

Ustalona przyczyna wypadku Gripena

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 26 lutego 2008

Szwedzka komisja badań przyczyn wypadków lotniczych (SAIB) ogłosiła, że przyczyną wypadku samolotu JAS 39 Gripen z 19 kwietnia 2007 okazała się wadliwa konstrukcja uchwytu katapulty, która zadziałała bez woli pilota.

Pilot feralnego Gripena 19 kwietnia ubiegłego roku ćwiczył manewry nurkowania, po czym zawrócił nad macierzyste lotnisko w Vidsel. W czasie podchodzenia do lądowania nagle, bez żadnej wyraźnej przyczyny, została odstrzelona osłona kokpitu. Pilot czuł nogą uchwyt mechanizmu katapulty, jednak nie zdążył dosięgnąć go ręką. Został wyrzucony z samolotu i bezpiecznie wylądował.

Po ponad pół roku śledztwa SAIB ustalił przyczyny utraty samolotu. Zgodnie z tezami pilotów wojskowych, okazało się, że powodem zadziałania mechanizmu katapulty była wadliwa konstrukcja jej uchwytu - kształt rączki, a przede wszystkim słaby nacisk potrzebny do jej wysunięcia.

Okazało się, że pilot w czasie ostrych manewrów poruszył uchwyt, dotykając go skafandrem antyprzeciążeniowym. Później, w czasie wykonywania okręgu nad lotniskiem, wystarczył niewielkie ruch, by uruchomić mechanizm.

Wnioski komisji są miażdżące dla producenta i użytkownika. Saab, agencja zakupów wojskowych FMV i wojska lotnicze wiedziały bowiem aż o 9 przypadkach częściowego wysunięcia się uchwytu w samolotach JAS 39 Gripen C i D w ciągu ostatnich 10 lat. Nikt nie zareagował. Śledczy uważają jednak, że na taki stan rzeczy mogło mieć wpływ to, że wydarzenia te zachodziły w dużych odstępach czasu i nie pociągały za sobą poważnych konsekwencji.

W czasie dochodzenia ustalono również, że 15% ze 123 ankietowanych pilotów miało problemy z zabezpieczeniem fotela po wylądowaniu. Tyle, że nie było to przedmiotem jakichkolwiek raportów.

Zaraz po wypadku producent rozpoczął prace nad modernizacją uchwytów. Także wojska lotnicze przygotowują się do wprowadzenia bardziej restrykcyjnych procedur, obowiązujących do czasu wymiany starych uchwytów.

Pilot feralnego Gripena 19 kwietnia ubiegłego roku ćwiczył manewry nurkowania, po czym zawrócił nad macierzyste lotnisko w Vidsel. W czasie podchodzenia do lądowania nagle, bez żadnej wyraźnej przyczyny, została odstrzelona osłona kokpitu. Pilot czuł nogą uchwyt mechanizmu katapulty, jednak nie zdążył dosięgnąć go ręką. Został wyrzucony z samolotu i bezpiecznie wylądował.

Po ponad pół roku śledztwa SAIB ustalił przyczyny utraty samolotu. Zgodnie z tezami pilotów wojskowych, okazało się, że powodem zadziałania mechanizmu katapulty była wadliwa konstrukcja jej uchwytu - kształt rączki, a przede wszystkim słaby nacisk potrzebny do jej wysunięcia.

Okazało się, że pilot w czasie ostrych manewrów poruszył uchwyt, dotykając go skafandrem antyprzeciążeniowym. Później, w czasie wykonywania okręgu nad lotniskiem, wystarczył niewielkie ruch, by uruchomić mechanizm.

Wnioski komisji są miażdżące dla producenta i użytkownika. Saab, agencja zakupów wojskowych FMV i wojska lotnicze wiedziały bowiem aż o 9 przypadkach częściowego wysunięcia się uchwytu w samolotach JAS 39 Gripen C i D w ciągu ostatnich 10 lat. Nikt nie zareagował. Śledczy uważają jednak, że na taki stan rzeczy mogło mieć wpływ to, że wydarzenia te zachodziły w dużych odstępach czasu i nie pociągały za sobą poważnych konsekwencji.

W czasie dochodzenia ustalono również, że 15% ze 123 ankietowanych pilotów miało problemy z zabezpieczeniem fotela po wylądowaniu. Tyle, że nie było to przedmiotem jakichkolwiek raportów.

Zaraz po wypadku producent rozpoczął prace nad modernizacją uchwytów. Także wojska lotnicze przygotowują się do wprowadzenia bardziej restrykcyjnych procedur, obowiązujących do czasu wymiany starych uchwytów.