



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2674/17			
Rodzaj zdarzenia:	<i>Incydent</i>			
Data zdarzenia:	<i>30 wrzesień 2017</i>			
Miejsce zdarzenia:	<i>Lądowisko Świdnik</i>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>TS-8 Bies</i>			
Dowódca SP:	<i>Pilot zawodowy/liniowy</i>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	2
Nadzorujący badanie:	<i>Jerzy Girgiel</i>			
Podmiot badający:	<i>PKBWL</i>			
Skład zespołu badawczego:	<i>Nie wyznaczono</i>			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	<i>Informacja o zdarzeniu</i>			
Zalecenia:	<i>Nie</i>			
Adresat zaleceń:	<i>Nie</i>			
Data zakończenia badania:	<i>23.01.2018 r.</i>			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W dniu 30.09.2017 r. statek powietrzny TS-8 „Bies” znaki rejestracyjne SP- YLS po kompleksowej odbudowie pod nadzorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego w prywatnym zakładzie w Świdniku wykonywał pierwsze loty na Lądowisku Świdnik. Prywatny właściciel narodowości francuskiej, pilot liniowy, wraz z polskim pilotem doświadczalnym uczestniczącym (wg jego oświadczenia) „...w pierwszych lotach właściciela tego samolotu w charakterze obserwatora” zgodnie z procedurą sprawdzili gotowość samolotu do lotu. Miejsce w pierwszej kabine samolotu zajął pilot właściciel, który złożył oświadczenie następującej treści: „...przyjechałem do Polski celem

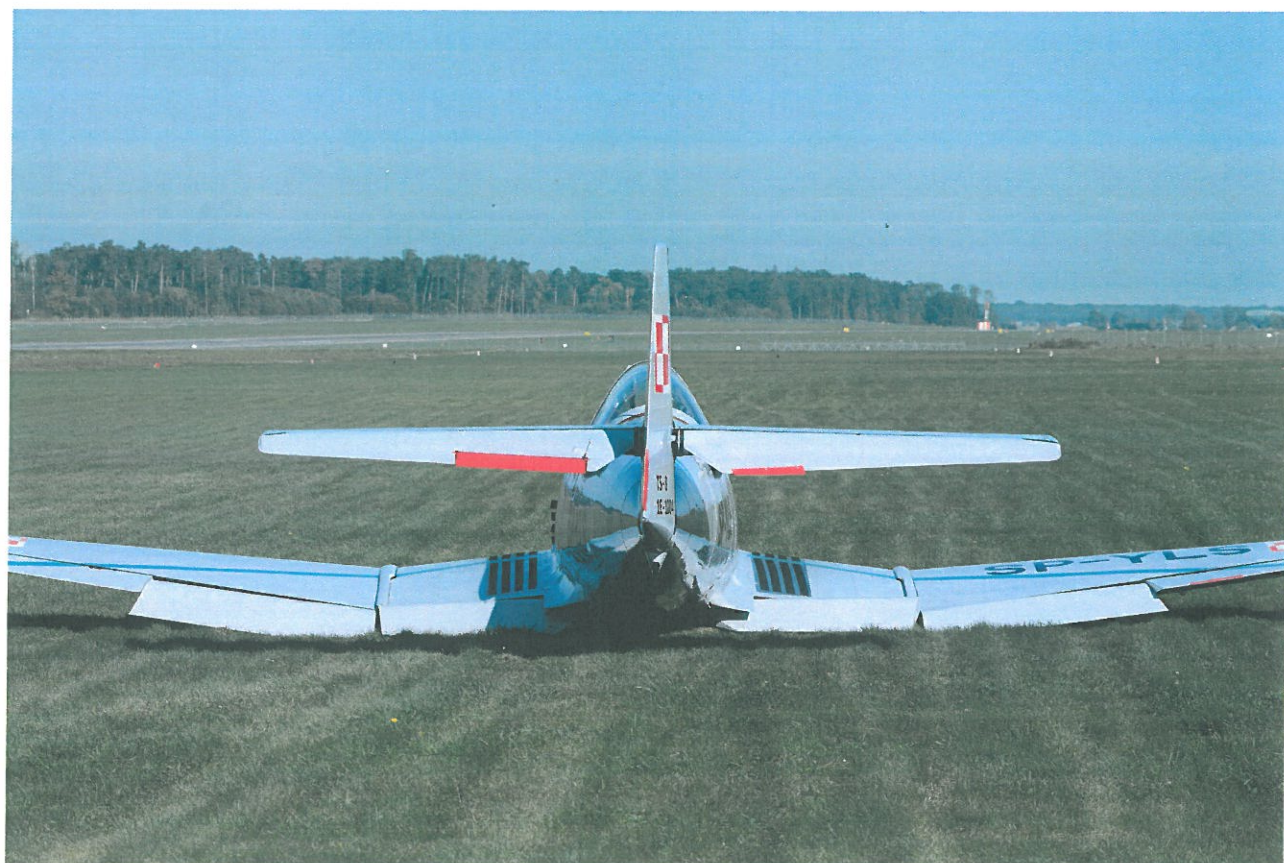
odbycia szkolenia lotniczego”, a w drugiej pilot szkolący, który demonstrował sposób kołowania następnie start z asekuracją, czterokrotne starty i lądowania oraz manewry szkoleniowe. Podczas ostatniego lądowania pilot z pierwszej kabiny nie miał świadomości, że nie miał wysuniętego podwozia, a zdał sobie z tego sprawę w momencie dotknięcia samolotu do podłoża. Nie znał przyczyny niewysunięcia się podwozia, dopuszczał natomiast możliwość swojego błędu jak również błędu pilota z tylnej kabiny. Pilot z tylnej kabiny stwierdził, że podczas ostatniego lądowania zastał poinformowany o wypuszczeniu podwozia i poprawności wskazań sygnalizacji wypuszczenia podwozia (trzy zielone lampki), dodatkowo sprawdził wskaźniki mechaniczne wypuszczania podwozia na skrzydłach. Stwierdził również poprawność wypuszczenia podwozia poprzez świecenie zielonych lampek w tylnej kabinie. O tym, że podwozie było schowane zorientował się tuż przed przyziemieniem, gdy było już za nisko i zbyt późno na reakcję, a śmigło ulegało już destrukcji. Samolot zatrzymał się po 150 m dobiegu „na brzuchu” w osi pasa. Pilotujący nie ponieśli żadnych obrażeń i o własnych siłach opuściliabinę samolotu. Załoga została przebadana pod względem zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem 0,0 mg/l. Po przetransportowaniu samolotu do hangaru i ustawieniu na podnośnikach mechanicznych w obecności właściciela dokonał trzykrotnej próby wypuszczania i chowania podwozia, które chowało i wypuszczało się prawidłowo, a sygnalizacja świetlna i mechaniczna była sprawna.



(foto: p. Jakub Baltyn)



(foto: p. Jakub Baltyn)



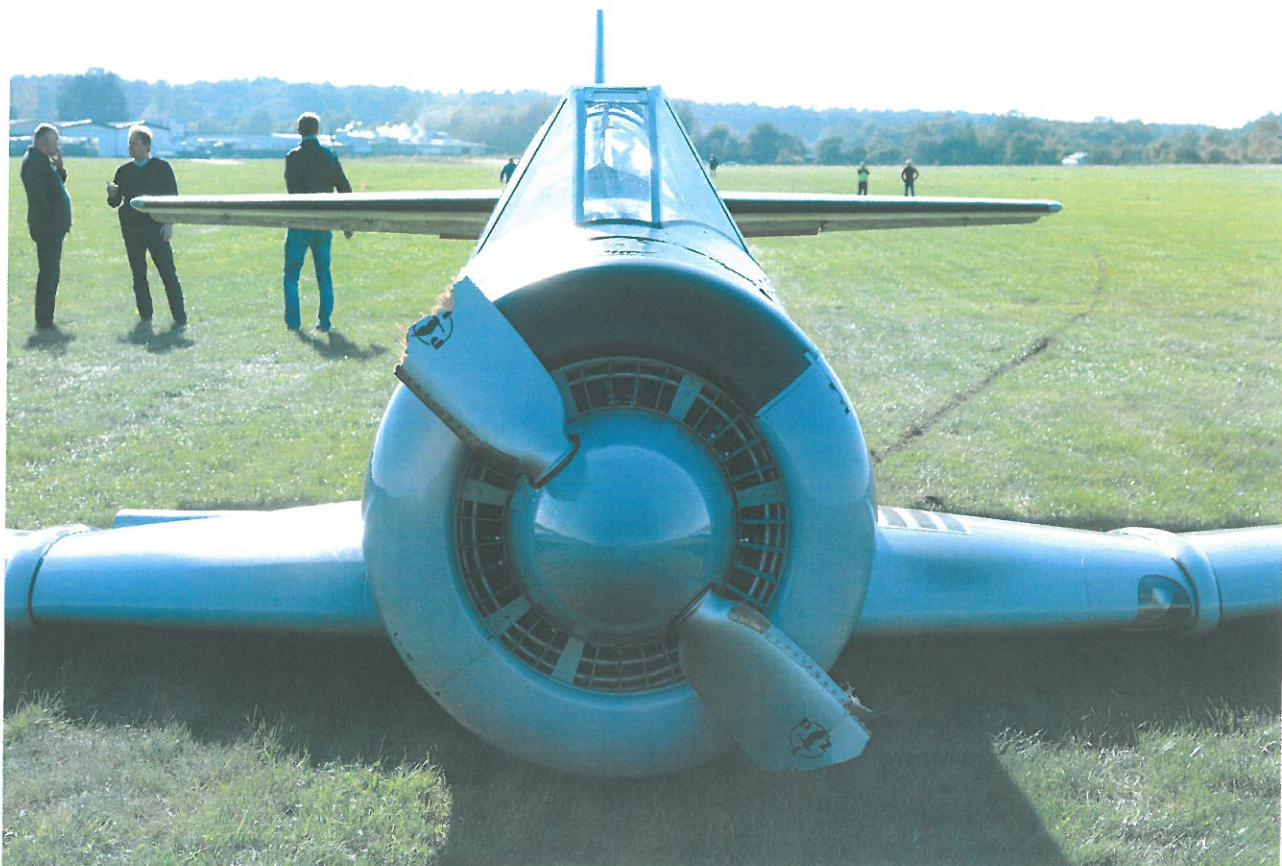
(foto: p. Jakub Baltyn)



(foto: p. Jakub Baltyn)



(foto: p. Jakub Baltyn)



(foto: p. Jakub Baltyn)



(foto: p. Jakub Baltyn)



(foto: p. Jakub Baltyn)

Warunki atmosferyczne:

Nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Prawdopodobną przyczyną jest błąd w technice pilotowania, polegający na nie wypuszczeniu podwozia do lądowania przez załogę w nakazanym miejscu, w locie po kręgu.

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

Nie podjęto.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jerzy Girgiel	