

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

4 | 7 | 2 | 1 | - | 0 | 5 | 8 | 0 | - | 2 | 0 | 1 | 6 | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Suwałki woj. podlaskie.

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

Burkatów 54° 03' 18.75" 22° 54' 05.28"

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 6 | 0 | 4 | 0 | 7 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 6 | 1 | 3 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Mc Donnell Douglas Helicopter MD-500 (Hughes 369E) - USA

Typ SP

Mc Donnell Douglas MD 500E

Znaki rejestracyjne SP

N | 6 | 0 | E | P | | |

Państwo rejestracji SP

USA

Nazwa użytkownika SP

Użytkownik prywatny.

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

S U W A Ł K I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

S U W A Ł K I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

00 13

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
		x			
Pasażerowie		x			
Osoby postronne					

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.

Okrażenie nad terenem firmy.

Zawis.

Gwałtowne obniżenie belki ogonowej do tyłu.

Szybka samoczynna zmiana kierunku śmigłowca w prawo z opadaniem.

Zderzenie w samoobrocie śmigłowca z ziemią..

ETAP LOTU:

Zawis w celu wykonania zdjęć.

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

W dniu 07 kwietnia 2016 roku około godziny 16:00 pilot i zarazem właściciel śmigłowca MD 500E wraz z pasażerem podjęli decyzję wykonania lotu widokowego, którego celem było wykonanie zdjęć z powietrza nowo wybudowanych obiektów przedsiębiorstwa w postaci hali produkcyjnej, hangaru i lądowiska dla śmigłowców (helipadu). Śmigłowiec został wcześniej wyprowadzony przez pracowników przedsiębiorstwa z dotychczasowego hangaru na istniejący w jego sąsiedztwie helipad. Pilot i pasażer równocześnie właściciel i pracownik przedsiębiorstwa zajęli miejsca w śmigłowcu zgodnie z instrukcją wykonywania lotów, pilot na lewym a pasażer na prawym fotelu. Po starcie pilot wykonał jedno okrążenie nad terenem przedsiębiorstwa, a następnie na wysokości około 30-40 m przeszedł do zawisu w rejonie nowo wybudowanych obiektów przedsiębiorstwa w celu umożliwienia wykonania ich zdjęć przez pasażera śmigłowca. W trakcie zawisu śmigłowiec wykonał gwałtowne obniżenie ogona do tyłu, a następnie wszedł w samoobrot w prawo z jednoczesnym przechyleniem w lewo. Jako pierwsza weszła w kontakt z podłożem (i rosnącymi w miejscu upadku młodymi drzewami) płoza lewego podwozia, a dopiero następnie łopaty wirnika głównego (z powodu odkształcenia wirnika głównego „w tulipan”). Taka kolejność zderzenia z ziemią i odłamywanie lewej płozy od goleni podwozia sprzyjały pochłonięciu części energii zderzenia. W trakcie zderzenia z ziemią doszło też do złamania belki ogonowej i obciążenia łopat śmigła ogonowego przez łopaty wirnika głównego, opadające sprężyste po uderzeniu śmigłowca w ziemię, które następnie powróciły do stanu odkształcenia „w tulipan”. Nie stwierdzono, aby jakakolwiek część śmigłowca odpadła od niego przed zderzeniem z ziemią. Wartość deceleracji wskutek uderzenia w ziemię przy uzyskanej prędkości opadania ok. 11,6 m/s była wystarczająca dla aktywowania radiostacji ratowniczej ELT.

Śmigłowiec uderzył w ziemię przewracając się na lewy bok.

Pilot i pasażer opuścili śmigłowiec przy pomocy świadków zdarzenia odnosząc poważne obrażenia, a śmigłowiec uległ zniszczeniu.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK