

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

10. z instruktorem

13. 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

G O T A R T O W I C E - E P R G

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

G O T A R T O W I C E - E P R G

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu /godz. min./

00 16

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
				2	
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

Pilot posiadający licencję PPL(A), który był w trakcie finalizacji zakupu samolotu ultralekkiego WT-9 Dynamic wykonywał na kupowanym egzemplarzu loty doskonalące. Mając niewielkie doświadczenie poprosił kolegę, doświadczonego instruktora, o towarzyszenie w locie, w rejonie lotniska. Po starcie i naborze wysokości do 1800 ft QNH odlecieli w kierunku zachodnim. W trakcie lotu pilot wykonywał lot po prostej, płytkie zakręty, wznoszenie itp. Po ok. 13 minutach lotu towarzyszący pilotowi instruktor zauważył postępujący spadek obrotów silnika, a po chwili stwierdził, że zapaliła się lampka sygnalizująca spadek ciśnienia oleju w silniku. Mając większe doświadczenie przejął sterowanie samolotem i zwiększył wysokość do 2000 ft QNH w celu polepszenia warunków wyboru pola ewentualnego awaryjnego lądowania. Po ok. 1 minucie silnik samolotu gwałtownie się zatrzymał. Instruktor wybrał, w bardzo trudnym do lądowania przygodnego, pole lądowania awaryjnego, ale podejście wykonał z przelotem. Mając na kierunku lądowania przeszkody wykonał zakręt w lewo o około 70° i przyziemił na końcu pola, uderzając czołowo w poprzeczną bruzdę. Samolot odbił się od tej bruzdy uszkadzając śmigło oraz przednią część, głównie ramę silnika i pierwsze wręgi. Załoga opuściła kabinę bez obrażeń, następnie powiadomiła o zdarzeniu służby ratunkowe i lotnisko startu.

Przedstawiciel PKBWL w czasie oględzin miejsca zdarzenia i uszkodzonego samolotu stwierdził ewidentne zatarcie silnika. Dalsze oględziny wykazały, że w instalacji samolotu było paliwo, a stan oleju był w zakresie górnej granicy napełnienia instalacji.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano zaleceń profilaktycznych.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Zalecenia profilaktyczne zostaną ewentualnie zaproponowane po otrzymaniu przez Komisję wyników warsztatowej ekspertyzy silnika.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Katowice, 5.01.2010 r.