

**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 fax - (22)5207354)

**I – OKREŚLENIE ZDARZENIA****INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

1	1	5	4	/	1	6													
---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, Wiśniew - lądowisko (N 52°04'50.1"; E 22°15'50.4")

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

2	0	1	6	0	6	0	1
Rok				Miesiąc		Dzień	

Czas lokalny zdarzenia

1	6	3	0	LMT
Godz.		Min.		

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

Zakłady Lotnicze 3Xtrim Sp. z o.o.

Typ SP

Samolot ultralekki 3X47 Navigator

Znaki rejestracyjne SP

S	P	-	S	B	B	A													
---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

OSL BB AERO

**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 <input type="checkbox"/> lot regularny	N <input type="checkbox"/> lot nieregularny	Z <input type="checkbox"/> nieznan
--	---	------------------------------------

D <input type="checkbox"/> lot krajowy	I <input type="checkbox"/> lot międzynarodowy	Z <input type="checkbox"/> nieznan
--	---	------------------------------------

**LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA**

**Rodzaj lotu**

Szkolny lub treningowy

10.  z instruktorem

13.  inny

11.  samodzielny

12.  kontrolny

Niehandlowy

20.  w celach własnych

23.  specjalny

26.  nieznanym

21.  służbowy

24.  nad otwartym morzem

22.  rządowy

25.  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

38.  inny

Loty różne

40.  lot badawczy

43.  lot poszukiwawczy

46.  inny

41.  nielegalny

44.  pokazowy / sportowy

47.  nieznanym

42.  przebazowanie

45.  akwizyc./ pokaz.

**Rodzaj użytkownika**

1.  aeroklub / szkoła lotn.

4.  użytk. Prywatny

7.  nieznanym

2.  spółka

5.  sprzedaż / wynajem

3.  przeds. Państw.

6.  inny

**TRASA LOTU**

**Ostatni punkt odlotu**

**K R A S O C I N | L I P I E - E P K L | | | | | | | |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

**B I A Ł A | P O D L A S K A - E P B P |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu**

**0 0 | 0 1 | M I | N**

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
				2	
Pasażerowie					
Osoby postronne					

**Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu**



## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W dniu 01.06.2016 roku pilot – instruktor samolotowy wykonywał lot z uczniem – pilotem z lądowiska EPKL do EPBP. W wyniku pogorszenia się warunków atmosferycznych (front burzowy) na trasie lotu instruktor zdecydował o lądowaniu na lądowisku Wiśniew w celu przeczekania przejścia frontu. Po zaprzestaniu opadów i po sprawdzeniu stanu pola wzlotów instruktor zdecydował o kontynuowaniu dalszego lotu do EPBP. Start wykonywał uczeń – pilot na kierunku 10 wykorzystując całą długość trawiastego pola wzlotów. W trakcie rozbiegu uczeń – pilot utracił kierunek startu i instruktor przejął sterowanie w ok. połowie długości pola wzlotów (na trawersie hangarów). Po oderwaniu samolotu w końcowej części pola wzlotów nastąpiło zderzenie ze słupkiem betonowym lewą częścią statecznika poziomego (nastąpiło oderwanie lewej końcówki usterzenia poziomego), co doprowadziło do upadku samolotu na pole ze zbożem. W wyniku uderzenia o ziemię zostały wyłamane: 3 łopaty śmigła, goleń podwozia przedniego i głównego oraz uszkodzone ostony silnika. Instruktor i uczeń - pilot po wyłączeniu iskrowników i zasilania głównego samodzielnie opuścili samolot. Nikt nie odniósł obrażeń.

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

### **Komentarz Komisji:**

Komisja przypomina komentarz, który został zamieszczony w Raporcie końcowym wypadku lotniczego nr 900/10 zaistniałego w m . Jastarnia w dniu 16 sierpnia 2010 r.

*Zaleca pilotom statków powietrznych analizę wszystkich istotnych czynników z uwzględnieniem współczynnika bezpieczeństwa przy planowaniu lotu w celu obliczenia wymaganego TODR (albo TODA) dla operacji startu, które nie wykraczałyby poza użytkową część drogi startowej lub pola wzlotów i zapewniało gradient wznoszenia z przewyższeniem 15 m nad przeszkodami.*

*Należy również pamiętać, że dane przedstawione w instrukcjach użytkowania w locie statków powietrznych są opracowane na podstawie prób wykonanych na nowych samolotach i przez pilotów o dużym doświadczeniu i umiejętnościach lotniczych. Stan techniczny większości użytkowanych w Polsce samolotów jest raczej wskazujący na wieloletnie użytkowanie, a także umiejętności pilotażowe nie wszystkich pilotów są jeszcze takie jak zawodowych pilotów zatrudnionych przez producenta do testowania nowych samolotów.*

*Przy każdym starcie, a w szczególności z pasów startowych/pól wzlotów trawiastych należy określić sobie „punkt decyzji”, w którym należy przerwać start i można zatrzymać samolot na części użytkowej. **NIE WOLNO** psychicznie „zaprogramować” się na wykonanie operacji startu bez względu na jego przebieg i próbować wystartować na „siłę”.*

*Jeśli samolot jest nadal na ziemi i nie przyspiesza, należy „trzymać” się określonego „punktu decyzji” i przerwać start. Należy pamiętać, że jeśli trawa jest mokra lub wilgotna, będzie potrzebny dłuższy dystans do zatrzymania statku powietrznego. Nawet jeśli wyliczenia pokazują, że operacja startu powinna odbyć się prawidłowo, to może należałoby przyjąć zalecaną przez kanadyjskich instruktorów lotniczych regułę 50/70: **jeśli statek powietrzny nie osiągnął 70% prędkości oderwania w odległości 50% użytkowej długości drogi startowej/pola wzlotów, należy start przerwać.** Inna praktyczna reguła zaleca: **prędkość oderwania powinna być osiągnięta na dystansie 75% długości drogi startowej/pola wzlotów. Jeśli nie została osiągnięta na tej odległości start powinien być przerwany.***

## **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

*NIE ZAPROPONOWANO.*

## **PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM**