

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

7 | 4 | 4 | / | 1 | 3 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA (woj. PODLASKIE / pow. SUWAŁKI)

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

SUWAŁKI N 54° 04' 58.64"; E 022° 54' 58.70"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 3 |

Rok

0 | 6 |

Miesiąc

0 | 5 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 6 |

Godz.

1 | 9 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

WSK Świdnik

Typ SP

Szybowiec SZD-30 Pirat

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | 3 | 8 | 4 | 2 |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Prywatny

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

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 | E P S U

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 | E P S U

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	Nieznaczące	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"/>	<input type="checkbox"/>
Osoby postronne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

NA LOTNISKU EPSU ODBYWAŁY SIĘ LOTY SZKOLNE ZA WYCIĄGARKĄ. START SZYBOWCOWY ROZŁOŻONY BYŁ NA KIERUNKU 06. NA SZYBOWCU SZD-30 PIRAT LOTY WYKONYWAŁ RÓWNIEŻ PILOT, KTÓRY UZYSKAŁ ZGODĘ OD INSTRUKTORA NADZORUJĄCEGO LOTY SAMODZIELNE UCZNIÓW-PILOTÓW. PIERWSZY LOT PILOTA TRWAŁ 13 MIN I ODBYŁ SIĘ BEZ ZASTRZEŻEŃ. PO WYLĄDOWANIU PILOT POSTANOWIŁ WYKONAĆ KOLEJNY LOT. PRZED STARTEM INSTRUKTOR NADZORUJĄCY LOTY UCZNIÓW-PILOTÓW MIAŁ WĄTPLIWOŚCI CZY WŁAŚCIWIE BYŁ PODŁĄCZONY W SZYBOWCU NAPĘD KLAPKI TRYMERA. WĄTPLIWOŚCI POJAWIŁY SIĘ PODCZAS OBSERWACJI SKRAJNYCH POŁOŻEŃ TRYMERA, GDY PILOT SPRAWDZAŁ JEGO DZIAŁANIE PRZED LOTEM. ODKRĘCONO ŚRUBĘ MOCUJĄCĄ STATECZNIK POZIOMY I PODNIESIONO JEGO KRAWĘDź NATARCIA W CELU SPRAWDZENIA I WZROKOWEJ KONTROLI POŁĄCZENIA NAPĘDU - POŁĄCZENIE BYŁO PRAWIDŁOWE. W TRAKCIE TEJ CZYNNOŚCI NIE ROZŁĄCZANO POPYCHACZA STERU WYSOKOŚCI (NAPĘD STERU POZOSTAŁ POŁĄCZONY). PO ZAMOCOWANIU STATECZNIKA POZIOMEGO I JEGO ZABEZPIECZENIU, ZDECYDOWANO O WYKONANIU KOLEJNEGO LOTU NA TERMIKĘ, GDYŻ WCZEŚNIEJSZE WĄTPLIWOŚCI NIE POTWIERDZIŁY SIĘ.

PILOT WYSTARTOWAŁ DO DRUGIEGO (KRYTYCZNEGO) LOTU W TYM DNIU O GODZ. 16:17 LMT. TRYMER USTAWIONY BYŁ W POŁOŻENIU „CIĘŻKI NA DZIÓB”. FAZA ROZBIEGU, WYTRZYMANIA, A NASTĘPNIE ŁAGODNEGO WZNOSZENIA I PRZEJŚCIE DO STROMEJ WZNOSZENIA ODBYWAŁY SIĘ PRAWIDŁOWO. NA WZNOSZENIU PILOT UTRZYMYWAŁ PRĘDKOŚĆ 90 – 100 KM/H. PO OSIĄGNIĘCIU WYSOKOŚCI OK. 200 M PRĘDKOŚĆ LOTU ZACZĘŁA WZRASTAĆ. ODBYWAŁO SIĘ TO SAMOCZYNNIE, BEZ INGERENCJI PILOTA. PILOT NA BIEŻĄCO PRZEKAZYWAŁ PRZEZ RADIO KOLEJNE WARTOŚCI WZROSTU PRĘDKOŚCI LOTU, SUGERUJĄC TYM SAMYM OPERATOROWI WYCIĄGARKI ZMNIEJSZENIE CIĄGU. POMIMO ŚCIĄGANIA PRZEZ PILOTA DRAŻKA NA SIEBIE, PRĘDKOŚĆ NADAŁ ROSŁA. NA WYSOKOŚCI 300 – 320 M PILOT WYCZEPIŁ SZYBOWIEC, KTÓRY PRZESZEDŁ DO LOTU NURKOWEGO. KIEDY PILOT STWIERDZIŁ, ŻE SZYBOWIEC NIE REAGUJE NA WYCHYLENIE DRAŻKA I SZYBKO TRACI WYSOKOŚĆ, PODJĄŁ DECYZJĘ O AWARYJNYM OPUSZCZENIU KABINY SZYBOWCA. PILOT WYKONAŁ SKOK RATOWNICZY METODĄ ZRYWU. PROCES WYPEŁNIANIA SIĘ CZASY SPADOCHRONU ZOSTAŁ CHWILOWO ZAHAMOWANY Z POWODU OWINIĘCIA SIĘ JEJ W OKOLICY USTERZENIA PIONOWEGO. PILOT WYLĄDOWAŁ BEZPIECZNIE NA NOGI, NIE DOZNAJĄC ŻADNYCH OBRAŻEŃ. SZYBOWIEC ZDERZYŁ SIĘ Z ZIEMIĄ NA NIEUŻYTKU, POŁOŻONYM OK. 2 KM NA PÓŁNOCNY-WSCHÓD OD LOTNISKA. SZYBOWIEC ULEGŁ ZNISZCZENIU. PODCZAS OGLĘDZIN STWIERDZONO ROZŁĄCZENIE NAPĘDU STERU WYSOKOŚCI. W WYNIKU ZDARZENIA ZABEZPIECZENIE ZŁĄCZA SZYBKOROZŁĄCZNEGO ULEGŁO USZKODZENIU (BRAK ZATRZASKU SPRĘŻYNOWEGO Z PRZYCISKIEM SAMOCZYNNIE ZABEZPIECZAJĄCYM TULEJĘ, KTÓREJ WIDELKOWE RAMIĘ POWINNO ZAMYKAĆ KOŃCÓWKĘ CZOPA).

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis naoryginale