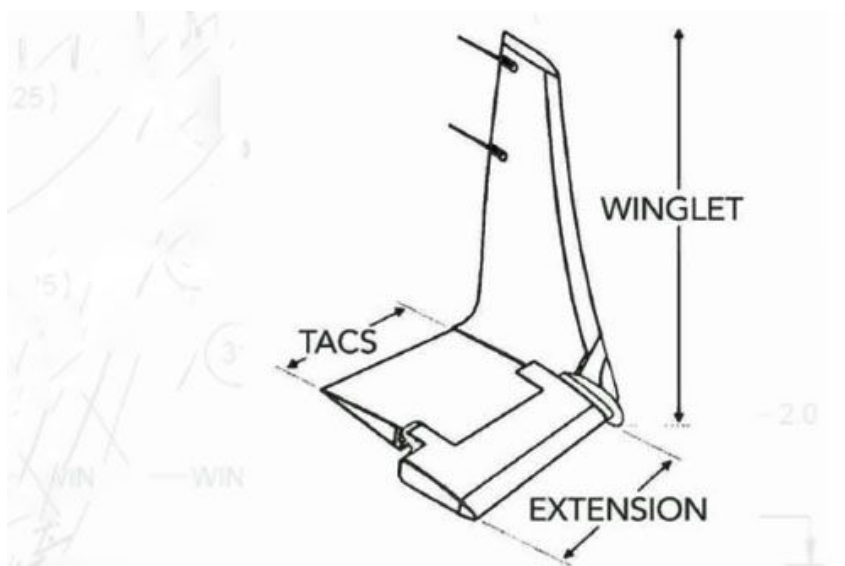


FAA zawiesza Cessny z aktywnymi wingletami

#Pożegnania #Wypadki 25 maja 2019

Prawie 6 miesięcy po tym, jak Cessna Citation Jet rozbiła się w południowej Indianie, zabijając trzy osoby, Federalna Administracja Lotnictwa (FAA) uziemiła samoloty tego typu wyposażone w elementy, które mogły spowodować tę katastrofę. 24 maja 2019 FAA zabroniła lotów samolotów, oznaczanych jako Textron Aviation Model 525, 525A i 525B, jeśli mają zainstalowane aktywne winglety z ATLAS (active load alleviation system) dostarczane przez Tamarack (aktywne winglety to powierzchnie na końcówkach skrzydeł, które w połączeniu z dodatkowymi powierzchniami ruchomymi mają zmniejszać opór i pomagać w sterowaniu samolotem), dopóki nie zostanie opracowana, zatwierdzona i zastosowana odpowiednia modyfikacja akceptowana przez agencję. Wyjątkiem mogą być loty ferry bez pasażerów, z ograniczoną prędkością i wysokością.

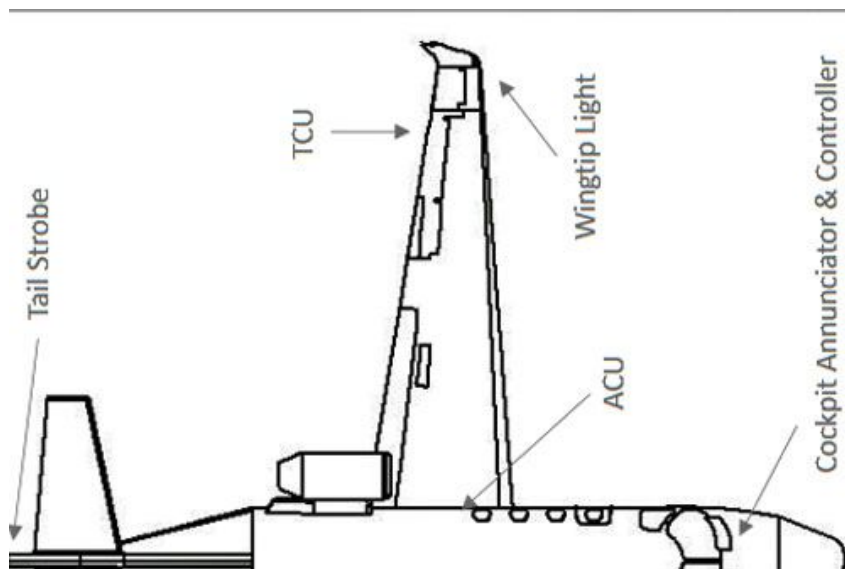


Winglety stosowane są od 100 lat, zwiększając efektywne wydłużenie płata, a tym samym doskonałość aerodynamiczną. Pasywne skrzydełka nie mogą się dostosowywać do zmieniających się warunków opływu skrzydeł, zwiększając ich obciążenia, zwłaszcza przy dużych podmuchach lub gwałtownych manewrach. Tym samym wymagają wzmocnienia konstrukcji skrzydeł, co zwiększa ich masę. Ten problem mają rozwiązać aktywne winglety z ATLAS. System może automatycznie kontrolować obciążenia skrzydeł, odpowiednio wychylając dodatkowe powierzchnie

ruchome na ich końcówkach. ATLAS jest w pełni automatyczny, nie wymaga udziału pilota i działa niezależnie od innych systemów samolotu. System składa się z trzech głównych części: przedłużenia skrzydła, TACS (ruchomej powierzchni zmniejszającej obciążenie) i samego wingletu. Tamarac Aerospace twierdzi, że aktywne winglety są 2-3-krotnie bardziej efektywne niż pasywne / Rysunek: Tamarac Aerospace

Cessna 625A Citation Jet rozbiła się 30 listopada 2018, ok. 30 km na północ od Louisville. W katastrofie zginął znany architekt, 63-letni Wayne Estopinal, jego 54-letnia partnerka, Sandra Holland Johnson i 32-letni pilot Andrew Davis. Wstępny raport NTSB w sprawie katastrofy stwierdza, że Cessna 525A Citation wznosiła się na wysokość 6000 stóp, gdy zaczęła skręcać w lewo, opadać i zniknęła z ekranu radaru. Dochodzenie NTSB koncentruje się na roli, jaką w wypadku mógł odgrywać ATLAS. Oprócz tej katastrofy zanotowano pięć przypadków poważnych problemów samolotów

z aktywowanym ATLAS zgłoszonych do EASA i FAA. W każdym z nich pilot zdołał odzyskać kontrolę nad samolotem i wylądować.



Rozmieszczenie komponentów ATLAS i elementów jego sterowania oraz sygnalizacji: jednostka sterująca ATLAS (ACU), która wykrywa obciążenia, szybkie siłowniki sterujące TACS (TCU) zamontowane na końcówkach skrzydeł, sygnalizator ATLAS w kabinie załogi oraz sterownik wskaźnika w kabinie / Rysunek: Tamarac Aerospace

FAA powołała się na podobną dyrektywę wydaną w ubiegłym miesiącu przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), stwierdzającą, że aktywne winglety wydawały się działać nieprawidłowo w kilku incydentach, powodując, że piloci musieli walczyć o odzyskanie kontroli nad samolotami. Zanotowano co najmniej kilkanaście takich przypadków na mniej niż sto zmodyfikowanych samolotów (certyfikat na samoloty z ATLAS został przyznany w grudniu 2016, zmodyfikowano – według różnych źródeł – 76-95 maszyn). 19 kwietnia EASA nakazała dezaktywację ATLAS i wprowadziła ograniczenia operacyjne dla wyposażonych w ten system samolotów. FAA została skrytykowana przez Aircraft Owners and Pilots Association za to, że tak dużo czasu zajęło jej powtórzenie wniosków EASA.