

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC fax - (22)5207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 7 | 3 | 7 | / | 0 | 8 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska, Jezioro Dworackie k/Olecka

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

Świątajno N 53° 59,215' , E 022° 19,914';

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 0 | 8 |

Rok

| 0 | 9 |

Miesiąc

| 2 | 7 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 1 |

Godz.

| 0 | 0 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Aeroprakt Ltd. Kijów, Ukraina

Typ SP

Aeroprakt -22L

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | S | D | I | A |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Prywatny

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. ☐ pasażerski

2. ☐ cargo

3. ☐ pasaż./cargo

4. ☐ przebazowanie

5. ☐ szkolny / kontrolny

6. ☐ inny

7. ☐ 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 instruktorem1Y. ☐ inny11. ☐ samodzielny12. ☐ kontrolny

Niehandlowy

20. ☒ w celach własnych23. ☐ specjalny2Z. ☐ nieznany21. ☐ służbowy24. ☐ nad otwartym morzem22. ☐ rządowy2Y. ☐ inny

Handlowy

30. ☐ lot agro33. ☐ lot reklamowy36. ☐ transport drewna31. ☐ lot gaśniczy34. ☐ z ładunkiem podwiesz.37. ☐ nad otwartym morzem32. ☐ lot obserwacyjny35. ☐ lot sanitarny3Y. ☐ inny

Loty różne

40. ☐ lot badawczy43. ☐ lot poszukiwawczy4Y. ☐ inny41. ☐ nielegalny44. ☐ pokazowy / sportowy4Z. ☐ nieznany42. ☐ przebazowanie45. ☐ akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. ☐ aeroklub / szkoła lotn.4. ☒ użytk. PrywatnyZ. ☐ nieznany2. ☐ spółka5. ☐ sprzedaż / wynajem3. ☐ przeds. Państw.Y. ☐ inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

T U R O Ś L K O Ś C I E L N A

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☐ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Planowany punkt docelowy**

R O S T K I p o w. P I S K I

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☐ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Długość lotu**

1 0 0

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ zdarzenie zaistniało na ziemi**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	1				
Pasażerowie					
	1				
Osoby postronne					
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

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:	ETAP LOTU:
1) Przyłot z Bielska Podlaskiego na lądowisko w Turośli Kościelnej	Przebazowanie
2) Zabranie pasażera z Turośli Kościelnej	
3) Start z Turośli Kościelnej z planem wykonania lotu na lądowisko w Rostkach (pow. Pisz) z punktem zwrotnym nad Jeziorem Dworackim	Start do zaplanowanego przelotu
4) Wykonanie około 20-30 min. lotu w rejonie Jeziora Dworackiego na małej wysokości	Manewry nad punktem zwrotnym trasy
5) Wykonanie lotu ze zniżaniem w kierunku jeziora a następnie przejście na strome wznoszenie połączone z wykonaniem zakrętu o około 120° w lewo	
6) Gwałtowne pochylenie samolotu i zderzenie z wodą pod kątem około 45° z wysokości szacowanej na około 30 m	Zderzenie z wodą

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

Opis zdarzenia:

W dniu 27 września 2008 r. pilot posiadający (według oświadczeń świadków) świadectwo kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego uzyskane podczas szkolenia na Litwie, zaplanował wykonanie przelotu turystycznego z pasażerem na samolocie ultralekkim Aeroprakt-22L o znakach rozpoznawczych SP-SDIA. Celem przelotu było lądowanie na lądowisku w Rostkach (pow. Pisz) i powrót następnego dnia. W czasie przelotu do Rostek pilot miał wykonać przelot nad jeziorem Dworackim, nad którego brzegiem znajdowała się działka rekreacyjna pasażera samolotu. Według zeznań świadków, samolot przyleciał nad jezioro około godziny 10.40 i wykonywał przez około 20 minut loty na małej wysokości w rejonie działki pasażera. Około godziny 11.00 jeden ze świadków (znajdujący się na jeziorze w łódce), zauważył samolot nadlatujący z nad lasu porastającego brzeg jeziora. Samolot zniżał się w kierunku tafli wody (był widoczny na tle drzew) a następnie wykonał gwałtowny zakręt w lewo o około 120° przechodząc na strome wznoszenie (w kierunku działki pasażera). Po osiągnięciu wysokości około 30-50 metrów samolot nagle pochylił się i w locie nurkowym zderzył się z wodą pod kątem około 45°. Żaden ze świadków nie zauważył aby w czasie lotu silnik samolotu pracował nieregularnie lub przerwał pracę.

Oględziny miejsca zatonięcia samolotu wykazały, że samolot znajdował się na głębokości 6 metrów wbity w muliste dno pod kątem 45°. Uszkodzenia struktury samolotu potwierdzały przebieg ostatniej fazy lotu zaobserwowany przez świadka. Załoga samolotu znajdowała się w kabinie i miała zapięte pasy bezpieczeństwa. Samolot był wyposażony w pirotechniczny spadochronowy system ratowniczy, który był odbezpieczony ale nie było próby jego użycia. Oględziny silnika przeprowadzone po wydobyciu samolotu z dna jeziora nie wykazały jakichkolwiek niesprawności silnika i jego układów sterowania. W zbiornikach samolotu znajdowało się nadal paliwo w ilości zabezpieczającej wykonanie dalszego lotu. Kłapy samolotu wychylone były w pozycję „małe” stosowaną do startu lub wykonywania lotu z małą prędkością.

Wnioski

Zebrane materiały wskazują, że prawdopodobnymi przyczynami wypadku były:

- 1) wykonanie przez pilota gwałtownego zakrętu na wznoszeniu, co doprowadziło do dynamicznego przeciągnięcia samolotu,
- 2) wykonywanie ostatniej fazy lotu poniżej minimalnej bezpiecznej wysokości w lotach VFR (150 m) co uniemożliwiło pilotowi wyprowadzenie samolotu z przeciągnięcia lub użycie pirotechnicznego spadochronowego systemu ratowniczego.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- wykonanie lotu na kłapach co zwiększyło podatność samolotu na dynamiczne przeciągnięcie,
- cel wykonania manewrów nad jeziorem Dworackim – tj. próba obejrzenia z powietrza działki pasażera,
- nieduże doświadczenie pilota.

Uwaga:

Zdarzenie nadal podlega badaniu w związku z czym przedstawione okoliczności zdarzenia i jego prawdopodobne przyczyny mogą się różnić od informacji zawartych w raporcie końcowym z badania wypadku.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie zaproponowano .

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM