

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

KREPA | SŁUPSKA | ΓEPSKΓ | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

KREPA | SŁUPSKA | ΓEPSKΓ | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu /godz. min./

00 | 30

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	<u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u>	<u>0</u> <u>1</u>	<u> </u> <u> </u>
Pasażerowie	<u> </u> <u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u> <u> </u>
Osoby postronne	<u> </u> <u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u> <u> </u>	<u> </u> <u> </u> <u> </u>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

Dnia 09 maja 2015 r. o godzinie 12:54 (UTC) pilot samolotu Cessna TU-206G Mk I Turbo Stationair 6 o znakach rozpoznawczych SP-ASI wykonał trzeci w tym dniu start, mając na pokładzie sześcioro skoczków spadochronowych. Zrzut skoczków nastąpił z wysokości 4000 m, po czym pilot rozpoczął zniżanie. Po otrzymaniu informacji od kwadratu spadochronowego, że pas jest czysty i nie ma przeciwskażeń do lądowania pilot rozpoczął podejście do lądowania na tym samym kierunku (od zachodu), z taką samą prędkością (70 kts) i takim samym wychyleniem klap (40°) jak przy dwóch poprzednich lądowaniach. Tym razem jednak, dla zaoszczędzenia czasu i uniknięcia zbędnego kołowania, pilot zdecydował się przyziemić dalej za progiem drogi startowej 10, niż poprzednio. Przyziemienie na podwozie główne nastąpiło o godzinie 13:24 (UTC) tuż przed skrzyżowaniem dróg startowych lotniska EPSK. Po przyziemieniu na podwozie główne, podczas opuszczania maski samolotu pilot nie zaobserwował przyziemienia przedniego podwozia we właściwym do tego położeniu samolotu, usłyszał natomiast niespotykany dźwięk w okolicy przodu samolotu i stwierdził niestandardowe jego zachowanie, polegające na zbyt niskiej pozycji maski silnika, w związku z czym, dysponując jeszcze zapasem prędkości, pociągnął wolant na siebie, co spowodowało ponowne oderwanie się samolotu od ziemi na wysokość około 0,5 metra. W takiej pozycji samolot przeleciał kilka do kilkunastu metrów, po czym, po utracie prędkości ponownie przyziemił. Pomimo maksymalnie ściągniętego wolantu na siebie maska samolotu opadła, co doprowadziło do złamania przedniego podwozia, uderzenia śmigłem w ziemię i zatrzymania samolotu po krótkim dobiegu „na nosie” z utratą kierunku w prawo. Skutkiem zdarzenia było wyłamanie oraz znaczne uszkodzenie podwozia przedniego, zniszczenie śmigła i wylotów spalin, uszkodzenie dolnej osłony silnika i struktury kadłuba w okolicy zamocowania podwozia przedniego. Wiatr w trakcie lądowania – ok.40° z prawej strony, o niewielkiej sile.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Doraźnych zaleceń profilaktycznych nie wydano.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie proponuje się.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale

Warszawa, 19.06.2015 r.