

Warszawa, dnia 20 marca 2017 r.

Poz. 438

**KOMUNIKAT NR 420  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 20 marca 2017 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego nr 1548/2015**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incident lotniczy**, który wydarzył się w dniu 31 lipca 2015 r., na samolocie Tecnam P2006T, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"  
w grupie przyczynowej: "T3 –Podwozie i ogumienia".**

**2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:**

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Załoga 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 stanową 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. 13:45 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 (wcześniej 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 była 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 abrazji, 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 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.

**3. Przyczyna incydentu lotniczego:**

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

**4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Piotr Samson**