

## 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)5207354)

### I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

#### INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

8 | 4 | 4 | / | 1 | 1 | | | | | | | | | | |

#### MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, Jastarnia– Miejsca Przystosowanego do Startów i Lądowań (54°42'37"N 018°38'43"E)

#### CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 1 |

Rok

0 | 7 |

Miesiąc

1 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

0 | 6 |

Godz.

3 | 5 |

Min.

LMT

#### STATEK POWIETRZNY

Producent SP

AERO-AT Sp z o.o.

Typ SP

Samolot AT-3 R100

Znaki rejestracyjne SP

S | P- | T | A | R | | | | | - | | | | |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Prywatny/ Barfly Sp. z o.o.

### 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 instruktorem

13.  inny

11.  samodzielny

12.  kontrolny

Niehandlowy

20.  w celach własnych

23.  specjalny

26.  nieznanym

21.  służbowy

24.  nad otwartym morzem

22.  rządowy

25.  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

38.  inny

Loty różne

40.  lot badawczy

43.  lot poszukiwawczy

46.  inny

41.  nielegalny

44.  pokazowy / sportowy

47.  nieznanym

42.  przebazowanie

45.  akwizyc./ pokaz.

**Rodzaj użytkownika**

1.  aeroklub / szkoła lotn.

4.  użyt. Prywatny

7.  nieznanym

2.  spółka

5.  sprzedaż / wynajem

3.  przedś. Państw.

6.  inny

**TRASA LOTU**

**Ostatni punkt odlotu**

J A S T A R N I A

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

O L S Z T Y N - D A J T K I E P O D

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długotrwałość lotu**

□ □ □ □ □ □ □ □

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	□ □ □	□ 1 □	□ □ □	□ □ □	□ □ □
<b>Pasażerowie</b>	□ □ □ □	□ □ □ □	□ 1 □ □	□ □ □ □	□ □ □ □
<b>Osoby postronne</b>	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □		

□ □ □

□ 1 □

□ □ □

□ □ □

□ □ □

**Pasażerowie**

□ □ □ □

□ □ □ □

□ 1 □ □

□ □ □ □

□ □ □ □

**Osoby postronne**

□ □ □ □

□ □ □ □

□ □ □ □

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu



## IV – USZKODZENIA

### Uszkodzenia statków powietrznych

D  zniszczony    S  poważnie uszkodzone    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

<b>KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:</b>	<b>ETAP LOTU:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- PRZYBYCIE NA LOTNISKO PILOTA I PASAZERA</li> <li>- PRZYGOTOWANIE SAMOLOTU DO LOTU</li> <li>- OKRESLENIE KIERUNKU WIATRU</li> <li>- WYKOŁOWANIE NA POCZATEK PASA STARTOWEGO NA KIERUNKU 135 STOPNI</li> <li>- ROZPOCZĘCIE ROZBIEGU DO STARTU</li> <li>- ODERWANIE SAMOLOTU I PRZEJSCIE NA WZNOSZENIE</li> <li>- SPADEK MOCY SILNIKA W TRAKCIE WZNOSZENIA</li> <li>- PRZERWANIE WZNOSZENIA</li> <li>- PRZECIAGNIĘCIE SAMOLOTU</li> <li>- UTRATA KIERUNKU W LEWĄ STRONĘ</li> <li>- UDERZENIE W POWIERZCHNIĘ ZIEMI OGONEM SAMOLOTU, NASTĘPNIE PODWOZIEM GŁÓWNYM I PRZEDNIM, LEWA KOŃCÓWKĄ SKRZYDŁA</li> <li>- OBRÓT W LEWO O OK. 100-110 STOPNI.</li> <li>- POŻAR SAMOLOTU</li> <li>- OPUSZCZENIE KABINY SAMOLOTU PRZEZ PASAZERA I PILOTA</li> <li>- BEZSKUTECZNA PRÓBA UGASZENIA POŻARU SAMOLOTU.</li> </ul>	<p style="text-align: center;">WZNOSZENIE PO STARCIE</p>

## **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 zawodowy samolotowy wraz pasażerem przybyli na inne miejsce przystosowane do startów i lądowań Jastarnia w celu wykonania lotu samolotem AT-3 R100 na lotnisko EPOD. W tym samym czasie przygotowywał się do lotu samolotem Cessna 182 inny pilot. Po określeniu kierunku wiatru na podstawie wskazań wskaźnika wiatru jak i podrzucanej trawy piloci przyjęli, że właściwym do startu będzie kierunek 135 stopni. Pilot samolotu Cessna 182 wykonał start z kierunkiem 135. W tym czasie pilot samolotu AT-3 R100 przygotowywał samolot do lotu. Po uruchomieniu silnika pilot przekołował na miejsce poza ogranicznikami początku pasa startowego na kierunku 135 stopni. Po zatrzymaniu pilot wykonał próbę silnika. Wszystkie parametry były w normie. Po wykonaniu czynności według listy kontrolnej pilot rozpoczął start. Po oderwaniu samolot przeszedł na wznoszenie w trakcie, którego silnik samolotu stracił częściowo moc. Samolot przestał się wznosić i zaczął „przepadać”. Pilot ostrzegł pasażera o zagrożeniu zderzenia z ziemią i starał się utrzymać samolot w osi startu i na dużych katach natarcia. Pierwszy kontakt z powierzchnią ziemi nastąpił częścią ogonową następnie podwoziem głównym i przednim oraz silnikiem. Po obrocie w lewo o ok. 100-110 stopni samolot zatrzymał się i zaczął się palić. Pasażer, a następnie pilot opuścili samolot i podjęli nieskuteczną próbę gaszenia pożaru. W wyniku doznanych obrażeń pilot i pasażer zostali przewiezieni do szpitala.

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

*NIE WYDANO.*

## **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

W dniu 18.07.2011 r. starty samolotów Cessna 182 i AT-3 R100 odbywały się na kierunku 135° z pasa startowego o długość 600 m. Starty w tym kierunku odbywały się na naturalne przeszkody terenowe znajdujące się w odległości 80 m od końca pasa startowego (linia drzew o wysokości od 14 do 20 m AGL).

W polskich przepisach lotniczych zgodnie, z Wytycznymi Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 marca 2008 r. w sprawie innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych, nie są określone wymagania jakie powinny spełniać Inne Miejsca Przystosowane do Startów i Lądowań Statków Powietrznych. W związku z powyższym wskazane by było ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych stosowanie przez zarządzających ww. miejscami zapisów zamieszczonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury<sup>1</sup> w sprawie wymagań dla lądowisk, a w szczególności dotyczących: długości pasa startowego oraz powierzchni określających dopuszczalną wysokość obiektów naturalnych i sztucznych z obydwu kierunków pasa startowego.

Dowódcy przed podjęciem decyzji startu na tym kierunku powinni zwrócić szczególną uwagę czy faktyczne osiągi statków powietrznych zapewniają bezpieczny przelot ponad szczytami istniejących przeszkód terenowych.

## **PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM**

*Podpis nieczytelny*

<sup>1</sup> ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie wymagań dla lądowisk (Dz. Urz. Nr 170 Poz. 1791) znajdują się następujące zapisy: § 5.1 „Długość pasa startowego na lądowiskach powinna być taka, aby statek powietrzny (lub zespół statków powietrznych w przypadku lotów holowanych) przy bezwietrznej pogodzie, po oderwaniu się na końcu pasa mógł przejść na wysokości co najmniej 15 m ponad szczytami istniejących obiektów stałych i tymczasowych, aż do osiągnięcia wysokości 100 m ponad wzniesieniem lądowiska”. oraz § 5.2 „Pasy startowe, na lądowiskach dla samolotów i szybowców, powinny mieć rozporządzalną długość rozbiegu co najmniej o 50% większą od długości wymaganej dla statku powietrznego korzystającego z danego lądowiska, odpowiednio skorygowaną ze względu na rodzaj i spadek nawierzchni”.