

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|-|675|-|2|0|0|8|r| | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Rokita k. Przybiernowa, woj. Zachodniopomorskie

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

ROKITA 53⁰ 46' 00,00" 14⁰ 52' 00,10"

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|0|8| |0|9| |1|1|
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|1| |3|5|
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

WSK „PZL Świdnik” S.A.

Typ SP

Mi-2

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|S|G|N| |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe „HELISECO” Sp. z o. o. 21-45 Świdnik, ul. Aleja Lotników Polskich 1

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 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

B | A | Z | A | L | E | Ś | N | A | T | R | Z | E | B | I | E | Ź | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

T | E | R | E | N | P | R | Z | Y | G | O | D | N | Y | R | O | K | I | T | A | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | 0 | 1 | 7 |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pasażerowie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Osoby postronne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

D zniszczony S poważnie uszkodzony M nieznacznie uszkodzony N nie było Z nie ustalono

V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

Ogólna sytuacja meteorologiczna

1 VMC

2 IMC

Z nie ustalono

Warunki oświetlenia

1 świt

2 oświetlenie dzienne

3 zmierzch

4 noc księżycowa

5 noc ciemna

Z nie ustalono

KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

WYDARZENIA:

START DO LOTU OPERACYJNEGO,
PRZELOT PO TRASIE,
PRZYLOT NAD TEREN PRZYGODNY,
MANEWR DO LĄDOWANIA,
ZAWIS,
PRZEPADNIĘCIE ŚMIGŁOWCA.

ETAP LOTU:

LĄDOWANIE W TERENIE PRZYGODNYM.

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 11 września 2008 roku o godzinie 11.18 z miejsca przystosowanego do startów i lądowań w bazie leśnej Lotniczego Przedsiębiorstwa Usługowego „HELISECO” Sp. z o. o. Trzebież, wystartował do lotu śmigłowiec Mi-2 pilotowany przez śmigłowcowego pilota zawodowego lat 72 z mechanikiem na pokładzie. Celem lotu był przelot do miejscowości Rokita oddalonej od bazy leśnej Trzebież o około 30 km skąd po wylądowaniu i zabraniu pracowników leśnych nadleśnictwa miał być wykonany lot w ramach umowy zawartej pomiędzy Państwowym Gospodarstwem Leśnym Lasy Państwowe–Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Szczecinie a Lotniczym Przedsiębiorstwem Usługowym „HELISECO” na ocenę drzewostanu w obrębie nadleśnictwa. Lot był wykonywany zgodnie z procedurą VFR. Warunki atmosferyczne w czasie lotu były następujące: wiatr przyziemny 020-050° o prędkości 5-15 KT, wiatr na wysokości 300 m AGL z kierunku 320-350° o prędkości 5-15 KT, zachmurzenie SCT (3/8-4/8), Cu-Sc 900-1200 m, turbulencja miejscami słaba. Lot do miejsca lądowania, którym miało być być lądowisko bazy samolotów An-2 przebiegał bez zakłóceń. Pilot znał teren lądowania gdyż wcześniej kilkakrotnie wykonywał starty i lądowania z tego lądowiska. Po około 15 minutach lotu pilot znalazł się z widzialnością lądowiska Rokita i zgodnie z komunikatem „meteo” oraz wskaźnikiem kierunku wiatru na bazie w Trzebieży wybrał kierunek lądowania. Pilot nie miał możliwości zweryfikowania kierunku i prędkości wiatru na lądowisku gdyż wiatr był słaby a teren lądowiska otoczony lasami. Pilot postanowił lądować na kierunku 70° podchodząc pod małym kątem w stosunku do linii drogi przebiegającej skrajem lądowiska na kierunku 260-80°. Zredukował prędkość przygotowując śmigłowiec do lądowania. Jako miejsce przyziemienia przyjął teren leżący w połowie lądowiska w odległości około 40 m od drogi. Takie lądowanie pozwalało pilotowi na start w obu kierunkach przy zmianie kierunku wiatru. Podprowadzał śmigłowiec do wysokości zawisu 3-4 m wykonując podejście z lekkim zniżaniem w locie szybowym. Ustabilizował kierunek śmigłowca na równoległy do drogi i pod małym kątem bokiem zbliżał się do drogi na wybrane miejsce lądowania. Z wysokości zawisu około 3 m pilot stwierdził stan niekontrolowanego przez niego nadmiernego zniżania się śmigłowca. W tej sytuacji pilot zdecydował się na zwiększenie mocy silników i kątów natarcia łopat WN. Pomimo tych czynności opadanie nie zostało przerwane i śmigłowiec zetknął się z ziemią odbijając się od niej na wysokość około 0,5 m. Załoga stwierdziła silną wibrację płatowca. Pilot ponownie przyziemił i wyłączył silniki. Mechanik po wyłączeniu silników stwierdził uszkodzenie łopatek śmigła ogonowego, płozy ogonowej, wału tylnego oraz wgniecenie belki ogonowej przy ostatniej wrędze. Pilot wraz z mechanikiem i pracownikami leśnymi czekającymi na lądowisku jednoznacznie stwierdzili, że wiatr zmienił kierunek na tylnoboczny i podczas operacji lądowania wiał z kierunku 280-300°. Śmigłowiec w trakcie twardego lądowania wykonał obrót w lewo o około 10-15°. Lewe koło podwozia pozostawiło jeden rozmyty ślad a prawe dwa ślady odległe około 30-40 cm od siebie. Ślady pozostawione w podłożu lądowiska świadczą o przeciągnięciu wirnika nośnego oraz zmniejszeniu zapasu mocy w obszarze małych prędkości lotu postępowego. Lądowisko miało miękką nawierzchnię gdyż koła były zagłębione do około 30 cm w gruncie oraz pozostał ślad po płozie ogonowej śmigłowca.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM