



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

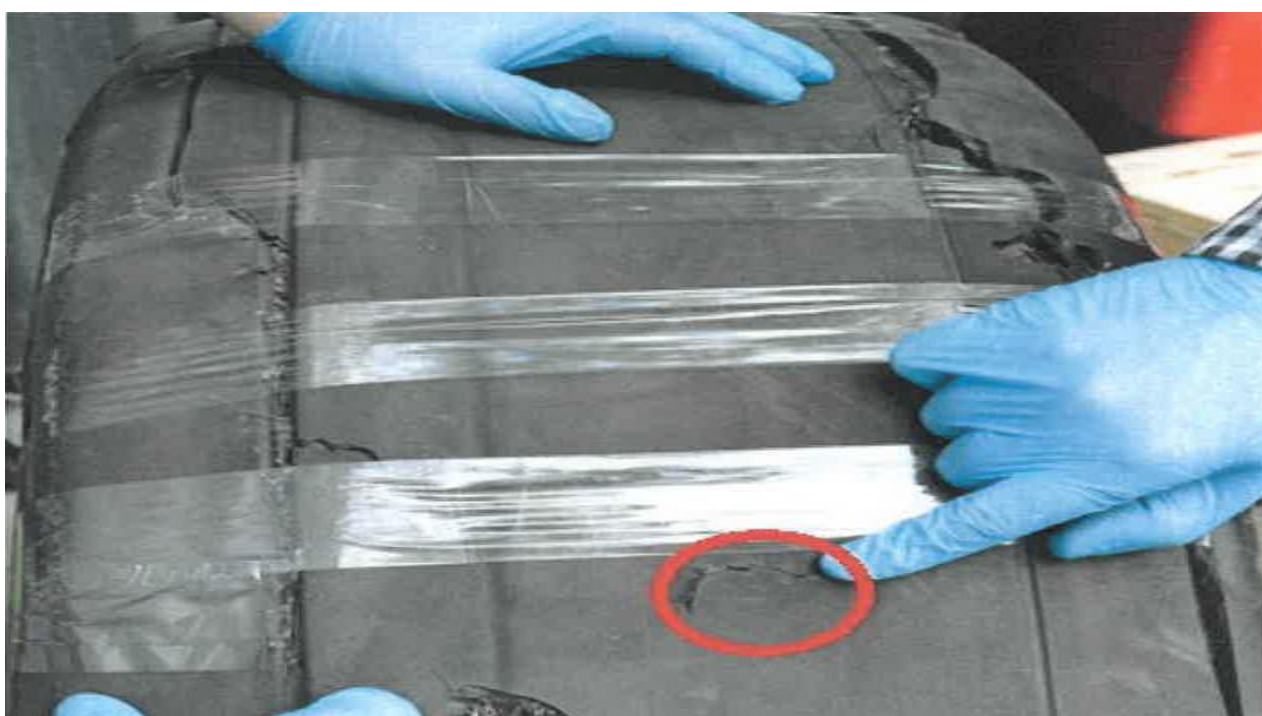
Numer ewidencyjny zdarzenia:	3329/18			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>29 września 2018r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko LTAI</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, Boeing 737-800</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	<i>195</i>
Nadzorujący badanie:	<i>Roman Kamiński</i>			
Podmiot badający:	<i>Użytkownik</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu/raport/</i>			
Zalecenia:	<i>NIE</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie dotyczy</i>			
Data zakończenia badania:	<i>11 grudnia 2018r</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po przylocie samolotu B737-800 do Katowic (EPKT), mechanik wykrył poważne uszkodzenie opony koła nr 1 lewego podwozia głównego. Ponadto podczas przeglądu stwierdzono uszkodzenia: obu elementów dolnej powierzchni lewej wewnętrznej kłapy zaskrzydłowej, lewych wewnętrznych drzwi podwozia głównego, krawędzi natarcia stabilizatora poziomego oraz trzech dolnych paneli dostępowych lewego skrzydła. Miejsca oraz charakter uszkodzeń płatowca wskazywały na bezpośredni związek z uszkodzeniami opony. Na polu manewrowym lotniska EPKT nie znaleziono elementów uszkodzonej opony. O incydencie poinformowano agenta handlingowego na lotnisku startu samolotu LTAI, który potwierdził znalezienie kawałków opony i przesłał je do Warszawy. Po otrzymaniu fragmentów znalezionych na drodze startowej uszkodzonej opony, wykonano częściową rekonstrukcję opony (zdjęcie poniżej).



Na zdjęciu wyraźnie widać, że nastąpiło odpadnięcie nalewki opony. Z dokumentacji technicznej opony wynika, że użytkowana była przez 145 cykli i posiadała 6 nalewek. W trakcie oględzin zrekonstruowanej opony na jednym z fragmentów zauważono nacięcie (zaznaczone na poniższym rysunku kolorem czerwonym), które mogło nastąpić w wyniku najechania kołem na jakiś obiekt lub było wynikiem uderzenia w element samolotu po jego oddzieleniu.



Ustalono, że odpadnięcie nalewki opony nastąpiło na krótko przed lub zaraz po oderwaniu od RWY w LTAI. Na podstawie oględzin opony oraz analizy dokumentacji technicznej nie udało się jednoznacznie określić mechanizmu jej niszczenia(odpadnięcia nalewki).Oponę wraz z oderwanymi elementami przekazano do dostawcy koła w celu podjęcia dalszego badania.

Przyczyna zdarzenia:

Nie ustalono.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie sformułowano

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa :

Nie sformułowano.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Roman Kamiński	