



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2121/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	30 września 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Olsztyn-Dajtki (EPOD)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot ultralekki Bristell UL RG			
Dowódca SP:	b/d			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				2
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski			
Podmiot badający:	na podstawie zgłoszenia			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	9 października 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Samolot z pasażerem na pokładzie wykonywał lot po kręgu nadlotniskowym lotniska Olsztyn-Dajtki. Podczas wykonywania podejścia do lądowania, na wysokości ok. 150 m pojawiły się drgania silnika. Silnik pracował nieprawidłowo, obroty spadły a próba ich zwiększenia pogłębiła drgania do tego stopnia, że pilot zdecydował o wyłączeniu silnika i awaryjnym lądowaniu na lotnisku. Wysokość była wystarczająca do bezpiecznego lądowania. Pilot ustalił lot ślizgowy na podejściu do asfaltowego pasa 09, wyłączył iskrowniki oraz główny włącznik prądu. Klapy pozostawały w położeniu schowanym. Następnie pilot uruchomił włącznik wypuszczania podwozia. Samolot wyposażony jest w elektryczny system wypuszczania podwozia, który nie mógł działać po wyłączeniu

zasilania. Podwozie nie zostało wypuszczone, co spowodowało uszkodzenia samolotu podczas lądowania. O godz. 13:13 czasu lokalnego samolot przyziemił w połowie długości pasa ze schowanym podwoziem, wyłączonym silnikiem i wiatrakującym śmigłem. Po zetknięciu z pasem, samolot odbił się na wysokość ok. 0,5 m, ponownie przyziemił przebywając jeszcze ok. 200 m po torze lekko odchylającym się w lewo. Samolot zatrzymał się na pasie.

Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń i opuścili samolot o własnych siłach.

W trakcie badania zdarzenia zauważono, że zawór paliwowy jest w położeniu otwartym. Ponadto stwierdzono uszkodzenie trzech łopat śmigła, otarcia kadłuba i części nitów na dolnej części lewego skrzydła, przetarcie zaworu powietrza lewego pneumatyka w wyniku czego uszło z niego powietrze. Uszkodzona została antena transpondera i jedno z ramion mocowania lewej kłapy. Po uniesieniu samolotu, wypuszczono podwozie w trybie normalnym. Podwozie wysunęło się bez zacięć – silnik elektryczny i zamki blokujące działały prawidłowo. Nie stwierdzono uszkodzeń sterowanych elektrycznie kłap.

Dalsze badanie wykazało, że przepustnica prawego gaźnika pozostaje w położeniu otwartym (na około 40%) nie reagując na zmiany położenia dźwigni przepustnicy w kabinie. Przyczyną tego było uszkodzenie linki sterowania tą przepustnicą – sama przepustnica poruszała się swobodnie. Przepustnica lewego gaźnika prawidłowo reagowała na zmianę położenia dźwigni przepustnicy w kabinie. Sytuacja taka prowadziła do nierównomiernego zasilania mieszanką cylindrów prawej i lewej strony silnika, co powodowało, że silnik pracował nierówno, drgał. Nie ustalono przyczyny uszkodzenia linki lewego gaźnika.

Według relacji pilota-właściciela, samolot obsługiwany był właściwie i zgodnie z terminarzem.



Ilustracja 1. Ślad pozostawiony przez samolot na pasie 09 (czerwona strzałka); widok w kierunku progu pasa.



Ilustracja 2. Samolot po przemieszczeniu z pasa 09 na część trawiastą; czerwoną strzałką wskazano koniec śladu pozostawionego przez samolot po zakończeniu dobiegu.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Uszkodzenie linki sterującej lewego gaźnika, co powodowało nierównomierną pracę silnika i wymusiło lądowanie awaryjne. Nie ustalono przyczyny uszkodzenia linki.
2. Niezachowanie właściwej kolejności czynności przygotowawczych przed lądowaniem awaryjnym, co uniemożliwiło niewysunięcie podwozia i doprowadziło do uszkodzeń samolotu podczas lądowania.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Trening postępowania w sytuacjach awaryjnych.

Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Jacek Jaworski	<i>podpis na oryginale</i>