



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1591/13			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	04 października 2013 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko EPLL			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Tecnam P2006T			
Użytkownik / Operator SP:	Szkoła Pilotów, Bartolini Air sp. z o.o., ul.Pilska 4, 93-467 Łódź			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy-instruktor			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	Użytkownik			
Skład zespołu badawczego:	Nie powoływano			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	18.03.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Zaloga w składzie pilot-uczeń i instruktor-pilot wykonywała lot szkolny. Podczas dobiegu po lądowaniu na kierunku 25 pilot zgłosił uszkodzenie opony prawego podwozia głównego. Samolot opuścił drogę startową o własnym napędzie i zatrzymał się na drodze kołowania Bravo, gdzie dowódca załogi obejrzał podwozie a następnie poprosił o pomoc przy doholowaniu samolotu do hangaru Bartolini Air. Po zakończeniu działań przez Lotniskową Straż Pożarną DOP EPLL sprawdził drogę startową i odnalazł ścięty wentyl z ogumienia samolotu.

Analogiczne przypadki powtarzały się następnie na samolotach P2006T kilkakrotnie (zdarzenia 139/14, 852/14, 2009/14, 194/15, 1548/15). Zespół SMS Bartolini Air sp. z o.o. stwierdził, że

częstotliwość ww. przypadków wyniosła 1 zdarzenie na 713,5 godziny lotu i 1 zdarzenie na 1149 operacji (lotów), co w lotach szkolnych można było uznać za wartości jeszcze dopuszczalne, zdarzenia jednak zbadano łącznie, gdyż brak było widocznej przyczyny awarii ogumienia. Mechanicy dokonujący napraw ogumienia zaobserwowali obecność wewnątrz opon kulek ze sprasowanego proszku gumowego, których powstanie może wyjaśniać zjawisko abrazyj na styku dętka-opona, prowadzące do osłabienia bocznych ścianek dętki. W wyniku obserwacji oceniono, że jest to problem natury materiałowej, którego źródłem jest opona i jej struktura wewnętrzna. Zdecydowano o sukcesywnej wymianie opon i dętek na samolotach P2006T na wyroby innego producenta o lepszej jakości oraz ponowiono obserwację występowania i powtarzalności zjawiska po tej wymianie. W ciągu 5 miesięcy (wrzesień 2015 – marzec 2016) stwierdzono tylko jeden przypadek utraty ciśnienia w ogumieniu z nieznanego powodu, a częstotliwość zmieniła się odpowiednio do 1 zdarzenia na 525 godzin lotu i 1 zdarzenia na 1233 operacje. Obserwacja zjawiska jest kontynuowana.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Utrata wytrzymałości bocznych ścianek dętek ogumienia z powodu zjawisk abrazyjnych wywołanych jakością i strukturą materiału opony.

Działania profilaktyczne podjęte przez Użytkownika:

Systematyczna obserwacja zjawiska i sukcesywna wymiana ogumienia na wyroby o lepszej jakości.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Nie ma.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski	<i>podpis na oryginale</i>