



- Oprávnění organizace k výrobě Part 21, POA č. CZ.21G.0043
- Oprávnění organizace k údržbě Part 145, MOA č. CZ.145.0038
- Osvědčení organizace k výcviku údržby Part 147, MTO č. CZ.147.0010
- Oprávnění organizace k projektování Part 21, DOA č. EASA.21J.119
- Oprávnění organizace ke zkouškám letadel CAA-TI-012-n/99, č. L-3-059/n

Kunovice 30.9.2010

STANOVISKO AIRCRAFT INDUSTRIES, a.s. K PROBLEMATICE OBNOVENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI KLUZÁKŮ L 13 a L 13 A

V souvislosti s havárií kluzáku L 13 v.č. 175117 v Rakousku 12. června 2010, kde první nálezy vyšetřovatelů vedly jednak k podezření na vznik únavových trhlin na lomu pásnice levého křídla ve spoji se závěsem křídla a jednak identifikovaly významné přetěžování kluzáku způsobené vysokou četností akrobatických letů ve výši cca 8% z posledních 400 hod provozu (přičemž o předchozích téměř 2000 hodinách provozu nebyl nalezeny vůbec žádné záznamy) se pozornost provozovatelů kluzáků a certifikačních agentur oprávněně zaměřila na problematiku únavové životnosti kluzáku a podmínky jejího průkazu.

Vyšetřování této havárie dosud není oficiálně uzavřeno.

Aircraft Industries, a. s. v této v této souvislosti zdůrazňuje, že životnost kluzáků L 13 a dalších navazujících typů je založena na konceptu bezpečného únavového života, který byl stanoven na základě únavových zkoušek konstrukce kluzáku a únavových zkoušek vzorků, na které byla aplikována cyklická zatížení odvozená od průměrných provozních podmínek publikovaných v provozní dokumentaci kluzáků. V případě, že skutečné provozní podmínky kluzáku se od stanovených provozních podmínek odchylují směrem k většímu zatížení kluzáku (např. nedodrženým procentem akrobacie, apod.), bezpečný život kluzáku významně klesá pod stanovenou hodnotu životnosti.

V návaznosti na vydání závazného bulletinu L13/109a a EASA AD 2010-0119-E se ukázalo, že řada provozovatelů kluzáků L 13 nevede žádné nebo pořizuje jen nekompletní záznamy o skutečných provozních podmínkách kluzáků. Tento stav nedává žádnou možnost zhodnotit, jaká část únavové životnosti byla dosavadním provozem vyčerpána a jaká část zůstává k dispozici, což je v rozporu s koncepcí bezpečné únavové životnosti .

Za této situace a s přihlédnutím ke zjištění, že vizuální kontrola kritického místa požadovaná závazným bulletinem L13/109a není schopna zajistit spolehlivou identifikaci případných trhlin, se certifikační agentury společně s AI shodují v názoru, že vhodnou cestou k obnovení letové způsobilosti kluzáků L 13 a L 13 A je vývoj, certifikace a zavedení do praxe NDT metody schopné spolehlivě identifikovat případné počínající trhliny v kritických místech konstrukce kluzáku, společně se stanovením periodicity kontrol na základě testů a analýz rychlosti šíření trhliny v kritických místech a stanovením zbytkové pevnosti konstrukce v kritických místech.

Firma Aircraft Industries, a. s. ve spolupráci s Výzkumným a zkušebním leteckým ústavem v Praze připravuje systém kontrol metodou „eddy current“. Vzhledem k tomu, že kritické místo je skryto pod dvěma vrstvami plechu a zapuštěnou hlavou nýtu, znamená zpracování průkazného způsobu kontroly větší časovou náročnost.

Aircraft Industries, a. s. předpokládá, že k obnově letové způsobilosti kluzáků, které mají řádně vedené záznamy o provozu, bude dostačovat provedení NTD kontroly s vyhovujícím výsledkem. Dále předpokládáme, že metoda bude ověřena a schválena počátkem roku 2011.

U kluzáků s neexistujícími či nekompletními záznamy o provozu bude zřejmě nutno zavést opakované kontroly se stanovenou periodicitou. Předpokládáme, že tento postup bude schválen koncem 1. čtvrtletí 2011.

Navržený způsob obnovení letové způsobilosti kluzáků podléhá schválení EASA.