

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

1 | 1 | 6 | 6 | / | 1 | 2 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA (woj. POMORSKIE / pow. PUCKI)

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

JASTARNIA N 54° 42' 33'' ; E 018° 38' 55''

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 9 | 1 | 0 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 7 | 1 | 5 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

AutoGyro GmbH

Typ SP

Calidus 914 UL / HTC 3B / Rotorsystem II 8,4 m

Znaki rejestracyjne SP

D - M G D A

Państwo rejestracji SP

Republika Federalna Niemiec

Nazwa użytkownika SP

Zakład Usług Inżynierskich APEKS

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 instruktorem1Y. inny11. samodzielny12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych23. specjalny2Z. nieznanym21. 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. nieznanym42. przebazowanie45. akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. aeroklub / szkoła lotn.4. użytk. prywatnyZ. nieznanym2. spółka5. sprzedaż / wynajem3. przeds. państw.Y. inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

L A D O W I S K O | 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**

L A D O W I S K O | 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**Długość lotu**

0 0 | 0 1

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

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/>
Pasażerowie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/>
Osoby postronne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

W DNIU 10.09.2012 R. PILOT WRAZ Z PASAŻEREM ZAMIERZALI WYKONAĆ LOT W REJONIE MIEJSCOWOŚCI JASTARNIA NA WIATRAKOWCU CALIDUS, ZNAKI ROZPOZNAWCZE D-MGDA, W RAMACH PROJEKTU POLEGAJĄCEGO NA SKANOWANIU POLSKIEJ LINII BRZEGOWEJ. CELEM LOTU BYŁO ZAPOZNANIE PASAŻERA, BĘDĄCEGO KIEROWNIKIEM PROJEKTU Z MIEJSCEM REALIZACJI ZADANIA. PO PRZYBYCIU NA LĄDOWISKO JASTARNIA (EPJA) OK. GODZ. 16:30 PILOT UZGODNIŁ TELEFONICZNIE WYKONANIE LOTU Z INFORMATOREM FIS SEKTOR GDAŃSK I ZAPOZNAŁ SIĘ WARUNKAMI ATMOSFERYCZNYMI. PO WYKONANIU PRZEGLĄDU PRZEDLOTOWEGO, PILOT POMÓGŁ PASAŻEROWI W ZAJĘCIU MIEJSCA W KABINIE SPRAWDZAJĄC POPRAWNOŚĆ ZAPIĘCIA PASÓW BEZPIECZEŃSTWA, PÓ CZYM SAM ZAJĄŁ MIEJSCE NA PRZEDNIM FOTELU. PO URUCHOMIENIU SILNIKA I UZYSKANIU ZALECANYCH TEMPERATUR OLEJU, GŁOWIC CYLINDRÓW ORAZ CIŚNIENIA OLEJU, PILOT SPRAWDZIŁ ISKROWNIKI I PRZEPROWADZIŁ PRÓBĘ SILNIKA. PONIEWAŻ RĘKAW LOTNISKOWY WSKAZYWAŁ WIATR W ŁOŻU DROGI STARTOWEJ Z KIERUNKU OKOŁO 130 – 140 °, POSTANOWIŁ WYKONAĆ START Z PRUGU PASA 12 I ROZPOCZĄŁ KOŁOWANIE. POZYCJĘ DO STARTU ZAJĄŁ KILKADZIESIĄT METRÓW PRZED KOŃCEM DROGI STARTOWEJ, GDYŻ STWIERDZIŁ, ŻE NA DAŁSZYM JEJ ODCINKU PODŁOŻE JEST CORAZ BARDZIEJ MIĘKKIE I POROŚNIĘTE NIECO WYŻSZĄ TRAWĄ. PILOT OCENIŁ DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ ZA ZDECYDOWANIE WYSTARCZAJĄCĄ I BEZPIECZNĄ DO WYKONANIA STARTU. PRZYSTĄPIŁ DO WYKONANIA PREROTACJI I PO UZYSKANIU PRZEZ WIRNIK NOŚNY 240 OBR/MIN, ZWOLNIŁ HAMULCE KÓŁ Z JEDNOCZESNYM PRZESUNIĘCIEM DŹWIGNI GAZU DO OPORU W SKRAJNIE PRZEDNIE POŁOŻENIE. PO DŁUŻSZYM ROZBIEGU NASTĄPIŁO UNIESIENIE PRZEDNIEGO KOŁA, A CHWILĘ PÓŹNIEJ CAŁEGO WIATRAKOWCA I DAŁSZE ROZPĘDZANIE. PO UZYSKANIU PRĘDKOŚCI OKOŁO 70 – 80 KM/H WIATRAKOWIEC PRZESZEDŁ NA WZNOSZENIE, UZYSKUJĄC PRZEWYŻSZENIE NAD ZBLIŻAJĄCĄ SIĘ ŚCIANĄ DRZEW. PILOT UZNAŁ, ŻE DAŁSZY LOT POZIOMY Z KILKUMETROWYM PRZEWYŻSZENIEM NAD DRZEWAMI BĘDZIE BEZPIECZNY. W ODLEGŁOŚCI KILKUDZIESIĘCIU METRÓW OD ŚCIANY DRZEW NA KTÓRYCH SKUPIŁ SWOJĄ UWAGĘ ZAUWAŻYŁ, ŻE WIATRAKOWIEC ZACZAŁ PRZEPADAĆ – TZW. „TONIĘCIE”. ZDAJĄC SOBIE SPRAWĘ, ŻE MOŻE DOJŚĆ DO ZDERZENIA Z DRZEWAMI, PILOT POSTANOWIŁ WYKONAĆ MANEWR ZAWRÓCENIA W LEWO O KĄT 180 ° I PRZYZIEMIĆ NA PŁASZCZYŹNIE LĄDOWISKA. PO WYKONANIU MANEWRU WIATRAKOWIEC TWARDO PRZYZIEMIŁ, ZACZEPIAJĄC ŁOPATAMI WIRNIKA NOŚNEGO O ZIEMIĘ I PRZEWRÓCIŁ SIĘ NA PRAWY BOK, SILNIK WIATRAKOWCA ZGASł. PO UPEWNIENIU SIĘ, ŻE PASAŻER NIE ODNIÓSł OBRAŻEŃ, PILOT WYŁĄCZYł ZASILANIE I WSZYSTKIE PRZEŁĄCZNIKI USTAWIł W POŁOŻENIE „WYŁĄCZONE”. PO WYPIĘCIU SIĘ Z PASÓW BEZPIECZEŃSTWA, PILOT I PASAŻER OTWORZYł KABINĘ I OPUŚCILI WIATRAKOWIEC O WŁASNYCH SIłACH. W WYNIKU ZDERZENIA Z ZIEMIĄ PILOT I PASAŻER NIE ODNIEŚLI ŹADNYCH OBRAŻEŃ, NATOMIAST WIATRAKOWIEC ULEGł ZNISZCZENIU. O ZAISTNIAłYM ZDARZENIU ZARZĄDZAJĄCY LĄDOWISKIEM NIEZWŁOCZNIE POWIADOMIł ODPOWIEDNIE SłUŻBY ORAZ PKBWL.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NA TYM ETAPIE BADAŃ PKBWL NIE SFORMUłOWAłA ŹADNYCH ZALECEŃ

KOMENTARZ:

KOMISJA PRZYPOMINA DOWÓDCM STATKÓW POWIETRZNYCH, ABY PRZED PODJĘCIEM DECYZJI O LOCIE KAŹDORAZOWO UWZGLĘDNIALI OSIĄGI STATKÓW POWIETRZNYCH, SPECYFIKĘ LĄDOWISKA ORAZ AKTUALNE WARUNKI POGODOWE, SZCZEGÓLNIIE PODCZAS WYKONYWANIA STARTÓW Z LĄDOWISK O KRÓTKICH POLACH WZLOTÓW, BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNYCH.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOłEM BADAWCZYM

L.dz.: 4210 / 12