



Dot. incydentu nr: 2192/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 23 grudnia 2014 r. okoliczności zdarzenia lotniczego samolotu Cessna 172M Skyhawk, które miało miejsce 15 grudnia 2014 r. podczas lotu próbnego po przeglądzie strukturalnym w certyfikowanej organizacji obsługowej na lotnisku EPBC, 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 końcowego i o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po wykonaniu przez certyfikowaną organizację obsługową przeglądu strukturalnego, w trakcie którego wymieniono linki oraz rolki w układzie sterowania lotkami, w tym uszkodzone wskutek korozji rolki w lewym skrzydle, pilot przystąpił do oblotu technicznego. Podczas startu z drogi startowej „28” lotniska EPBC, po oderwaniu, będąc na wysokości 1-1,5 m stwierdził nieprawidłowe, odwrotne działanie lotek. Natychmiast przerwał start, przyziemiacząc na drodze startowej, jednak w wyniku rozkołysania samolotu przyziemienie nastąpiło na lewe koło, po nim doszło do podparcia końcówką lewego skrzydła a następnie przyziemienia na prawe koło z podparciem końcówką prawego skrzydła. Zakończywszy dobieg pilot zwolnił drogę startową skołowując w prawo na pas neutralny i poinformował AFIS o przerwaniu startu. Doszło do uszkodzenia końcówek obu skrzydeł, żebra końcowego prawego skrzydła, noska lewej lotki przy końcówce oraz deformacji górnego pokrycia skrzydeł przy końcówkach. Stwierdzono, iż w trakcie prac dokonywanych w obrębie układu sterowania lotkami (wymiany rolek i linek) doszło do nieprawidłowego poprowadzenia linek sterowania lotkami i błędnego ich zamocowania do końcówek łańcuchów na osiach wolantów (zamiana miejscami) oraz nie zauważenia tej usterki przez bezpośredniego wykonawcę prac (którym był absolwent lotniczej szkoły technicznej bez uprawnień mechanika). Następnie doszło do przeoczenia jej przez osobę nadzorującą z personelu zatwierdzającego certyfikowanej organizacji obsługowej (którą to osobą był mechanik lotniczy z odpowiednimi uprawnieniami i bardzo dużym doświadczeniem). Pilot przeprowadzający lot próbny po przeglądzie, przygotowując samolot do startu również nie dokonał sprawdzenia funkcjonowania układu sterowania samolotu w sposób prawidłowy – nie przekonał się o prawidłowych kierunkach wychyleń lotek. Pilot ten jednak w trakcie przeglądu samolotu przed lotem zwrócił uwagę na zwiększone opory ruchu przy wychylaniu lotek z zewnątrz, jednak przyjął jako wyjaśnienie tego zjawiska zmianę napięcia linek po wykonaniu prac w obrębie układu sterowania lotkami.

Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

- 1) Błąd ludzki, polegający na nieprawidłowym poprowadzeniu linek w układzie sterowania lotkami przez błędne nawinięcie ich na rolkach pośrednich zespołu sterownicy ręcznej przez bezpośredniego wykonawcę prac obsługowych, co doprowadziło do odwrotnego połączenia końcówek linek z końcówkami łańcuchów na osiach wolantów i nie sprawdzenie przez niego właściwego wykonania pracy skutkujące nie wykryciem nieprawidłowego działania układu sterowania lotkami.

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

- 2) Niestaranne, rutynowe sprawdzenie prawidłowości działania układu sterowania lotkami i przez to nie wykrycie nieprawidłowego poprowadzenia linek przez personel poświadczający certyfikowanej organizacji obsługowej skutkujące nie wykryciem nieprawidłowego działania układu sterowania lotkami przed przekazaniem samolotu do próby w locie.
- 3) Niestaranne, rutynowe wykonanie przeglądu przed lotem przez pilota dokonującego oblotu technicznego po przeglądzie, skutkujące nie wykryciem nieprawidłowego działania układu sterowania lotkami przed startem do lotu próbnego.

Zastosowane przez Użytkownika środki profilaktyczne:

Powiadomienie PKWL i ścisła współpraca przy identyfikacji przyczyny zdarzenia.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Nie ma.

Zalecenia w zakresie bezpieczeństwa lotniczego):

Dla ULC: Przeprowadzić audyt w certyfikowanej organizacji obsługowej FEAC - First European Aviation Company sp. z o.o. (PL.MG.087).

Dla FEAC: Przeprowadzić kontrolę praktycznego stosowania procedur jakości i wprowadzić cykliczne szkolenia załogi z tej dziedziny.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale