



MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 818/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Z-ca Przewodniczącego Komisji.....	JAWORSKI Jacek
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŁOJEK Edward
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz

W dniu 29 maja 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu SAAB-340A, które miało miejsce 19 lipca 2012 r. podczas lądowania na lotnisku Warszawa-Okęcie [EPWA]. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła raport końcowy Użytkownika wraz z informacjami dodatkowymi i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Po wylądowaniu na drodze startowej „33” i opuszczeniu samolotu na płycie postojowej PPS1 załoga stwierdziła uszkodzenie koła nr 4 (zewnętrznego) prawego podwozia głównego. Brakowało ok.1/3 obrzeża metalowej zewnętrznej obręczy koła i stwierdzono spadek ciśnienia azotu w ogumieniu uszkodzonego koła. Odłamany fragment obręczy został odnaleziony w postaci dwóch odłamków na skrzyżowaniu dróg kołowania „D” i „A”. W ocenie załogi, w trakcie lądowania i kołowania nic nie wskazywało na wystąpienie takiego uszkodzenia.

Przyczyna incydentu lotniczego:

Wada produkcyjna materiału zastosowanego do wykonania obręczy kół P/N 5010488.

Czynniki sprzyjające:

- 1. Zjawiska mikrokorozyjne, spowodowane kontaktem obręczy z chemikaliami do odładzania nawierzchni lotnisk;**
- 2. Twarde lądowania;**
- 3. Zbyt duża prędkość kołowania;**
- 4. Zakręty wykonywane na zbyt małym promieniu.**

Komentarz Komisji:

Jest to kolejny przypadek analogicznego uszkodzenia obręczy koła podwozia głównego, tym razem na samolocie SAAB-340 (poprzednie występowały na użytkowanych w Polsce samolotach BAe Jetstream 32). Podobne przypadki uszkodzeń obręczy kół miały miejsce także u innych użytkowników samolotów Jetstream 32.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**, ponieważ producent kół zmodyfikował konstrukcję obręczy i wprowadził już w 1997 r. odpowiedni Biuletyn Serwisowy 340-32-41. Biuletyn ten wprowadza do stosowania nową obręcz (o innym numerze części P/N) i wstrzymuje produkcję obręczy P/N 5010488, dopuszczając jednocześnie jej stosowanie aż do wyczerpania zapasów magazynowych, co pozostaje do decyzji Użytkownika.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*