczenia przedniego podwozia (stwierdzony w trakcie lotu);
2. Pęknięcie rozdzielne na gwincie końcówki oczkowej tłoczyska siłownika lewego podwozia głównego (stwierdzone po locie).

Innych uszkodzeń nie stwierdzono. Badanie zdarzeń przeprowadził Użytkownik, który w dn. 02 lipca 2015 r. dostarczył do PKBWL dokładny ilustrowany raport końcowy z badania, datowany 01 lipca 2015 r.; raport ten został przyjęty i zaakceptowany przez PKBWL z datą 02 lipca 2015 r.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. **Przyczyną braku sygnalizacji świetlnej wypuszczenia podwozia przedniego było zbyt silne dokręcenie nakrętki sworznia, łączącego końcówkę tłoczyska chowania podwozia z uchami zastrzału, co utrudniło ślizganie się po sobie przylegających powierzchni zaczepu i uch zastrzału, wskutek czego sprężyny zaczepu nie mogły doprowadzić go do położenia zamkniętego, a rolka zabudowana na zaczepie nie mogła aktywować mikrowyłącznika lampki sygnalizującej zablokowanie goleni podwozia przedniego w położeniu „WYPUSZCZONE”.**
2. **Przyczyną pęknięcia końcówki tłoczyska siłownika lewego podwozia głównego był błędny montaż siłownika:** doszło do zamiany miejscami różniących się od siebie wymiarowo króćców zasilania siłownika, wskutek czego jeden z nich wchodził w kolizję z pokryciem wnętrza podwozia, co powodowało zginanie tłoczyska siłownika.

Okoliczności sprzyjające:

1. Niewystarczające dane obsługowe w dokumentacji towarzyszącej samolotu – w „Instrukcji Technicznej samolotu I-23” (do której odwołuje się „Tymczasowa Instrukcja Obsługi Technicznej Samolotu I-31T”) brak informacji o sposobie dokręcania nakrętki sworznia, łączącego końcówkę tłoczyska chowania podwozia z uchami zastrzału oraz o sprawdzeniu swobody ruchu zaczepu zamka po jej dokręceniu.
2. Niejednoznaczny, mylący rysunek montażowy siłownika podwozia głównego, nie pokazujący różnicy wysokości króćców zasilania, co nie daje możliwości właściwego sprawdzenia prawidłowości montażu siłownika oraz niewystarczające dane obsługowe w dokumentacji towarzyszącej samolotu – w „Instrukcji Technicznej samolotu I-23” (do której odwołuje się „Tymczasowa Instrukcja Obsługi Technicznej Samolotu I-31T”) brak informacji o występujących dwóch rodzajach króćców siłownika i prawidłowych miejscach ich zabudowy, a rysunek w tejże „Instrukcji” pokazuje króćce o jednakowej wysokości.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Dokumentacja techniczna samolotu I-31T będzie uzupełniona o stosowne dane obsługowe.

Propozycje zmian systemowych lub inne uwagi:

Zaleca się, na ile to możliwe, aby po zbudowaniu prototypu jego obsługę techniczną do uzyskania nalotu ok. 1000 godzin prowadził ten sam mechanik płatowcowy, co powinno zapewnić ciągłość i kompletność spostrzeżeń z eksploatacji oraz bezawaryjność i ciągłą zdatność samolotu do lotu.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Komentarz Komisji:

Nie ma.

Koniec

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