

PGZ: WADY FOTELI KATAPULTOWANYCH SAMOLOTÓW MIGA-29 I SU-22 ZOSTAŁY USUNIĘTE

W związku z potwierdzeniem przez Komisję Badań Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego wadliwej konstrukcji fotela katapultowanego K-36DM, która przyczyniła się do śmierci pilota samolotu MiG-29 w katastrofie pod Pasłękiem w lipcu ubiegłego roku, Polska Grupa Zbrojeniowa wydała oświadczenie. Wynika z niego, że we wszystkich samolotach należących do Sił Powietrznych RP wadliwie zaprojektowany pierścień wymieniono w ubiegłym roku, zastępując go elementem sprawdzonym i działającym poprawnie.

W wyniku prac Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego ustalono m. in. iż wykonanie z niewłaściwego materiału pierścienia ścinającego w fotelu K-36DM uniemożliwiło poprawne zadziałanie systemu ratunkowego. Przyczyniło się do śmierci pilota pomimo tego, że wykonał on w sposób właściwy procedurę katapultowania w sytuacji awaryjnej.

Ze względu na brak możliwości pozyskania od rosyjskiego producenta części zamiennych, fotele katapultowane K-36DM były od 2011 roku serwisowane przez Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 w Bydgoszczy, należące do PGZ. Tam też zaprojektowano i wyprodukowano element fotela, który okazał się nie spełniać parametrów, co przyczyniło się do tragedii. W związku z zaistniałą sytuacją Polska Grupa Zbrojeniowa poinformowała o wynikach wewnętrznych ustaleń w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 S.A.

Dziś wiemy, że w 2011 r. popełniono błąd na etapie projektowania detalu, który nie został wykryty w procesie sprawdzania i wdrażania części do produkcji. Po katastrofie samolotu MIG-29, w której zginął pilot, spółka WZL-2 przeprowadziła audyt wewnętrzny, który miał na celu zbadanie okoliczności wprowadzenia do produkcji pierścienia w 2011 r. Materiał został przekazany prokuraturze. Z osobami bezpośrednio uczestniczącymi w procesie projektowania tego pierścienia rozwiązano stosunek pracy.

Fragment oświadczenia PGZ S.A.

Jak informuje PGZ, skutkiem tych ustaleń było nie tylko pociągnięcie do odpowiedzialności osób zaangażowanych w sprawę i usprawnienie procedur kontrolnych, ale również naprawa zaistniałej sytuacji. Zgodnie z decyzją Głównego Inżyniera Wojsk Lotniczych we wszystkich samolotach wyposażonych w fotele K-36DM wymieniono pierścienie zaprojektowane w 2011 r. Do produkcji

nowych dobrano materiał odpowiadający parametrom wytrzymałościowym oryginału i przeprowadzono próby wytrzymałościowe dla każdej partii produkcyjnej.

17 sierpnia 2018 roku WZL-2 przeprowadziły w Wojskowym Instytucie Technicznym Uzbrojenia próby poligonowe działania fotela K-36DM wyposażonego w zmodyfikowany element. Próby potwierdziły prawidłowe działanie nowo zaprojektowanego pierścienia. Na tej podstawie 28.08.2018 roku Główny Inżynier Wojsk Lotniczych wydał decyzję o wymianie pierścieni we wszystkich samolotach wyposażonych w fotele K-36DM.

Wymiana pierścieni na wszystkich fotelach samolotów Su-22 i MiG-29, została zrealizowana od 30 sierpnia do 28 września 2018 roku. W okresie od 17 do 21 września 2018 w Nadarzycach zrealizowano też dodatkowe próby pokazowe, które po raz kolejny potwierdziły prawidłowe działanie nowo zaprojektowanego i zamontowanego elementu. Z informacji tych wynika, że obecnie system awaryjnego opuszczania maszyny w samolotach Su-22 i MiG-29 funkcjonuje prawidłowo.