



Dot. incydentu nr: 1796/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 05 listopada 2014 r. przedstawionych przez Użytkownika w raporcie okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu ultralekkiego Pipistrel Virus 912 SW 100, które miało miejsce 04 października 2014 r. podczas lądowania na lotnisku EPTO, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o przyjęciu raportu Użytkownika i o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas lądowania, po przyziemieniu na koła główne pilot kontynuował dobieg z uniesionym kołem przednim. Po zmniejszeniu prędkości opuścił koło przednie do zetknięcia z nawierzchnią pasa. Po zetknięciu z nawierzchnią pasa nastąpiło oderwanie (odłamanie) widelca koła przedniego wraz z kołem i jego owiewką na połączeniu goleni z kołnierzem widelca koła. Dobieg został zakończony bez utraty kierunku na kikucie goleni podwozia na odcinku ok. 30 m. Uszkodzone (praktycznie zniszczone) zostały obie łopaty pracującego śmigła. Nikt nie odniósł żadnych obrażeń.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Pęknięcie struktury łącznika goleni podwozia przedniego z widelcem koła, spowodowane zużyciem eksploatacyjnym.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Poinformowano producenta o zaistniałym uszkodzeniu. Zwrócono uwagę pozostałym użytkownikom samolotu o konieczności zwrócenia szczególnej uwagi na prawidłową konfigurację do lądowania (na koła podwozia głównego).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Zdarzenie jest wynikiem cechy konstrukcyjnej samolotu - zastosowanej przez Wytwórcę technologii połączenia kołnierza widelca koła z rurą goleni (na wcisk), co powoduje powstanie w rurze goleni lokalnych naprężeń dających efekt analogiczny do obecności karbu, prowadzącej do szybszego zniszczenia wskutek zużycia eksploatacyjnego.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35