

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC)

W – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

3656/20

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

m. Brzóza
51° 36' 00" N, 21° 21' 36" E

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2	0	2	0	1	1	2	4
Rok				Miesiąc		Dzień	

Czas lokalny zdarzenia

9	1	5
Godz.	Min.	

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Cessna Aircraft Co. USA

Typ SP

Samolot Cessna C-150

Znaki rejestracyjne SP

SP-KHD

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub „Orląt” w Dęblinie

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 instruktorem1Y. inny11. samodzielny12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych23. specjalny2Z. nieznanym21. służbowy24. nad otwartym morzem22. rządowy2Y. inny

Handlowy

30. lot agro33. lot reklamowy36. transport drewna31. lot gaśniczy34. z ładunkiem podwiesz.37. nad otwartym morzem32. lot obserwacyjny35. lot sanitarny3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy43. lot poszukiwawczy4Y. inny41. nielegalny44. pokazowy / sportowy4Z. nieznanym42. przebazowanie45. akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. aeroklub / szkoła lotn.4. użytk. prywatnyZ. nieznanym2. spółka5. sprzedaż / wynajem3. przeds. państw.Y. inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu****Dęblin (EPDE)**Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Planowany punkt docelowy****Dęblin (EPDE)**Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Długość lotu /godz. min./**

00 20

 zdarzenie zaistniało na ziemi**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	□ □ □	□ □ □	□ □ 1 □	□ □ □	□ □ □
Pasażerowie	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □
Osoby postronne	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

Uczeń-pilot rozpoczęła szkolenie praktyczne do licencji PPL(A) w Aeroklubie „Orląt” w Dęblinie w sezonie 2020. W okresie letnim zakończyła loty przed wykonaniem pierwszej trasy samodzielnej. W dniu 20 listopada 2020 r. uczeń-pilot rozpoczęła loty sprawdzające po 3-miesięcznej przerwie. Zgodnie z programem wznowienia, uczeń-pilot wykonała loty dwusterowe z nowo przydzielonym instruktorem na samolocie Cessna 150, SP-KHD, które obejmowały loty po kręgu, lot do strefy oraz przelot nawigacyjny.

W dniu 24 listopada uczeń-pilot przybyła na lotnisko około godziny 8:00. W trakcie briefingu instruktor zwrócił uwagę, aby nie wlatywała w chmury (według danych METAR zachmurzenie BKN, podstawy na wysokości 1600-1700 ft). Uczeń-pilot złożyła plan lotu i około godziny 8:30 przeszła do hangaru, gdzie wykonała przegląd samolotu przed dniem lotnym. O godzinie 8:57 wystartowała do lotu. Nad punktem Oscar przeszła na łączność z FIS EPWA. Uczeń-pilot utrzymywała wysokość lotu około 1500 ft, kiedy zauważyła, że podstawy chmur obniżają się. Włączyła podgrzew gaźnika i obniżyła lot o 400 ft. Następnie wyłączyła podgrzew gaźnika i kontynuowała lot zgodnie z planem. Po około 20 minutach od startu, na wysokości 1100 ft, uczeń-pilot usłyszała zmianę odgłosu pracy silnika. Jednocześnie zauważyła spadek obrotów (z wartości 2300 do 1950 RPM). Zgłosiła do FIS EPWA problem z silnikiem oraz zamiar lądowania w terenie przygodnym.

W trakcie lądowania awaryjnego samolot skapotował. Uczeń-pilot doznała lekkich obrażeń ciała, ale samodzielnie wydostała się ze szczątków samolotu.

Podczas oględzin samolotu na miejscu zdarzenia ustalono, że dźwignia podgrzewu gaźnika znajdowała się w pozycji „zamknięty” (brak podgrzewu). Silnik samolotu w momencie zderzenia nie pracował.

ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Po zapoznaniu się z dotychczas zgromadzonymi materiałami Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych sformułowała dwa zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

Ośrodki szkolenia lotniczego:

- 1) Przeprowadzić dodatkowe szkolenie teoretyczne z personelem lotniczym ośrodków szkolenia w zakresie specyfiki lotów w warunkach jesienno-zimowych z uwzględnieniem możliwości wystąpienia oblodzenia gaźnika, rozpoznawania objawów oblodzenia oraz czynności, które należy podjąć po jego wystąpieniu.
- 2) Zmienić procedurę wznawiania po przerwie w lotach – przed kontynuacją kolejnych etapów szkolenia przez ucznia-pilota z ukończonym zadaniem I należy uwzględnić wykonanie samodzielnych kręgów nadlotniskowych pod nadzorem instruktora. Decyzję o ilości lotów podejmuje kierownik szkolenia po konsultacji z instruktorem prowadzącym.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Podpis na oryginale

Warszawa, 17.12.2020 r.