



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1548/15</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>31 lipca 2015 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko EPLL</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot Tecnam P2006T</i>			
Użytkownik / Operator SP:	<i>Szkoła Pilotów, Bartolini Air sp. z o.o., ul.Pilska 4, 93-467 Łódź</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy-instruktor</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Tomasz Makowski</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie powoływano</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>NIE DOTYCZY</i>			
Data zakończenia badania:	<i>18.03.2016 r.</i>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

*Zaloga w składzie pilot-uczeń i instruktor-pilot wykonywała lot szkolny. Podczas dobiegu po lądowaniu na kierunku 25R pilot zgłosił uszkodzenie opony lewego 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. Kontrola drogi startowej nie wykazała obiektów mogących się przyczynić do zaistnienia zdarzenia. Zdarzenie miało miejsce o godz. 15:45 UTC, drogę startową przywrócono do użytku o godz. 16:00 UTC, a drogę kołowania Bravo o godz. 16:30 UTC.*

Analogiczne przypadki miały miejsce na samolotach P2006T kilkakrotnie (wcześniejsze zdarzenia 1591/13, 139/14, 852/14, 2009/14, 194/15). 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>