

R A P O R T

INCYDENT

Uszkodzenie śmigła podczas kołowania samolotu Cessna 206 SP-KKW, na lotnisku Katowice Muchowiec w dniu 26.08.2005r.

Informacje ogólne

Nr ewidencyjny PKBWL: 187/05

Rodzaj i typ statku powietrznego: samolot Cessna T206H

Znaki rejestracyjne: SP-KKW

Dowódca statku powietrznego: pilot zawodowy

Właściciel: Karol Kania i Synowie sp. z o.o.

Miejsce zdarzenia: Lotnisko Katowice Muchowiec (EPKM)

Data i czas zdarzenia: 26.08.2005r., godz. 14.30 (LMC)

Skład zespołu badawczego

xxxxxxxxxxxxx - kierujący zespołem.

xxxxxxxxxxxxx – przedstawiciel właściciela, członek zespołu.

xxxxxxxxxxxxx – przedstawiciel Aeroklubu Śląskiego, członek zespołu.

Streszczenie

Po zakończeniu lotu w rejonie ATZ EPKM, w trakcie kołowania po użytkowej części lotniska, nastąpiło zapadnięcie się ziemi pod kołem podwozia przedniego. Doprowadziło to w konsekwencji do uszkodzenia śmigła oraz elementów podwozia przedniego.

1. INFORMACJE O FAKTACH

1.1 Historia zdarzenia.

W dniu 26.08.2005r. pilot zawodowy lat 27, wystartował z lotniska EPKM, z pasa betonowego 23 do lotu w rejonie ATZ EPKM. W tym czasie na lotnisku odbywały się loty szybowcowe. Start był rozłożony na kierunku 23, na części trawiastej, po północnej stronie pasa betonowego. Po zakończeniu lotu w rejonie, pilot wykonał część kręgu nadlotniskowego i na pozycji z wiatrem uzyskał kolejność nr 1 do lądowania na pasie betonowym 23. Po zakończonym dobiegu samolot skołował z pasa betonowego w prawo. W odległości ok. 10 m od krawędzi pasa samolot zaczął się pochylać na maskę silnika. Pod kołem przedniego podwozia zapadła się ziemia, co spowodowało uszkodzenie trzech łopat śmigła oraz owiewki koła przedniego.

1.2 Obrażenia osób – nie było.

1.3 Uszkodzenia statku powietrznego – uszkodzenie śmigła i owiewki koła przedniego.

1.4 Inne uszkodzenia: zapadlisko na części trawiastej pola wzlotów.

1.5 Informacje o załodze

Dowódca statku powietrznego, pilot zawodowy lat 27. Nalot ogólny a samolotach 1097 h, w tym jako dowódca 940 h. Nalot a samolocie Cessna T206H 200 h.

Dowódca statku powietrznego był badany w GOBL-L AP, we Wrocławiu, dnia 24.05.2005 r. Uzyskał Orzeczenie lekarskie, ważne do dnia 24.05.2006 r., stwierdzające zdolność do wykonywania czynności lotniczych wg klasy I.

1.6 Informacje o statku powietrznym

Statek powietrzny jest własnością firmy Karol Kania i Synowie. Statek powietrzny był obsługiwany zgodnie z instrukcją, był sprawny technicznie i posiadał wymagane dokumenty.

- Świadectwo rejestracji, z dnia 27.10.2004 r.
- Świadectwo zdatności do lotu, z dnia 22.10 2004 r., ważne do 21.10.2005 r.
- Obowiązkowe ubezpieczenie lotnicze OC ważne do 06.09.2005

1.7 Informacje meteorologiczne.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

1.8 Środki nawigacyjne.

Nie dotyczy

1.9 Łączność

Dowódca statku powietrznego utrzymywał dwustronną łączność z kierownikiem lotów.

1.10 Informacja o lotnisku.

Jak w AIP-Poland

1.11 Rejestratory pokładowe.

Samolot nie był wyposażony w rejestratory pokładowe.

1.12 Informacja o szczątkach i zderzeniu.

Nie dotyczy.

1.13 Informacje medyczne.

Pilot dowódca statku powietrznego jako jedyna osoba będąca na pokładzie nie odniósł jakichkolwiek obrażeń.

1.14 Pożar.

Nie było pożaru.

1.15 Czynniki przeżycia.

Pilot o własnych siłach opuścił samolot. Jakakolwiek akcja ratownicza była zbędna.

1.16 Badania i ekspertyzy.

Za zgodą PKBWL, z samolotu po incydencie zdemontowano silnik oraz śmigło i przesłano do serwisu celem dokonania weryfikacji oraz naprawy uszkodzeń. Po weryfikacji śmigło zostało zakwalifikowane do wymiany, silnik bez uszkodzeń. Wymieniono regulator śmigła oraz osłonę koła przedniego.

1.17 Informacje o działalności j.o. lotniczych i administracji.

Dowódca samolotu powiadomił o incydencie właściciela, Aeroklub Śląski oraz PKBWL.

1.18 Informacje uzupełniające.

Nie ma.

2. ANALIZA

Po dokonaniu oględzin miejsca zdarzenia i zapoznaniu się z warunkami kołowania samolotu komisja doszła do wniosku, że przyczyną uszkodzenia samolotu było zapadnięcie się nawierzchni trawiastej podczas kołowania, pod naciskiem koła podwozia przedniego. Komisja nie dopatrzyła się jakichkolwiek nieprawidłowości w warunkach kołowania samolotu. Zapadlisko wystąpiło na użytkowej części lotniska. Prawdopodobną przyczyną osłabienia nośności nawierzchni trawiastej lotniska jest zły stan systemu odwadniającego, uszkodzonego na skutek występujących na tym obszarze szkód górniczych.

3. PRZYCZYNA INCYDENTU

Komisja nie jest w stanie jednoznacznie określić przyczyny powstania zapadliska. Jako najbardziej prawdopodobną komisja przyjęła, że na skutek szkód górniczych uszkodzeniu uległa sieć odwadniająca, co w konsekwencji doprowadziło do powstania cieków wodnych, i lokalnego wypłukania ziemi na niewielkiej głębokości. Doprowadziło to konsekwencji do powstania pustych przestrzeni pod darnią płyty i przy nakołowaniu przez samolot doszło do zapadnięcia nawierzchni trawiastej.

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

1. Zaleca się aby Zarządzający lotniskiem systematycznie kontrolował nawierzchnię użytkowej części pola wzlotów, z uwagi na możliwość występowania zapadlisk.
2. Zarządzający lotniskiem rozważy możliwość przebadania trawiastej części czynnego pola wzlotów pod kątem nośności nawierzchni, celem ograniczenia możliwości wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.