

Prohlášení ÚZPLN k letecké nehodě větroně L13 Blaník

V souvislosti s dlouho očekávaným výsledkem šetření letecké nehody kluzáku L13 Blaník, která se stala dne 12.6.2010 u rakouského Ferlachu vydává ÚZPLN následující prohlášení:

- vyšetřování předmětné nehody je vedeno vyšetřovacím orgánem státu nehody (VERSA <http://versa.bmvi.gv.at/>). Bezprostředně po nehodě byla rakouské straně poskytnuta pomoc při kompletaci dostupných informací o kluzáku a ředitelem Ústavu (www.uzpln.cz) byl jmenován zplnomocněný představitel za stát výroby. Informace o nehodě byly publikovány na www.let.cz a v navazujících internetových portálech. V souvislosti s havárií kluzáku proběhlo v srpnu r. 2010 jednání zástupců výrobce, leteckého úřadu ČR a zástupců EASA a v září 2010 byla příkazem letové způsobilosti EASA AD 2010-0185-E uzemněna flotila kluzáků L 13. Rakouský vyšetřovací úřad nechal kritické díly křídla prozkoumat ve výzkumném středisku německého Bundeswehru - WIWeB www.bwb.org/wiweb a byla vydána Technická zpráva ve formátu EASA Form44, která byla o výsledky zkoumání naposledy doplněna dne 25. 1. 2011. Výrobce kluzáku se po prostudování zprávy snažil z důvodu formálních nedostatků uvedených v této zprávě získat kritické díly pro vlastní zkoumání. Proto se výrobce přímo obrátil na rakouský vyšetřovací úřad, leč bezvýsledně. Vstupem zplnomocněného představitel ÚZPLN bylo v srpnu 2011 rakouskými orgány sděleno, že díly vzhledem k národní rakouské legislativě nemohou být uvolněny a že k předmětné nehodě bude vydána závěrečná zpráva v termínu stanoveném na začátek roku 2012. V březnu 2012 zástupce ÚZPLN urgoval u rakouského orgánu vydání Závěrečné zprávy a až do června 2012 bez odezvy. Na přelomu roku 2011/2012 výrobce ze své iniciativy zadal u VZLÚ a.s. Praha, požadavek na vypracování metodiky a možnost uplatnění nedestruktivní kontroly pásnice křídla a výrobu sondy. Zároveň zadal požadavek na studii, na jejímž základě by bylo možné stanovit podmínky pro obnovení provozu kluzáků. Práce na těchto dvou projektech byly dokončeny v dubnu 2012. Dne 13. 4. 2012 proběhlo za účasti řešitelů, výrobce, leteckého úřadu ČR a zástupce ÚZPLN, setkání se zástupci EASA, kterým byly výsledky dosavadní práce představeny. V závěru setkání zástupci EASA naznačili, že nemohou akceptovat návrat provozu kluzáků se známou historií pouze upřesněním „safe life“ a uvolnění do provozu na základě „damage tolerance“ je možné za předpokladu, že výpočty šíření trhliny budou verifikovány zkouškou na více reprezentativní části nosníku křídla. EASA zápis z tohoto jednání zaslala výrobcu a zpětně byl výrobcem připomínkován koncem dubna 2012. Na tomto jednání byl také opakovaně tlumočen požadavek na získání vzorků pro zkoumání do ČR. Koncem června na jednání ředitelů vyšetřovacích úřadů ENCASIA, rakouský ředitel ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 naznačil jistou možnost poskytnutí vzorků a ze strany ÚZPLN bylo zahájeno jednání o podmínkách předání vzorků do ČR.

V srpnu 2012 rakouský úřad oznamuje, že poskytne vzorky poškozeného křídla k prozkoumání do ČR a zároveň informoval, že závěrečnou zprávu k nehodě vydá začátkem roku 2013. V té době z iniciativy Asociace leteckých provozovatelů byl rakouský ministr dopravy, kam rakouský vyšetřovací orgán spadá, interpelován prostřednictvím českého zastupitelství ve Vídni. Bezprostředně po dojednání podmínek o předání částí poškozeného křídla byly zástupcem ÚZPLN tyto díly převzaty a dne 21. 8. 2012 přivezeny do ČR a měsíc potom sami Rakušané dovezli zbytek křídla. Zástupce ÚZPLN převzal odpovědnost za poskytnuté vzorky a dne 4. 9. 2012 proběhla koordinační schůzka, na které byly dohodnuty podmínky a rozděleny úkoly dalšího zkoumání vzorků.

Vzorky byly předány na přední specializovaná pracoviště v ČR. S rakouskou stranou bylo dále dohodnuto, že bude-li zkoumání ze strany ČR dokončeno do prosince 2012, budou závěry z těchto zkoušek zapracovány do závěrečné zprávy. Během období září až listopad 2012 proběhly další dvě koordinační porady, na kterých byl na základě dosažených výsledků upřesňován další postup zkoumání. Rakouskému orgánu byly podle sjednaných podmínek odesílány požadavky na odběr vzorků pro destruktivní zkoušky, odpověď na tyto požadavky byla vždy a neprodleně rakouskou stranou kladně vyřízena.

Práce na zkoumání vzorků byly ukončeny do konce listopadu a na schůzce dne 22. 11. 2012 byly posouzeny výsledky zkoumání. Výsledky se od zkoumání provedených v laboratořích WIWeB v Německu lišily o rozšířený komentář nálezů únavových defektů a byly doplněny základními informacemi o použitém materiálu. Bylo zjištěno, že vznik únavových trhlin nemusí nutně souviset s nedostatky v opracování otvorů pro nýty ve spoji pásnice s kováním křídla a dále bylo prokázáno, že materiál dolní pásnice nosníku křídla z havarovaného kluzáku vykazuje nižší hodnoty pevnostních charakteristik v porovnání s předepsanými normovanými hodnotami. Tento nález vedl výrobce k vydání závazného bulletinu č. L13/116a. Zatím jediným způsobem jak znovu provozovat kluzáky je aplikovat modifikaci a dodatečné vyztužení nosníku křídla, které bylo vyvinuto německou společností AD&C, (<http://www.aircraftdc.de/>). Výsledky zkoumání vzorků, včetně vypracovaných zpráv a komentářů byly dne 21. 12. 2012 odeslány do Rakouska a odpověď na jejich doručení byla urgována 22. 1. 2013. Dne 8.2.2013 zaslal rakouský vyšetřovací orgán odpověď, že v souvislosti s návrhem bezpečnostních doporučení bude závěrečná zpráva vydána na jaře 2013.

Hlavním úkolem nejbližší budoucnosti bude po vydání návrhu závěrečné zprávy v co nejkratší době tento návrh formálně připomínkovat. Je nutné dodat, že samotné vydání závěrečné zprávy o nehodě neuvolní provoz kluzáků. Nicméně na základě objektivních nálezů, může naznačit směr jednání s EASA o podmínkách uvolnění provozu. ÚZPLN podporuje snahu výrobce kluzáků o získání přehledu o stavu pásnice nosníku křídla (viz závazný bulletin č. L13/116a), tedy chyby, která se stala před 40-ti lety.

Na závěr tohoto prohlášení mi dovoluje vyslovit naději, že se Blaníky opět dostanou do vzduchu a dovoluje mi poděkovat všem organizacím a jednotlivcům, jenž se podíleli na pracích spojených s řešením problémů kluzáku L13 Blaník.

V Praze dne 8.2.2013 se souhlasem Aircraft Industries a.s Kunovice a VZLÚ a.s Praha, zpracoval Ing. Lubomír Stříhavka, ÚZPLN.