Wzór nr 6

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU 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)520 7354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

4 5 7 / 0 9

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

Katowice – Lotnisko Muchowiec **N 50°14'; E 019°02'**

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 0 0 9	0 6	3 0
Rok	Miesiąc	Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 7	2 0
Godz.	Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Dora Aircraft - Czechy

Typ SP

DV-1 Skylark

Znaki rejestracyjne SP

S P - S A S L

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Śląski

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. ☐ pasażerski
2. ☐ cargo
3. ☐ pasaż./cargo
4. ☐ przebazowanie
5. ☐ szkolny / kontrolny
6. ☐ inny
7. ☐ nieznany

S ☐ lot regularny N ☐ lot nieregularny Z ☐ nieznany

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy
10. ☐ z instruktorem 11. ☒ samodzielny 12. ☐ kontrolny
1Y. ☐ inny

Niehandlowy
20. ☒ w celach własnych 21. ☐ służbowy 22. ☐ rządowy
23. ☐ specjalny 24. ☐ nad otwartym morzem 2Y. ☐ inny
2Z. ☐ nieznany

Handlowy
30. ☐ lot agro 31. ☐ lot gaśniczy 32. ☐ lot obserwacyjny
33. ☐ lot reklamowy 34. ☐ z ładunkiem podwiesz. 35. ☐ lot sanitarny
36. ☐ transport drewna 37. ☐ nad otwartym morzem 3Y ☐ inny

Loty różne
40. ☐ lot badawczy 41. ☐ nielegalny 42. ☐ przebazowanie
43. ☐ lot poszukiwawczy 44. ☐ pokazowy / sportowy 45. ☐ akwizyc./ pokaz.
4Y. ☐ inny 4Z. ☐ nieznany

Rodzaj użytkownika

1. ☒ aeroklub / szkoła lotn. 2. ☐ spółka 3. ☐ przeds. Państw.
4. ☐ użytk. Prywatny 5. ☐ sprzedaż / wynajem Y. ☐ inny
Z. ☐ nieznany

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

G L I W C E - E P G L

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

K A T O W I C E - M U C H O W I E C

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długotrwałość lotu */godz. min./*

0 0 1 9

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ **zdarzenie zaistniało na ziemi**

III – OBRAŻENIA CIAŁA

	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
Załoga				1	
Pasażerowie					
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

☐ 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:
-Start do lotu po trasie EPKM – EPKN – EPGL - EPKM. *-Na ostatnim odcinku pilot postanowił podchodzić do lądowania z „długiej prostej”.* *-Pilot zgłosił „na ślepo” lądowanie na pasie betonowym 05 lotniska EPKM.* *-Podejście do lądowania i lądowanie pilot wykonywał na klapach w pozycji -10º.* *-Duża prędkość spowodowała wydłużenie fazy wytrzymania.* *-Pilot próbując samolot przyziemić „na siłę” spowodował dynamiczne obciążenie koła podwozia przedniego w kontakcie z pasem betonowym i kilkakrotne odbicie na niewielką wysokość.* *-Dynamiczny kontakt koła podwozia przedniego z pasem spowodował wyłamanie widelca koła z goleni.* *-Pilot oceniając prędkość samolotu na dobiegu jako nienaturalnie dużą oraz widząc, że maska silnika pochyla się nadmiernie wyłączył iskrowniki.* *-Opuszczenie maski silnika spowodowało kontakt śmigła i goleni przedniego podwozia z nawierzchnią betonowego pasa lądowania.* *-Nastąpiło intensywne hamowanie i samolot po około 160 m dobiegu zatrzymał się.* *-Pilot bez obrażeń opuścił kabinę i samowolnie usunął samolot z pasa lądowania.*	*Końcowa faza lądowania.*

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 szczegółowiej 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 zaplanował wykonanie przelotu nawigacyjnego z lądowaniem na obcym lotnisku. Po starcie z Muchowca wykonał przelot do nieczynnego lotniska w Kamieniu Śląskim (EPKN). Lądował bez łączności z ziemią i natychmiast wystartował tzw. konwojerem. W drodze powrotnej próbował nawiązać łączność z lotniskiem w Gliwicach (EPGL), ale nikt nie odpowiadał więc uznał, że na lotnisku niema ruchu. W Gliwicach także powtórzył lądowanie i start z konwojera, po czym postanowił wracać do na Muchowiec. Na ostatnim odcinku pilot postanowił podchodzić do lądowania z „długiej prostej". Zgłosił „na ślepo" lądowanie na pasie betonowym 05 lotniska EPKM. Podejście do lądowania i lądowanie pilot wykonywał na klapach w pozycji przelotowej -10º. Duża prędkość spowodowała znaczne wydłużenie fazy wytrzymania. Pilot próbując samolot przyziemić „na siłę" spowodował dynamiczne obciążenie koła podwozia przedniego w kontakcie z pasem betonowym i kilkakrotne odbicie na niewielką wysokość (tzw. kangury prędkościowe). Dynamiczny kontakt koła podwozia przedniego z pasem betonowym o nierównej nawierzchni spowodował wyłamanie widelca koła z goleni. Pilot oceniając prędkość samolotu na dobiegu jako nienaturalnie dużą oraz widząc, że maska silnika pochyla się nadmiernie wyłączył iskrowniki. Opuszczenie maski silnika spowodowało kontakt śmigła i goleni przedniego podwozia z nawierzchnią betonowego pasa lądowania. Nastąpiło intensywne hamowanie i samolot po około 160 m dobiegu zatrzymał się. Pilot bez obrażeń opuścił kabinę i samowolnie usunął samolot z pasa lądowania. Samolot został lekko uszkodzony.
Na miejsce zdarzenia prawie natychmiast podbiegli lub pojechali piloci, mechanicy oraz dyrektor i prezes Aeroklubu Śl., a także obecny na lotnisku przedstawiciel PKBWL.
Pilot pozostawiony bez nadzoru przy samolocie, w czasie kiedy przedstawiciel PKBWL udał się do Biura Terenowego w Katowicach po sprzęt i dokumenty, otworzył kabinę i przestawił klapy do położenia „lądowanie" czyli 40º, jak zaleca instrukcja użytkowania w locie. Pilot indagowany na tę okoliczność przez przedstawiciela PKBWL, czy w czasie jego nieobecności ktoś miał dostęp do kabiny odpowiedział – NIE. Tak samo zeznał potwierdzając to własnoręcznym podpisem. Dowodem przestawienia położenia klap są osobiste obserwacje przedstawiciela PKBWL z miejsca zdarzenia i oświadczenia świadków, a także zdjęcia fotograficzne wykonane przez przedstawiciela PKBWL po powrocie z Biura ze sprzętem fotograficznym.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Polecono szefowi wyszkolenia Aeroklubu Śląskiego wstrzymać pilota od lotów do czasu wydania decyzji przez Prezesa ULC .

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie proponuje się zaleceń profilaktycznych.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Mgr inż. Ryszard Rutkowski

Podpis nieczytelny

Katowice, 7.07.2009 r.