

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|-|995|-|2|0|0|9|r| | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA–Warszawa-lotnisko Babice EPBC

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

Lotnisko-Babice EPBC 52⁰ 16 20,71 020⁰ 54 28,77”

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|0|9|

Rok

|1|1|

Miesiąc

|2|0|

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|4|2|0|0|0|

Godz. Min. Sek.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

AGUSTA S.p.A.

Typ SP

A 109E Power

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|H|X|A| |

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 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 | B A B I C E | | E P B C | | | |

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 | | B A B I C E | E P B C | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 4 8 | |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
		1			
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 20 listopada 2009 roku Dyspozytor Krajowy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w Warszawie wydał zlecenie na wykonanie lotów w celu przeszkolenia pilota LPR lat 48 do wykonywania lotów z obu miejsc na śmigłowcu Agusta A109E Power i kontroli umiejętności na typie śmigłowca wielosilnikowego z załogą jednoosobową. Instruktorem oraz egzaminującym wyznaczonym tym samym zleceniem został pilot LPR lat 45 posiadający stosowne uprawnienia przyznane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Do wykonywania ww. lotów został wyznaczony śmigłowiec Agusta A 109E Power o znakach rozpoznawczych SP-HXA. Szkolenie naziemne odbyło się o godzinie 11:30. Do części praktycznej szkolenia załoga przystąpiła o godzinie 13:15 po zatankowaniu śmigłowca do 605 litrów i wypełnieniu dokumentacji po poprzednich lotach. Po zajęciu miejsc w kabinie śmigłowca przez instruktora (fotel prawy-dowódczy) i szkolonego na lewym fotelu przystąpiono do procedury uruchomienia, po czym wystartowano i wykonano lot do Garwolina gdzie wykonano dla potrzeb dokumentacji zakładowej LPR zdjęcia nowo wybudowanego lądowiska przyszpitalnego. Podczas tego lotu szkolony zapoznawał się z różnicami w pilotażu z lewego fotela. Po powrocie na lotnisko startu gdzie na części trawiastej zostało wykonane manewrowanie przy ziemi (obroty w lewo i prawo o 90 i 180°) załoga wykonała podlot na płaszczyznę operacyjną (helipad). Sterowanie śmigłowcem przejął instruktor w celu zademonstrowania sposobu wykonania sytuacji awaryjnych w kategorii A. Po wykonaniu zawisu nad środkiem helipadu i synchronizacji sztucznych horyzontów zapoczątkował wznoszenie z przemieszczaniem do tyłu na wysokość około 70 stóp z kursem 250° (w łozu wiatru) a następnie zasymulował awarię silnika przerywając wznoszenie i pochylając śmigłowiec nadając mu prędkość postępową wylądował na miejscu startu. Instruktor powtórzył wszystkie czynności jak poprzednio i rozpoczął ponowną demonstrację tego elementu, ale na kierunku 260° w celu zwrócenia uwagi na sterowanie kierunkowe przy starcie z lekko bocznym wiatrem. Po wykonaniu procedury lądowania awaryjnego na jednym silniku instruktor wykonał bardzo krótkie w czasie podejście do zawisu z przelotem nad zachodnią krawędź helipadu. Tuż przed przyziemieniem śmigłowiec będący w ustalonym zawisie (bez przemieszczeń) na wysokości około 1m wykonał dowrót w prawo o kąt około 50°, do kierunku około 280°. Część kadłuba znajdowała się nad powierzchnią trawiastą. Przyziemienie nastąpiło z niewielkim przechyłem na prawą goleń podwozia głównego na części utwardzonej helipadu natomiast przedniej stójki podwozia na trawie tuż poza helipadem z przemieszczaniem się śmigłowca do przodu. Natychmiast po przyziemieniu instruktor zahamował ruch śmigłowca do przodu hamulcem postojowym (awaryjnym). W tym samym czasie śmigłowiec wpadł w silne narastające drgania przedniej części kadłuba z jednoczesnym przechyleniem na lewą goleń podwozia głównego. Nastąpiły szybkie odbicia z lewego koła podwozia głównego na prawe, po czym, ponownie na lewe koło. Bardzo szybkim odbiciom na przeciwległe koła podwozia towarzyszyła zwiększająca się amplituda odrywania się śmigłowca od ziemi do ponownego z nią zetknięcia na około 30cm. Po jednym z oderwań od podłoża śmigłowiec wykonał gwałtowny dowrót w lewo z zadarciem przedniej części kadłuba z jednoczesnym przechyleniem na lewą burtę. W momencie podniesienia przodu o kąt około 15° nastąpiło odcięcie belki ogonowej przez łopaty wirnika nośnego w odległości około 1/3 jej długości od strony kadłuba. W chwili przechylenia kadłuba na lewą burtę pod kątem około 20-30° obracające się łopaty WN ulegały destrukcji w wyniku zetknięcia z podłożem i konstrukcją śmigłowca jednocześnie śmigłowiec odzyskał położenie postojowe zatrzymując się na trzech punktach podwozia z nosem skierowanym w kierunku około 180°. Szkolony pilot wyłączył silniki wyłącznikami głównymi systemu FADEC a instruktor przestawił zawory pomp paliwowych i przeciwpożarowych w pozycję wyłączone. Akumulatory zostały wyłączone przez pilota na prośbę przybyłej obsługi technicznej.

Pilot i instruktor podczas wypadku mieli zapięte pasy bezpieczeństwa.

Instruktor nie odniósł żadnych obrażeń i o własnych siłach opuścił śmigłowiec a pilot z urazem kręgosłupa został przewieziony do szpitala.

Dotychczasowe badania śmigłowca oraz jego dokumentacji wykazują, że śmigłowiec obsługiwany i użytkowany był zgodnie z obowiązującymi przepisami, a jego stan techniczny nie budzi zastrzeżeń.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej Pussak