



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

Numer ewidencyjny zdarzenia:	451/17			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	17 marca 2017 r.			
Miejsce zdarzenia:	EPSW			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Beechcraft 95 B-55			
Użytkownik / Operator SP:	FRANKLIN sp. z o.o., ul. Chelmińska 208, 86-300 Grudziądz			
Dowódca SP:	Pilot samolotowy zawodowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	-	-	-	1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Makowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Skład zespołu badawczego:	T.Makowski, Z.Drozdowski, A.Pussak			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy PKBWL			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	20.04.2017 r.			

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

17 marca 2017 r., godz. 14:40 UTC.

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Miejsce zamierzonego startu: lotnisko Świdnik [EPSW], miejsce zamierzonego lądowania: lotnisko Lublin [EPLB].

3. Miejsce zdarzenia:

Lotnisko Świdnik [EPSW], trawiasty pas startowy w kierunku 24, 608 m od progu 06 i ok.22 m od osi pasa, współrzędne geograficzne: N51°13'57.66"/E022°41'35.03", ok.664 ft AMSL.

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel/użytkownik statku powietrznego:

Samolot Beechcraft 95 B-55, nr fabryczny TC-1279, rok budowy 1969, znaki rozpoznawcze D-IUZI, dwusilnikowy całkowicie metalowy dolnopłat z chowanym podwoziem z kołem przednim, MTOW 2313 kg, silniki Teledyne Continental IO-470-L, śmigła 2-łopatowe metalowe McCauley 2AF34C55/78FF-0.

5. Typ operacji:

Przebazowanie samolotu z lotniska niekontrolowanego EPSW na położone obok lotnisko kontrolowane EPLB dla dokonania odprawy granicznej i kontynuowania lotu na Ukrainę.

6. Faza lotu:

Kołowanie – zawracanie na trawiastej drodze startowej.

7. Warunki lotu:

Lot nie doszedł do skutku wskutek zaistniałego zdarzenia. Pora dnia: tuż po południu.

8. Czynniki pogody:

Bez wpływu na zaistnienie i przebieg incydentu.

9. Organizator lotów / skoków:

Prywatny.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Pilot – mężczyzna lat 42, ważna licencja członka załogi lotniczej z uprawnieniami SEP(L) i MEP(L) wydana przez JAA, ważne świadectwo medyczne kl.2. Nalot ogólny pilota ok. 4100 godzin. Doświadczenie w lotach akrobacyjnych (instruktor). Brak informacji o nalocie na samolocie typu Beechcraft 95 B-55. Pilot przed lotem był wypoczęty.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Pilot wykonywał przebazowanie samolotu z lotniska Lisie Kąty [EPGI] do nowego właściciela na Ukrainę. Przewidywane było lądowanie w Lublinie [EPLB] dla dokonania odprawy granicznej. W trakcie lotu pilot stwierdził zakłócenia w działaniu wyposażenia radioelektronicznego i wykonał lądowanie na niekontrolowanym lotnisku trawiastym w Świdniku [EPSW] w celu sprawdzenia tego wyposażenia w znajdującej się tam certyfikowanej stacji obsługi. Po dokonaniu tego sprawdzenia zamierzał wykonać krótki przelot z niekontrolowanego lotniska EPSW na położone w bezpośrednim sąsiedztwie kontrolowane lotnisko EPLB, gdzie miał wylądować na DS25. Spod stacji obsługi pilot o godz. 14:40 UTC pokołował z prędkością nie przekraczającą 20 km/h na drogę startową lotniska EPSW w kierunku 24, aby po zawróceniu wykonać start na kierunku 06 (w trakcie kołowania obroty silników wynosiły 1200 obr/min, temperatura głowic cylindrów 220°F, a temperatura oleju 75°F). Po przekołowaniu ok. 550 m pilot rozpoczął manewr zawracania, zmieniając kierunek kołowania najpierw lekko w prawo, aby wykonać następnie zawrócenie o 180° w lewo. Podczas zmiany kierunku zakrętu z prawego na lewy, znajdując się ok. 8 m od prawej krawędzi bocznej drogi startowej 24, samolot wkołował przednim kołem w jedno ze starych kretowisk, znajdujących się z dala od osi drogi startowej, jednak jeszcze w jej obrębie; nie było ono wystarczająco dobrze widoczne i możliwe do oceny z kabiny pilota, usytuowanej relatywnie wysoko. Doszło do krótkiego poślizgu i zarycia koła przedniego w gruncie, a następnie schowania się podwozia przedniego do jego luku i kontaktu pracujących śmigieł z ziemią oraz zatrzymania samolotu na odcinku ok. 1,8-2 m. Pilot wyłączył iskrowniki, wyłącznik główny instalacji elektrycznej i zamknął zawory paliwowe po czym opuściłabinę samolotu. Po powiadomieniu i za zgodą PKBWL samolot przemieszczono do hangaru stacji obsługi, gdzie następnego dnia w obecności przedstawicieli PKBWL

wykonano próby wypuszczania i chowania podwozia. Nie było problemów z funkcjonowaniem podwozia głównego, natomiast działanie podwozia przedniego było zakłócanie mechanicznym uszkodzeniem elementów kinematyki (podwozie przednie po próbie awaryjnego wypuszczenia utraciło kontakt z systemem chowania i wypuszczania). W wyniku zdarzenia doszło do zniszczenia (zgięcia) obu śmigieł, porysowania i pęknięcia przedniej osłony kadłuba oraz uszkodzenia mechanizmu chowania podwozia i pokryw luku przedniego podwozia, a stan obu silników wymaga dokonania ich przeglądu specjalnego „po gwałtownym zatrzymaniu/uderzeniu śmigłem”. Ilustracje do powyższego opisu znajdują się w Albumie ilustracji, Zał.1.

12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Wkołowanie w nierówność nawierzchni drogi startowej.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

Nie wprowadzono.

14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Nie ma.

15. Załączniki:

Album ilustracji.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym		Członkowie zespołu badawczego	
Tomasz Makowski		Zbigniew Drozdowski	
		Andrzej Pussak	