

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

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

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Płock (Koryto rzeki Wisła)

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

Płock (EPPL), Koryto rzeki Wisła 52⁰ 32' 10,70'' 19⁰ 40' 52,02''

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 9 | | 0 | 6 | | 1 | 5 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 0 | | 5 | 5 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
AEROSTAR-BACAU-RUMUNIA

Typ SP
YAKOVLEV-YAK 52

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | Y | D | D | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP
Użytkownik prywatny, Buresch Ralf -Niemcy

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

P Ł O C K - L O T N I S K O | | E P P L | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

P Ł O C K - L O T N I S K O | - | E P P L | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 0 | 0 8 |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
	<input checked="" type="checkbox"/>				
Pasażerowie					
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

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 15 czerwca 2019 r. przed godziną 10.00 LMT, po uzyskaniu zgody kierownika lotów lotniska Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej (EPPL), pilot samolotu YAK 52 o znakach rozpoznawczych SP-YDD wykonał start do pokazu pilotażu w ramach „Płockiego Pikniku Lotniczego Płock-2019”. Pokazy zgodnie z decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego odbywały się nad rzeką Wisłą na wysokości Starego Miasta Płocka. Centralnym punktem pokazu była barka zakotwiczona na Wiśle wraz z linią zakotwiczonych boi wyznaczających linię pokazu. Kierunek ustawienia barki uzależniony był od kierunku wiatru w danym dniu (dziobem pod wiatr). Pilot po starcie wprowadził samolot w lot wznoszący a następnie w lewy zakręt na kurs w przybliżeniu w łożu wiatru (wiejącego z kierunku 70-80⁰ z prędkością ok. 5 m/s). Po uzyskaniu kursu wzdłuż rzeki Wisła (pod prąd), nawiązaniu łączności z kierownikiem pokazu włączając równocześnie wytwornicę dymu, pilot rozpoczął wprowadzenie samolotu w zamierzony korkociąg. Z nieustalonej jeszcze na tym etapie badania zdarzenia przyczyny, w trakcie wykonywania opisywanego wyżej korkociągu w prawo, doszło do jego wypłaszczenia. Przez pierwsze dwa zwoje występowały wahania podłużne,

- następnie samolot pogłębił pochylenie i przeszedł w ustalony, prawy korkociąg, w którym pilot utrzymywał ściągnięty ster wysokości, lotki wychylone w prawo, ster kierunku wychylony w prawo,

- pomiędzy 5-6 obrotem (na podstawie zdjęć) nastąpiła próba wyprowadzenia – wycofanie ściągnięcia drążka i oddanie poza neutrum, która nie była skuteczna – brak zmian parametrów korkociągowych, następnie ponowne ściągnięcie drążka i chwilowa zmiana wychylenia steru kierunku na przeciwny,

- w połowie 9-go obrotu zwalnia prędkość kątowną obrotu, samolot dokręca kolejną ¼ obrotu i następuje przejście w lewy obrót,

- w lewym obrocie, po około ¼ obrotu, z dużym kątem pochylenia, lotkami wychylonymi w stronę obrotu (w lewo), z drążkiem ściągniętym, następuje uderzenie w powierzchnię wody.

W chwili zderzenia samolot był znacznie pochylony „na nos” i wyraźnie przechylony na lewe skrzydło, którym najpierw, a następnie silnikiem następuje uderzenie w powierzchnię rzeki Wisły. W wyniku zderzenia z lustrem wody o godzinie 10:55 LMT doszło do całkowitego zniszczenia samolotu, a pilot poniósł śmierć na miejscu.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK