

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. Rodzaj zdarzenia: WYPADEK
2. Badanie przeprowadził: PKBWL
3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 09.08.2009 r. godz. 11:20 LMT
4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania: EPRP
5. Miejsce zdarzenia: EPRP
6. Rodzaj: samolot, typ: Socata Rally 235 E-D, znaki rozpoznawcze: SP-FTT, właściciel statku powietrznego: prywatny, użytkownik: prywatny opis uszkodzeń: złamana goleń przedniego podwozia wraz z podtrzymującymi stójkami, wgnieciona ścianka rurki stanowiącej poprzeczny pręt kratownicy łoża silnika, uszkodzone obie łopaty śmigła.
7. Typ operacji: lot w celach własnych
8. Faza lotu: kołowanie
9. Warunki lotu: VFR
10. Czynniki pogody: bez wpływu na zaistnienie zdarzenia
11. Organizator lotów / skoków: lot prywatny

Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego: mężczyzna - lat 65, licencja PPL(A) uprawnienie SEPL, czas odpoczynku ponad 24 godziny, nalot ogólny 614 godz., za ostatnie 90 dni ok. 9 godz. za ostatnie 24 godziny 0 godz.

na statku powietrznym, na którym zaistniało zdarzenie (całkowity brak danych, za ostatnie 90 dni 0 godz., za ostatnie 24 godziny 0 godz.).

12. Obrażenia załogi i pasażerów: bez obrażeń

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 9 sierpnia 2009 r. ok. godz. 11:20 pilot samolotowy turystyczny rozpoczął kołowanie z przed hangaru w kierunku pasa w użyciu. Ze względu na odbywające się w tym dniu 6 Mistrzostwa Europy w Akrobacji Samolotowej i związany z tym intensywny ruch lotniczy na lotnisku poproszono pilota samolotu SP-FTT o szybkie prze kołowanie. Przed dokołowaniem do pasa pilot zamknął przepustnicę. Przy silniku pracującym na wolnych obrotach i przy dużej prędkości goleń przedniego podwozia uległa złamaniu, przód samolotu obniżył się a śmigło zawadziło o ziemię. Samolot zatrzymał się oparty na dolnej części maski silnika. Nikt nie odniósł obrażeń.



Podczas oględzin przełamów elementów goleń przedniego podwozia nie znaleziono oznak pęknięć zmęczeniowych. W związku z tym z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że złamanie goleń nastąpiło na skutek wystąpienia znacznej siły działającej w poziomie. W bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zaistnienia zdarzenia, wskazanym przez

dowódcę SP, nie stwierdzono istnienia na murawie lotniska znacznych dziur, zagłębień lub innych nierówności, które mogły być przyczyną złamania przedniej goleni samolotu. Po wypadku stwierdzono, że w kole przedniego podwozia brak jest powietrza, co mogło być niezauważone podczas przeglądu przedlotowego. Znaczna siła działająca na goleń przedniego podwozia mogła powstać również na skutek spadku wartości ciśnienia powietrza w oponie koła przedniego, połączonego z wkołowaniem, przy dużej prędkości samolotu na nieznaczną nierówność murawy lotniska.

14. Przyczyna zdarzenia:

Prawdopodobną przyczyną wypadku było wpadnięcie przedniego koła, przy niedostatecznym ciśnieniu w oponie, w nierówność murawy lotniska co spowodowało powstanie dużej siły działającej w poziomie na goleń przedniego podwozia i jej złamanie a w konsekwencji doprowadziło do innych uszkodzeń samolotu.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: duża prędkość kołowania

16. Zastosowane środki profilaktyczne: nie zastosowano

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Komisja zwraca uwagę na konieczność dokładnego przeprowadzania przeglądu przedlotowego.

Podpis nieczytelny

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)
