



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1377/16			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	17 czerwca 2016 r.			
Miejsce zdarzenia:	Baza techniczna Fly Bielsko Usługi Lotnicze			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Cessna 152			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Częstochowski			
Dowódca SP:	Nie dotyczy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	-
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Fly Bielsko Usługi Lotnicze			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport/Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	TAK			
Adresat zaleceń:	URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO			
Data zakończenia badania:	22.08.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Wg treści dokumentu *Technical Occurrence Report Ref#03/2016* opracowanego przez *Fly Bielsko Usługi Lotnicze*:

“Ze względu na podpisaną umowę o CAMO dla samolotu Cessna 152 o znakach SP-AKW i fakt, że jest obsługiwany poza naszą organizacją obsługową, wykonaliśmy dla niego kontrolny przegląd na poziomie 100h/1 rok, podczas którego stwierdzono następujące usterki:

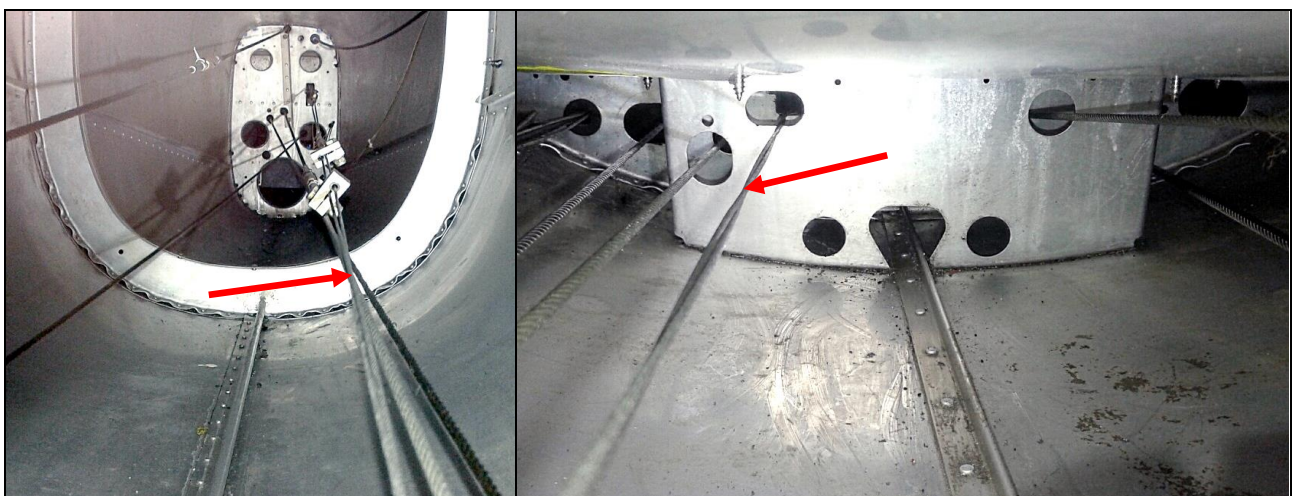
- skręcone 8-krotnie linki w układzie trymera – ocieranie elementów, część tylna kadłuba i pod podłogą,

- pęknięcie kadłuba w wykroju drzwi – lewa strona – przód góra i tył góra,
- brak integralności poszycia dolnego na żebrze nasadowym skrzydła lewego; przetarcie poszycia, obluzowane nity,
- pęknięcie na żebrze nasadowym skrzydła lewego w tylnym mocowaniu do dźwigara pomocniczego – górny nit,
- obluzowane nity na dźwigarku tylnym skrzydła prawego (na górze i na dole) w części nasadowej,
- obluzowane nity na żebrze nasadowym skrzydła prawego,
- obluzowane nity na mocowaniu wspornika klapy do poszycia – strona prawa, zewnętrzna i wewnętrzna
- obluzowane nity na górnej powierzchni skrzydła prawego i lewego,
- pęknięcie pokrywy lewego zbiornika w części tylnej,
- uszkodzenie końcowej wręgi i poszycia kadłuba w części ogonowej,
- nieprawidłowa naprawa łoża silnika w dolnej części przy dolnym mocowaniu goleni [przedniego podwozia].

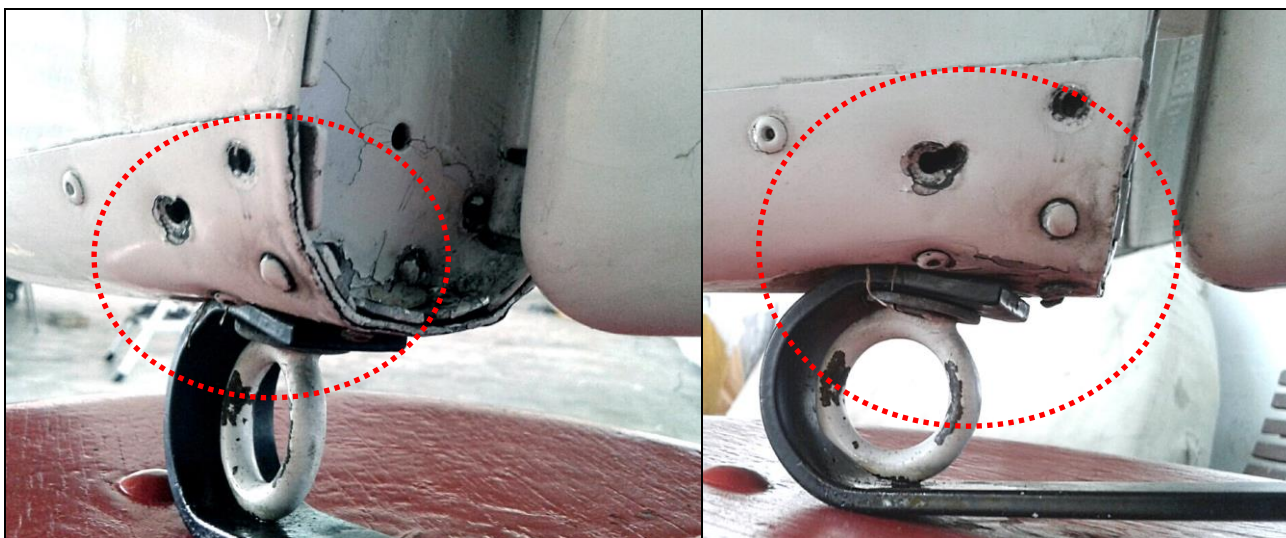
...

Samolot został zdemontowany i zostanie przekazany do organizacji obsługowej mającej w swoim zakresie naprawy strukturalne w celu weryfikacji uszkodzeń i ich naprawy. Umowa na obsługę pomiędzy organizacją CAMO a AMO zostanie rozwiązana.”

Niektóre z ww. nieprawidłowości zilustrowano na poniższych zdjęciach:



1, 2 – Skręcone 8-krotnie linki w układzie trymera – zauważalne ocieranie elementów, w części tylnej kadłuba i pod podłogą



3, 4 – Uszkodzenie końcowej wręgi i poszycia kadłuba w części ogonowej (brak nitów).



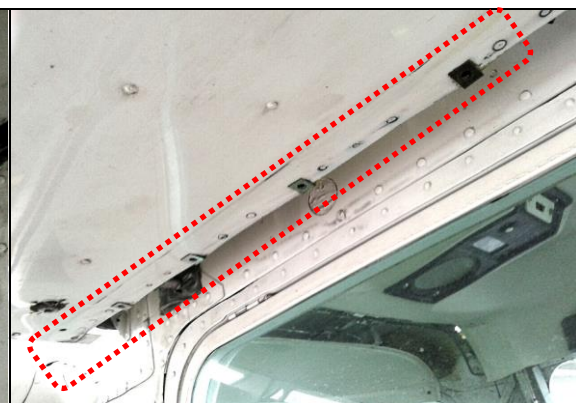
5 – Brak integralności poszycia dolnego na żebrze nasadowym skrzydła lewego; przetarcie poszycia, obluzowane nity.



6, 7 – Pęknięcie kadłuba w wykroju drzwi – lewa strona – przód góra i tył góra.



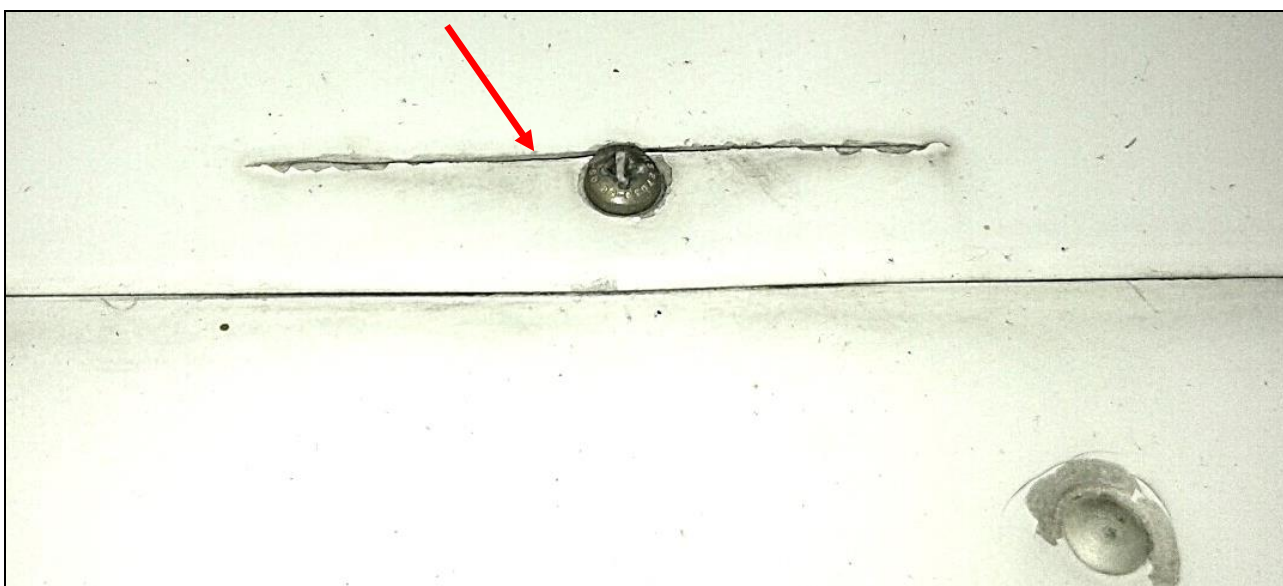
8 – Obluzowane nity na mocowaniu wspornika kłapy do poszycia – strona prawa, zewnętrzna i wewnętrzna.



9 – Obluzowane nity na żebrze nasadowym skrzydła prawego.



10 – Obluzowane nity na górnej powierzchni skrzydła prawego i lewego.



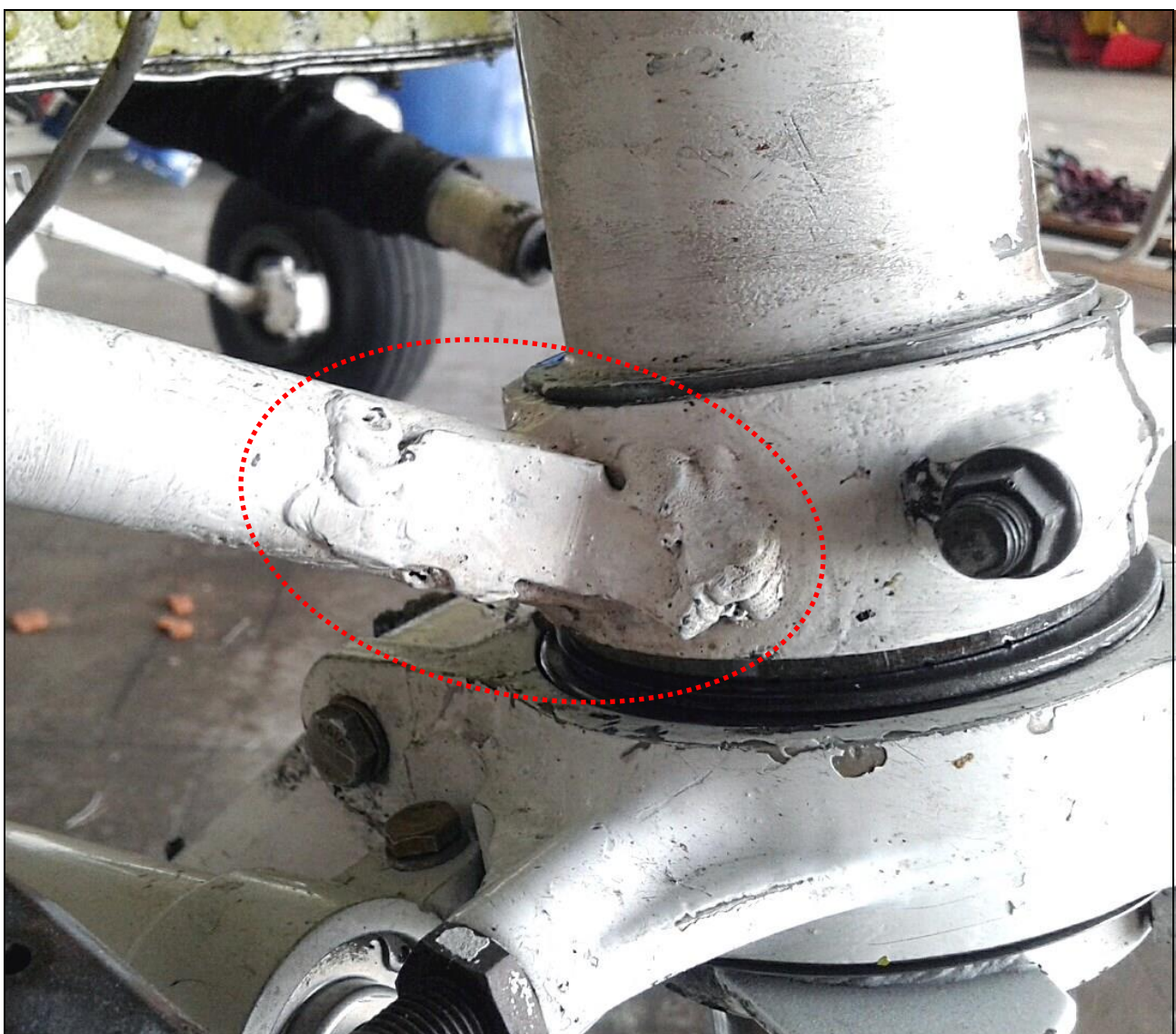
11 – Pęknięcie pokrywy lewego zbiornika w części tylnej.



12 – Obluzowane nity na dźwigarku tylnym skrzydła prawego (na górze i na dole) w części nasadowej.



13 – Pęknięcie na żebrze nasadowym skrzydła lewego w tylnym mocowaniu do dźwigara pomocniczego – górny nit.



14 – Nieprawidłowa naprawa łoża silnika w dolnej części przy dolnym mocowaniu goleni przedniego podwozia.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia były skrajnie skandaliczne zaniedbania podczas eksploatacji i obsługi samolotu w okresie poprzedzającym przegląd przeprowadzony w organizacji CAMO, w trakcie którego uszkodzenia i nieprawidłowości zostały wykryte.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Urząd Lotnictwa Cywilnego:

- 1. Przeprowadzić wnikliwą kontrolę przebiegu eksploatacji samolotu Cessna 152 nr fabryczny 15283490 znaki rozpoznawcze SP-AKW w celu zidentyfikowania i wyeliminowania przyczyn ustalonych nieprawidłowości oraz podjęcia działań przewidzianych prawem.*
- 2. Dokonać krytycznej analizy obowiązującego systemu nadzoru nad zdatnością do lotu statków powietrznych znajdujących się w eksploatacji, w celu wyciągnięcia wniosków i wdrożenia właściwych korekt tego systemu, aby tego rodzaju przypadki skutecznie wyeliminować.*

Komentarz Komisji:

Zakres stwierdzonych nieprawidłowości jest tego rodzaju, iż wymyka się wszelkim ocenom dającym się wyrazić bez użycia słów powszechnie uznawanych za nieprzyzwoite. Były one wyłącznie wynikiem niewłaściwych działań, zaniedbań i zaniechań konkretnych osób.

Bulwersującym jest, że samolot był w taki sposób „obsługiwany” i dopuszczany do lotu przez osoby uważane za mechaników lotniczych.

Bulwersującym jest, że użytkujący ten samolot piloci „dokonywali” obowiązkowego przeglądu przedlotowego w sposób, który nie pozwalał im wykryć tak ewidentnych uchybień w jego stanie technicznym.

Bulwersującym jest brak elementarnej poczucia odpowiedzialności u osób, których działania, zaniechania i zaniedbania prowadziły do systematycznego pogarszania się stanu technicznego samolotu bez właściwej reakcji z ich strony – wszystkie te osoby proszone są o przyjęcie wyrazów skrajnej dezaprobaty ze strony Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Obowiązujący obecnie system nadzoru nad zdatnością do lotu statków powietrznych znajdujących się w eksploatacji wymaga krytycznego przeglądu oraz wyciągnięcia wniosków i wdrożenia właściwych korekt ze strony Urzędu Lotnictwa Cywilnego, aby tego rodzaju przypadki, jak wyżej opisany, skutecznie wyeliminować.

Koniec

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