

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)

Poważny Incydent

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

2 | 2 | 1 | 4 | - | 2 | 0 | 1 | 9 | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA

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

Lotnisko Chrcynno N 52°34'; E 020°52';

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 9 | 0 | 6 | 1 | 4 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 4 | 4 | 3 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Cessna Aircraft Company

Typ SP

Cessna 208 B Caravan

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | W | A | W |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Warszawski

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. nieznan

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. nieznan

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. Prywatny

Z. nieznan

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przedś. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

L O T N I S K O | C H R C Y N N O | | | | | | | | | |

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 | C H R C Y N N O | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość trasy lotu

0 0 | 1 0

zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	0	0	0	1	0
Pasażerowie					
	0	0	1	14	0
Osoby postronne					
	0	0	0		

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

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

Start ze skoczkami na pokładzie
Wznoszenie do wysokości zrzutu skoczków
Dolot nad punkt zrzutu skoczków, konfigurowanie do prędkości zrzutu
Przecignięcie samolotu, obrót wokół osi podłużnej
Strome nurkowanie, przekroczenie V_{ne} ,
Wyprowadzenie z nurkowania
Zniżanie
Lądowanie

ETAP LOTU:

Start
Wznoszenie
Lot po prostej do punktu zrzutu

Zniżanie
Lądowanie

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

Pilot samolotu ze skoczkami na pokładzie samolotu wystartował z lotniska w celu wykonania zrzutu skoczków, nabór wysokości odbywał się bez uwag, w końcowej fazie dolotu nad punkt zrzutu na wysokości ok. 4000m (FL 140) pilot włączył sygnalizację "1 minuta do zrzutu". Skoczkowie rozpoczęli przemieszczać się do tylnej części samolotu w kierunku drzwi. W trakcie przemieszczania się skoczków do drzwi zadziałała sygnalizacja ostrzeżenia o przeciągnięciu i chwilę później nastąpiło przeciągnięcie samolotu (obrót wokół osi poziomej). Skoczkowie opuścili samolot. W trakcie opuszczania samolotu jeden skoczek uderzył nogą w statecznik poziomy co spowodowało zaklinowanie statecznika. Samolot przeszedł w strome nurkowanie. Pilot kilkakrotnie próbował odblokować ster wysokości co udało się na wysokości ok. 1000m. W trakcie nurkowania samolot przekroczył Vne. Po wyprowadzeniu samolotu do lotu poziomego pilot sprawdził sterowanie samolotem i bezpiecznie wylądował na lotnisku.

Samolot został nieznacznie uszkodzony, uszkodzenie końcowej części statecznika poziomego, jeden skoczek odniósł niegroźne stłuczenie kończyny dolnej, pozostali skoczkowie wylądowali w rejonie lotniska bez następstw.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie proponowano

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

Krzysztof Miłkowski