



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	891/18			
Rodzaj zdarzenia:	<i>INCYDENT</i>			
Data zdarzenia:	<i>19 kwietnia 2018 r.</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko Radom (EPRA)</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot C-182 T</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot samolotowy z licencją CPL(A)</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	3
Nadzorujący badanie:	<i>Krzysztof Miłkowski</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</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>10.07.2018 r.</i>			

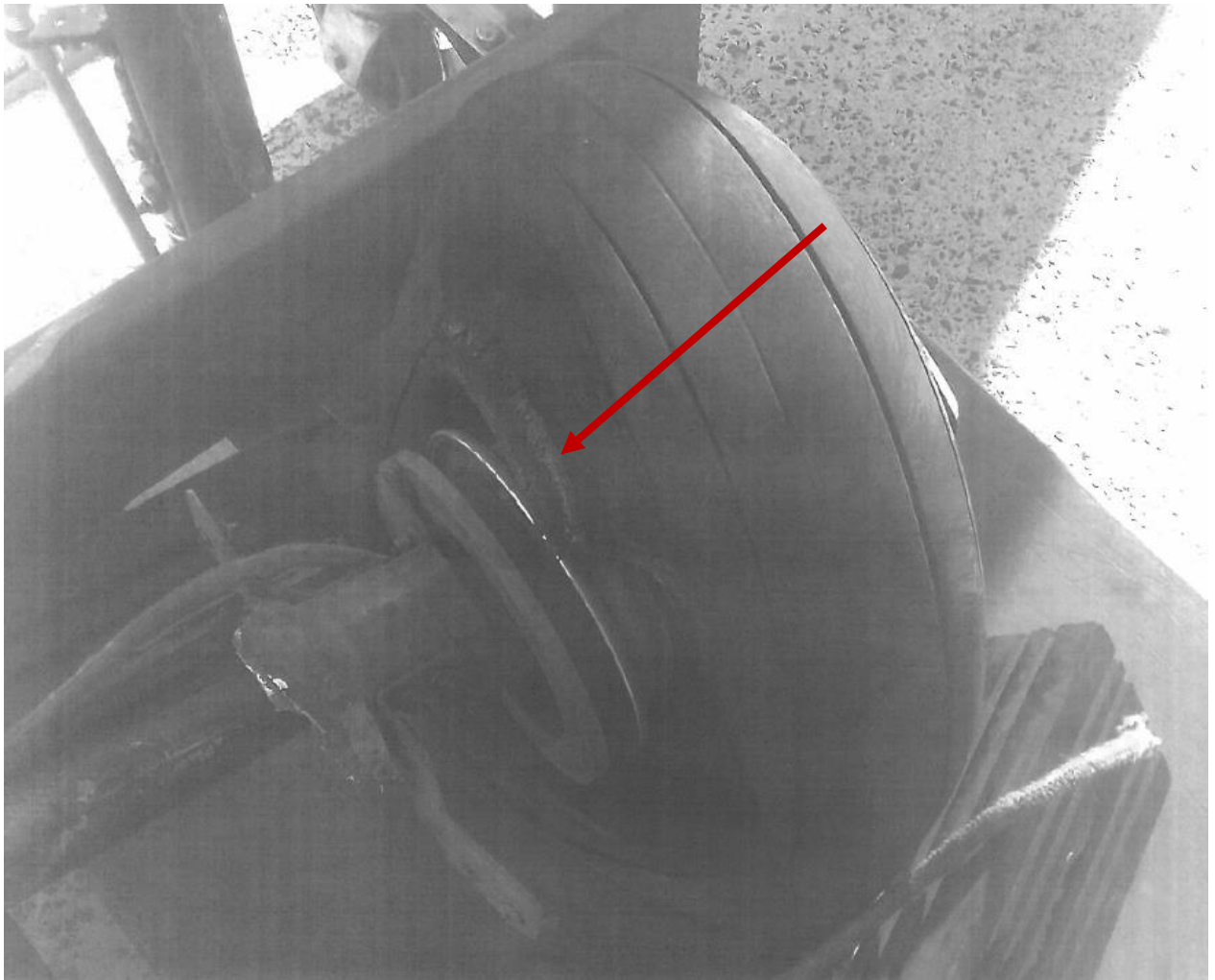
Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 19.04.2018 r. pilot samolotu Cessna 182 po przelocie z lotniska Masłów (EPKA) wylądował na lotnisku Radom (EPRA) w celu zabrania pasażerów i kontynuowania lotu do lotniska Lubin (EPLU). Około godziny 14.10 UTC po zabraniu pasażerów i uzyskaniu zgody na kołowanie pilot rozpoczął kołowanie do punktu oczekiwania do pasa 25. Kołowanie odbyło się drogą kołowania F, ze względu na silny porywisty wiatr wiejący prostopadle z lewej strony do kierunku kołowania, pilot często używał prawego hamulca w celu utrzymania kierunku kołowania. Pilot ocenia prędkość kołowania na ok. 15 do 20 kts. Przed zakrętem w prawo na drogę kołowania do

progu pasa 25, pilot odczuł silne szarpnięcie samolotem, co wziął za reakcję samolotu na silny wiatr lub podmuch boczny wiatru. Po otrzymaniu zgody na zajęcie pasa 25 pilot wkołował na drogę startową 25, wykonał czynności przed startem i poprosił o zgodę na start. Po otrzymaniu zgody na start pilot miał rozpocząć rozbieg do startu, w tym momencie poczuł zapach dymu w kabinie i zaobserwował dym z prawej strony kadłuba, po wyjrzeniu przez prawą szybę pilot zauważył wydobywający się spod prawej owiewki koła dym i płomień. Pilot zgłosił drogą radiową informację o pożarze, poprosił o interwencję służb lotniskowych i nakazał opuszczenie samolotu przez pasażerów oraz sam opuścił samolot. Po kilkudziesięciu sekundach do miejsca zdarzenia podjechała lotniskowa straż pożarna, która przystąpiła do akcji gaszenia. W trakcie akcji gaszenia nastąpiło rozerwanie opony prawego koła. Po kilku minutach pożar został ugaszony. Służby lotniskowe ściągnęły samolot z pasa i oczyściły drogę startową. Pilot ani pasażerowie nie odnieśli obrażeń. Pilot został zbadany na zawartość alkoholu przez przybyłych na miejsce zdarzenia policjantów – wynik 0.00 promila. Pilot posiadał aktualną licencję i uprawnienia oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie. Samolot został przekazany do serwisu zarządzającego i obsługującego samolot. W trakcie analizy zdarzenia oraz na podstawie rozmów z przedstawicielami organizacji obsługowej w pierwszej kolejności nastąpiło zapalenie trawy zgromadzonej w owiewce koła podwozia o czym świadczy praktycznie nie uszkodzona opona podwozia prawego(rys.2).



Rys. 1 Widok ogólny uszkodzeń



Rys. 2 Widok opony koła prawego

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Przyczyną zdarzenia lotniczego była wysoka temperatura układu hamulcowego powstała na skutek długiego kołowania do startu przy bocznym, silnym wietrze co spowodowało zapalenie się nagromadzonej dużej ilości trawy w owiewce koła podwozia.

Okoliczności sprzyjające:

Silny prostopadły kierunek wiatru podczas kołowania samolotu do startu.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Podmiot nie podjął działań profilaktycznych.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie wydała zaleceń bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

W przypadku wykonywaniu dużej ilości operacji z lotnisk trawiastych należy dokonywać okresowych kontroli owiewek podwozia pod kątem gromadzenia się wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Krzysztof Miłkowski	