

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 | - | 3 | 0 | - | 2 | 0 | 1 | 3 | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA – Lotnisko Katowice-Muchowiec EPKM

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

Katowice-Muchowiec EPKM 50⁰ 14 20,28'' 019⁰ 01' 54,11''
N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 3 | | 0 | 1 | | 1 | 3 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 2 | | 3 | 0 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

CH-7 HELISPORT s. r. l. Torino Italia

Typ SP

Heli-Sport CH-7 Kompres Charlie

Znaki rejestracyjne SP

| O | K | - | I | H | A | 08 |

Państwo rejestracji SP

Republika Czeska

Nazwa użytkownika SP

Dariusz Purgał BROKER, ul. Małobądzka 4A, 41-200 Sosnowiec

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

K | A | T | O | W | I | C | E | - | M | U | C | H | O | W | I | E | C | (| E | P | K | M |)

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

S | O | S | N | O | W | I | E | C | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | 0 | 0 | 2

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

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

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

D 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

WYDARZENIA:

Start śmigłowca w kierunku wschodnim, wznoszenie na małą wysokość w locie z niewielką prędkością postępową.

Wprowadzenie w zakręt w prawo z przechyleniem wynoszącym ok. 10°, chwilami rosnącym do ok. 20°.

Przejście w zakręt w lewo z przechyleniem wynoszącym ok. 30°, chwilami rosnącym do 35-40°.

Kontakt płozy lewego podwozia z pokrywą śnieżną zalegającą na trawiastej części lotniska oraz stopniowe zagłębianie płozy w śniegu aż do jej zarycia w darni.

Silne pochylenie śmigłowca „na nos” i zaczepienie końcówką łopaty wirnika głównego o zaśnieżoną nawierzchnię lotniska.

Zniszczenie wirnika głównego, przewrócenie się śmigłowca „na nos” z dwukrotnym przeकोziołkowaniem, odłamanie lewego podwozia, odłamanie belki ogonowej od kadłuba i jej zniszczenie (połamane na kilka części), zniszczenie oszklenia kabiny, wyrwanie tablicy przyrządów z zamocowania. Odniesienie poważnych obrażeń wewnętrznych przez pilota.

Zatrzymanie się kadłuba, samodzielne opuszczenie kabiny przez pilota.

ETAP LOTU:

Start z lotniska Katowice-Muchowiec EPKM.

Po 68 s lotu

Po 139 s lotu, kurs 32°, przechylenie 20° w lewo, prędkość postępową 2,86 m/s

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

Śmigłowiec wystartował w kierunku wschodnim, wznosząc się na małą wysokość, a następnie przy niewielkiej prędkości postępowej został wprowadzony w zakręt w prawo z przechyleniem wynoszącym ok. 10°, chwilami rosnącym do ok. 20°. Po 68 s lotu nastąpiło przejście w zakręt w lewo z przechyleniem wynoszącym ok. 30°, chwilami rosnącym do 35-40°. Po przebyciu przez śmigłowiec ok. 400 m po trasie przypominającej literę „S” nastąpił kontakt płozy lewego podwozia z pokrywą śnieżną zalegającą na trawiastej części lotniska (śnieg osiadły, grubość 20-25 cm) oraz stopniowe zagłębienie płozy w śniegu aż do jej zarycia w darni. Śmigłowiec zderzył się z zaśnieżoną nawierzchnią lotniska po 139 s lotu, lecąc z kursem 32° przy prędkości postępowej 2,86 m/s (tj. ok. 10 km/h), z przechyleniem 20° w lewo, w miejscu, gdzie występuje maksimum lokalnej wypukłości terenowej o linii grzbietu praktycznie prostopadłej do kierunku lotu i gdzie boczne nachylenie stoku terenu wynosi ok. 1,25° (spadek w prawo w stosunku do kierunku lotu śmigłowca). Określenie kąta pochylenia śmigłowca w chwili kontaktu płozy podwozia z powierzchnią śniegu nie było możliwe. Po zaryciu płozy podwozia nastąpiło silne pochylenie śmigłowca „na nos” i zaczepienie końcówką łopaty wirnika głównego o zaśnieżoną nawierzchnię lotniska. Dalszą konsekwencją było zniszczenie wirnika głównego i przewrócenie się śmigłowca „na nos” z dwukrotnym przekoziołkowaniem, w wyniku czego lewe podwozie oraz belka ogonowa odłamała się od kadłuba i uległa zniszczeniu (połamaniu na kilka części), zniszczone zostało oszklenie kabiny, a tablica przyrządów wyrwana z zamocowania. Pilot odniósł przy tym poważne obrażenia wewnętrzne, lecz zdołał opuścićabinę śmigłowca samodzielnie przed przybyciem osób, które udzieliły mu pierwszej pomocy. Nie wystąpiło rozszczelnienie zbiorników paliwowych ani nie doszło do rozlania paliwa. Do oszklenia wewnątrz kabiny śmigłowca umocowana była przyssawką kamera skierowana lekko skośnie do przodu w lewo, która zarejestrowała cały lot i dalsze 15 minut po jego zakończeniu. Podczas lotu pogoda była praktycznie bezwietrzna, a zachmurzenie niemal całkowite (słońce przeświecało miejscami przez chmury). Pierwsza faza lotu odbywała się wzdłuż śladów samochodu na śniegu (co mogło pilotowi ułatwiać ocenę wysokości lotu), potem lot przebiegał nad nietkniętą powierzchnią śniegu (co w warunkach niekontrastowego „bezcieniowego” oświetlenia stanowić mogło istotne utrudnienie w ocenie wysokości lotu i ukształtowania terenu).

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale
mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK