



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	577/15			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	26 kwietnia 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	lotnisko Warszawa/Modlin (EPMO)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	samolot Piper PA-30 Twin Comanche			
Dowódca SP:	pilot samolotowy liniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				2
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń			
Podmiot badający:	Komisja użytkownika SP			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	10.06.2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot-dowódca statku powietrznego (egzaminator ULC) wraz z pilotem podlegającym sprawdzeniu wykonywali na samolocie Piper PA-30 lot egzaminacyjny celem przedłużenia ważności uprawnień MEP(L). Start odbył się z lotniska Warszawa/Modlin (EPMO) o godz. 08:30 LMT. Plan lotu (trasa): EPMO DCT EPMO/I DCT EPMO/H DCT EPMO/S DCT EPMO/Y DCT EPMO/I DCT EPMO. Podczas powrotu ze strefy pilotażu (kierunek północny od lotniska EPMO) wykonywano podejście do lądowania do pasa 26. Około godziny 09:20 załoga stwierdziła brak sygnalizacji o wypuszczonym i zablokowanym podwoziu oraz zgłosiła ten fakt do TWR EPMO (zgłoszono sytuację awaryjną). Kontroler TWR EPMO odseparował inne statki powietrzne oraz zawiesił korespondencję radiową do odwołania.

Załoga wykonała przelot na małej wysokości wzdłuż drogi startowej (low-pass), podczas którego Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL EPMO) oraz kontroler TWR EPMO stwierdzili fakt wypuszczenia podwozia – kontroler TWR przekazał tę informację załodze samolotu.

Po odejściu na drugi krąg (go-around) załoga wykonała checklistę awaryjną oraz sprawdziła działanie mechanizmu wypuszczania podwozia. Stwierdziła, że działa on prawidłowo, potwierdzając jednocześnie wypuszczenie przedniej goleni w lusterku zamontowanym po lewej stronie. Zdecydowano się wykonać podejście do lądowania oraz lądować w asyście Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej (LSRG EPMO). Samolot wylądował bez następstw o godz. 9:30 na DS 26 lotniska EPMO, a następnie skołował w asyście DOPL na płaszczyznę postojową S.

Po wyłączeniu silników personel operatora sprawdził działanie układu sygnalizacji wypuszczenia podwozia samolotu. Stwierdzono, że włącznik podświetlenia tablicy przyrządów był w pozycji „włączone”. Po wyłączeniu podświetlenia tablicy przyrządów lampka sygnalizująca o wypuszczonym podwoziu rozświetliła się mocniej (załącznik 1). Sprawdzenie powtórzono kilka razy.

W samolotach Piper, przy włączonym podświetleniu tablicy przyrządów lampka sygnalizacyjna podwozia jest w znacznym stopniu przygaszana (praktycznie możliwe jest zaobserwowanie jej działania tylko w nocy). Może to powodować mylną interpretację wskazań sygnalizacji przez załogę. Checklistę awaryjną uwzględniała jedynie światła nawigacyjne jako element wymagający sprawdzenia oraz wyłączenia: „Navigation Lights - OFF Day” (załącznik 2).

Operator w momencie poinformowania o zdarzeniu zawiesił loty na tym samolocie do czasu ustalenia przyczyny zaistnienia incydentu.



Załącznik 1 - Sygnalizacja wypuszczenia podwozia przy wyłączonym oraz włączonym podświetleniu tablicy przyrządów samolotu PA-30

Piper Twin Comanche PA-30 CHECKLIST	
APPROACH/LANDING ATIS/AWOS/ASOS.....OBTAIN Brief/Seat Belts.....CHECK Mixture.....RICH Props.....2400 RPM Fuel Pumps.....ON Fuel Selectors ON MAIN FUEL CELLS Gear (Vlo 150MPH).....3 GREEN Flaps (Vfe 125 MPH).....SET Final Approach.....100 MPH	ENGINE FAILURES During Take Off or After Lift Off During Run.....STOP After Lift Off With Adequate Landing Distance.....LAND During Climb After Take Off Vyse.....105 MPH Mixture/Props/Throttles.....FORWARD Flaps.....UP Gear.....DECIDE MAKE POSITIVE IDENTIFICATION Propeller.....FEATHER USE Rudder Trim.....USE RETURN TO AIRPORT FOR LANDING During Cruise Flight Mixture/Props/Throttles.....ADVANCE MAKE POSITIVE IDENTIFICATION Rudder Trim.....USE Cause Of Engine Failure.....DETERMINE Propeller.....FEATHER Mixture.....IDE/CUT OFF Ignition.....OFF Operating Engine.....SET POWER Electrical Load.....REDUCE SINGLE ENGINE APPROACH Power.....REDUCE Rudder Trim.....USE Reaching Airport.....ASSURED Gear.....DOWN Additional Altitude/Speed.....MAINTAIN Final Approach Speed.....105 MPH Flaps.....AVOID Go Around...FLAPS/GEAR.....UP FEATHERING POSSIBLE OVER 1000 RPM UNFEATHERING Ignition.....ON Mixture.....RICH Throttle.....OPEN ½ IN. Prop.....CRUISE Starter.....ENGAGE Power 1000-1500 rpm Until Oil Temp Rise DON'T FEATHER A PROP FOR PRACTICE: • if you think engine may be difficult to start • at a low altitude AGL • with a low charged battery • unless you are within reasonable distance of an airport • in conditions that may prevent single engine flight at altitude well above the ground
GO AROUND Power.....FULL Flaps.....RETRACT SLOW Vy.....112 RPM Gear (Positive Climb).....UP	
MANUAL GEAR EXTENSION Master/Gear Circuit Breakers.....IN Master.....ON Navigation Lights.....OFF Day Emergency Disengage Control.....REMOVE COVER Airspeed.....100 MPH Landing Gear Switch.....OFF Disengage Motor.....FULL FORWARD Gear Extension Handle R SocketFULL FORWARD Gear Extension Handle L SocketFULL FORWARD Gear Lights.....GREEN DON'T RETRACT WITH HANDLE IN SOCKET DON'T RE-ENGAGE MOTOR IN FLIGHT	
AFTER LANDING Flaps.....RETRACT Cowl Flaps.....OPEN Fuel Pumps.....OFF Props.....FORWARD Transponder/Strobes.....OFF	
COMPLETE STOP Radio/Elec. Equip.....OFF Heater.....OFF Mixture/Ignition/MASTER.....OFF Parking Brake.....ON Chocks/Chains/Papers.....COMPLETE	
• CLOSE FLIGHT PLAN	
LOST COM Check: Freq., Volume, Squelch, Phones Transponder.....7600 Pattern.....Enter/Lights	
Under ONE Engine Flight Conditions Maintain IAS ABOVE 97 MPH	

Piper Twin Comanche PA-30 CHECKLIST	
APPROACH/LANDING ATIS/AWOS/ASOS.....OBTAIN Brief/Seat Belts.....CHECK Mixture.....RICH Props.....2400 RPM Fuel Pumps.....ON Fuel Selectors ON MAIN FUEL CELLS Landing Lights.....AS REQUIRED Gear (Vlo 150MPH).....GREEN Flaps (Vfe 125 MPH).....SET Final Approach.....100 MPH	ENGINE FAILURES During Take Off or After Lift Off During Run.....STOP After Lift Off With Adequate Landing Distance.....LAND During Climb After Take Off Vyse.....105 MPH Mixture/Props/Throttles.....FORWARD Flaps.....UP Gear.....DECIDE IDENTIFY DEAD ENGINE Propeller (Dead Engine).....FEATHER Rudder Trim.....USE RETURN TO AIRPORT FOR LANDING During Cruise Flight Mixture/Props/Throttles.....ADVANCE IDENTIFY DEAD ENGINE Rudder Trim.....USE Cause Of Engine Failure.....DETERMINE Propeller (Dead Engine).....FEATHER Mixture (Dead Engine).....IDE/CUT OFF Ignition (Dead Engine).....OFF Operating Engine.....SET POWER Electrical Load.....REDUCE SINGLE ENGINE APPROACH Power.....REDUCE Rudder Trim.....USE Reaching Airport.....ASSURED Gear.....DOWN Additional Altitude/Speed.....MAINTAIN Final Approach Speed.....105 MPH Flaps.....AVOID Go Around...FLAPS/GEAR.....UP FEATHERING POSSIBLE OVER 1000 RPM UNFEATHERING Ignition.....ON Mixture.....RICH Throttle.....OPEN ½ IN. Prop.....CRUISE Starter.....ENGAGE Power 1000-1500 rpm Until Oil Temp Rise DON'T FEATHER A PROP FOR PRACTICE: • if you think engine may be difficult to start • at a low altitude AGL • with a low charged battery • unless you are within reasonable distance of an airport • in conditions that may prevent single engine flight at altitude well above the ground
GO AROUND Power.....FULL Flaps.....RETRACT SLOW Vy.....112 MPH	
MANUAL GEAR EXTENSION Master/Gear Circuit Breakers.....IN Master.....ON Navigation Lights.....OFF Day Emergency Disengage Control.....REMOVE COVER Airspeed.....100 MPH Landing Gear Switch.....OFF Disengage Motor.....FULL FORWARD Gear Extension Handle R SocketFULL FORWARD Gear Extension Handle L SocketFULL FORWARD Gear Lights.....GREEN DON'T RETRACT WITH HANDLE IN SOCKET DON'T RE-ENGAGE MOTOR IN FLIGHT	
AFTER LANDING Flaps.....RETRACT Cowl Flaps.....OPEN Fuel Pumps.....OFF Props.....FORWARD Transponder.....STBY Strobe/Landing Lights.....OFF	
COMPLETE STOP Radio/Elec. Equip.....OFF Heater.....OFF Mixture/Ignition/MASTER.....OFF Parking Brake.....ON Chocks/Chains/Papers.....COMPLETE	
• CLOSE FLIGHT PLAN	
LOST COM Check: Freq., Volume, Squelch, Phones Transponder.....7600 Pattern.....Enter/Lights	
Under ONE Engine Flight Conditions Maintain IAS ABOVE 97 MPH	
Instrument Lights.....OFF Day Landing Gear Green Light.....REMOVE with Amber Light if Suspected Burnt Out Emergency Disengage Control.....REMOVE COVER	

Załącznik 2 - Poprzednia oraz zaktualizowana checklista samolotu PA-30

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Włączone podświetlenie tablicy przyrządów zmniejszające intensywność świecenia lampki sygnalizacji wypuszczenia podwozia, co przy oświetleniu dziennym w danych warunkach pogodowych spowodowało mylną interpretację jej wskazań przez załogę i niepewność o wysunięciu się podwozia;
2. Brak w liście kontrolnej samolotu PA-30 pozycji uwzględniającej podświetlenie tablicy przyrządów jako elementu wymagającego sprawdzenia oraz wyłączenia przy oświetleniu dziennym („Instrument Lights - OFF Day”).

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Zmieniono checklistę samolotu PA-30 w podczęści „Manual Gear Extension” (załącznik 2). Aktualna lista kontrolna nakazuje wyłączenie „Instrument Lights” oraz sprawdzenie czy żarówka nie jest przepalona. Pierwotnie, lista kontrolna nakazywała wyłączenie jedynie „Navigation Lights”. Wyzulono instruktorów organizacji, aby podczas szkolenia na samolotach Piper zwracali uczniom-pilotom uwagę na sygnalizację podwozia w zależności od włączonego oświetlenia kabiny.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa Komisji:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>