

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż jeden miesiąc po zdarzeniu fax - 225207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

|5|1|5|2|-|501|-|2|0|0|7|r| | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Rejon Lotniska Aeroklubu Suwalskiego (EPSU)

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

SUWAŁKI 54⁰ 06' 00,00" 22⁰ 55' 00,12"

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|0|7|

Rok

|1|2|

Miesiąc

|0|6|

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|8|

Godz.

|1|0|

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

WSK „PZL Świdnik” S.A.

Typ SP

Mi-2 Plus

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|S|X|F| |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe ul. Księżycowa 5, 01-934 WARSZAWA

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

- | | | |
|--|---|--|
| 1. <input type="checkbox"/> pasażerski | 2. <input type="checkbox"/> cargo | 3. <input type="checkbox"/> pasaż./cargo |
| 4. <input checked="" type="checkbox"/> przebazowanie | 5. <input type="checkbox"/> szkolny / kontrolny | 6. <input type="checkbox"/> inny |
| 7. <input type="checkbox"/> nieznan | | |

S lot regularny N lot nieregularny Z nieznan

D lot krajowy I lot międzynarodowy Z nieznan

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

10. z instruktorem

1Y. inny

11. samodzielny

12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych

23. specjalny

2Z. nieznanym

21. służbowy

24. nad otwartym morzem

22. rządowy

2Y. inny

Handlowy

30. lot agro

33. lot reklamowy

36. transport drewna

31. lot gaśniczy

34. z ładunkiem podwiesz.

37. nad otwartym morzem

32. lot obserwacyjny

35. lot sanitarny

3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy

43. lot poszukiwawczy

4Y. inny

41. nielegalny

44. pokazowy / sportowy

4Z. nieznanym

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. Prywatny

Z. nieznanym

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przeds. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

L O T N I S K O | G D A Ń S K | E P G D | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Planowany punkt docelowy

L O T N I S K O | S U W A Ł K I | E P S U

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Długość lotu

0 1 | 3 6

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
		X			
Pasażerowie					
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA: Opis nie powinien zawierać więcej niż 200 słów i przedstawiać informacje w następującej kolejności:

- 1) Krótki opis zdarzenia, z uwzględnieniem sytuacji nagłych i znaczących informacji;
- 2) Dodatkowe uwagi, z uwzględnieniem szczegółowej informacji dot. przedmiotów, które zostały zamieszczone pod nagłówkiem „inne”.
- 3) Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lub podjęte działania naprawcze lub takie, które są brane pod uwagę.

Uwaga: Zalecane jest wypełnianie literami drukowanymi lub na komputerze

W DNIU 06 GRUDNIA 2007 ROKU PILOT DYŻURNY PO ZAWIESZENIU DYŻURU RATOWNICZEGO „HEMS” W BAZIE LPR SUWAŁKI ZGODNIE ZE ZLECENIEM NR 1872 PRZEBAZOWAŁ ŚMIGŁOWIEC MI-2 PLUS O ZNAKACH ROZPOZNAWCZYCH SP-WXO Z SUWAŁK DO GDAŃSKA NA PRACE OKRESOWE. W GDAŃSKU MIAŁ POBRAĆ ŚMIGŁOWIEC MI-2 PLUS O ZNAKACH ROZPOZNAWCZYCH SP-SXF I LOTEM OPERACYJNYM PRZEBAZOWAĆ DO SUWAŁK. ZLECENIE NA WYŻEJ WYMIENINNY LOT NR 1873 PRZEWIDYWAŁO START Z GDAŃSKA O GODZINIE 14.30 Z LĄDOWANIEM W SUWAŁKACH O GODZINIE 16.20. ŚMIGŁOWIEC SP-SXF MIAŁ BYĆ PRZEBAZOWANY DO GDAŃSKA LOTEM TECHNICZNYM ZE SZCZECINA GDZIE DO GODZINY 11.45 BYŁ W DYŻURZE RATOWNICZYM. ZE WZGLĘDU NA WEZWANIE ŚMIGŁOWCA DO CHOREGO, WYLOT ZOSTAŁ OPÓŹNIONY I JEGO LĄDOWANIE W GDAŃSKU NASTĄPIŁO O GODZINIE 14.52. OSTATECZNY PLAN LOTU OPERACYJNEGO NA PRZEBAZOWANIE ŚMIGŁOWCA SP-SXF DO SUWAŁK ZOSTAŁ ZŁOŻONY PODCZAS BRIEFINGU PRZEZ DYSPOZYTORA NA GODZINĘ 16.00 Z CZASEM LĄDOWANIA O GODZINIE 17.30. PRZED STARTEM PILOT TELEFONICZNIE SKONTAKTOWAŁ SIĘ Z BAZĄ LPR W SUWAŁKACH I PRZEKAZAŁ DYŻURUJĄCEMU RATOWNIKOWI, ŻE BĘDZIE LĄDOWAŁ OKOŁO GODZINY 18.00 W ZWIĄZKU, Z CZYM PROSI O OŚWIETLENIE MIEJSCA LĄDOWANIA PRZEZ STRAŻ POŻARNĄ. OSTATECZNIE PO ODEBRANIU, ODTWORZENIU GOTOWOŚCI I POTWIERDZENIU SPRAWNOŚCI ŚMIGŁOWCA START NA PRZEBAZOWANIE ODBYŁ SIĘ O GODZINIE 16.43, A LĄDOWANIE JAK WYNIKA Z OBLICZEŃ PLANU OPERACYJNEGO UWZGLĘDNIAJĄCE WIATR POWINNO ODBYĆ SIĘ OKOŁO GODZINY 18.08. LOT DO TRAWERSU MIEJSCOWOŚCI OLECKO T.J. OKOŁO 10 MINUT LOTU DO LOTNISKA W SUWAŁKACH ODBYWAŁ SIĘ BEZ ZAKŁÓCEŃ I Z PEŁNĄ WIDZIALNOŚCIĄ NA WYSOKOŚCI LOTU OKOŁO 500M. OKOŁO GODZINY 18.00 PILOT NAWIĄZAŁ ŁĄCZNOŚĆ Z BAZĄ I POINFORMOWAŁ, ŻE BĘDZIE ZA OKOŁO 9 MINUT. RATOWNIK WYSZEDŁ NA ZEWNĄTRZ POMIESZCZENIA BAZY I PRZEZ RADIOTELEFON ODPOWIEDZIAŁ, ŻE MIEJSCE DO LĄDOWANIA JEST ZABEZPIECZONE I PODSWIETLONE REFLEKTORAMI STRAŻY POŻARNEJ, PODAŁ PRĘDKOŚĆ I KIERUNEK WIATRU ORAZ WIDZIALNOŚĆ POZIOMĄ 3-4KM WG REPERÓW LOTNISKOWYCH (WIDOCZNE ŚWIATŁA ŻWIROWNI OKOŁO 4 KM I W PRZECIWNYM KIERUNKU ŚWIATŁA MIASTA SUWAŁKI OKOŁO 3 KM). PO KILKU MINUTACH ZAŁOGA DYŻURUJĄCA NA LOTNISKU (MECHANIK, RATOWNIK MEDYCZNY I STRÓŻ) USŁYSZAŁA I ZOBACZYŁA NADLATUJĄCY ŚMIGŁOWIEC. PILOT POINFORMOWAŁ PRZEZ RADIO, ŻE WIDZI TLKO ŁUNĘ OD REFLEKTORÓW, LECZ NIE WIDZI ZIEMI W ZWIĄZKU, Z CZYM WYKONA JESZCZE JEDNO PODEJŚCIE ODLATUJĄC NA ZACHÓD. PO CHWILI USŁYSZNO PONOWNIE SILNIKI ŚMIGŁOWCA I ZOBACZONO CZERWONE ŚWIATŁO. ŚMIGŁOWIEC WYKONAŁ ZAKRĘT W KIERUNKU PÓŁNOCNYM, O CZYM PILOT ZOSTAŁ POINFORMOWANY DROGĄ RADIOWĄ PRZEZ RATOWNIKA BEZ ODPOWIEDZI ZE STRONY PILOTA. W TYM CZASIE NA LOTNISKU WIDZIALNOŚCI ZACZEŁY GWAŁTOWNIE SPADAĆ POJAWIŁA SIĘ INTENSYWNA MGŁA WRAZ Z OPADEM MŻAWKI. ŚMIGŁOWIEC ZNIŻAŁ SIĘ LOTEM SZYBOWYM W KIERUNKU ZIEMI Z KURSEM PÓŁNOCNYM. PILOT POSTANOWIŁ WYKONAĆ PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA WG. WCZEŚNIEJ ZAPROGRAMOWANEJ W GNS ŚCIEŻKI ZNIŻANIA. BĘDĄC NA WYSOKOŚCI OKOŁO 20 M OD ZIEMI PILOT WŁĄCZYŁ REFLEKTOR POKŁADOWY, CO W KONSEKWENCJI, PRZY PANUJĄCYCH TRUDNYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH (MGŁA I INTENSYWNY OPAD MŻAWKI) DOPROWADZIŁO DO TZW. OLSNIENIA PILOTA, UTRATY PRZESTRZENNEGO POŁOŻENIA ŚMIGŁOWCA WZGLĘDEM ZIEMI I ZDERZENIA SIĘ ŚMIGŁOWCA Z ZIEMIĄ. URUCHOMIONO NATYCHMIAST AKCJĘ RATOWNICZĄ. ŚMIGŁOWIEC ULEGŁ CAŁKOWITEMU ZNISZCZENIU, A PILOT Z POWAŻNYMI OBRAŻENIAMI I ZŁAMANIEM OTWARTYM KOŃCZYNY DOLNEJ ZOSTAŁ PRZEWIEZIONY DO SZPITALA. PILOT PRZED UTRATĄ PRZYTOMNOŚCI WYŁĄCZYŁ SILNIKI, ODCIĄŁ ZAWORAMI P/POŻ DOPIŁYW PALIWA ORAZ WIĘKSZOŚĆ AZS-ÓW. ZDARZENIE NASTĄPIŁO O GODZINIE 18.10 LMT. ŚMIGŁOWIEC SPADŁ 1040 M OD MIEJSCA STAŁEGO LĄDOWANIA.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM