

# RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

## INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

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

## MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Burkatów (gm. Świdnica / pow. Świdnicki ).

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

Burkatów 50<sup>0</sup> 47,574' 16<sup>0</sup> 28,017'  
N \_\_\_\_\_ ; E \_\_\_\_\_ ;

## CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|5| | |0|9| | |2|7|  
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|3| | |0|0|  
Godz. Min.

## STATEK POWIETRZNY

Producent SP  
Mc Donnell Douglas Helicopter Hughes 369E - USA

Typ SP  
Mc Donnell Douglas MD 500E

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|S|O|O| |

Państwo rejestracji SP  
Polska

Nazwa użytkownika SP  
LIMA Sp. z o. o. ul. Dworcowa 4, 87-400 Golub-Dobrzyń

## 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**

**B U R K A T Ó W** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

**Ś W I D N I C A** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu**

**0 0 | 3 0**

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
		<b>x</b>			
Pasażerowie			<b>x</b>		
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:

Wytracenie prędkości przed manewrem wlotu na kierunek linii energetycznej.  
Szybka samoczynna zmiana kierunku śmigłowca w prawo.  
Próba odzyskania sterowania nad śmigłowcem.  
Zatrzymanie samoobrotu śmigłowca, zerwanie linii energetycznej, kontakt ze słupem i drzewem, uderzenie o ziemię i przechylenie śmigłowca na prawy bok.

##### ETAP LOTU:

Wykonanie manewru w lewo przed wlotem na kolejną odnogę badanej linii energetycznej średniego napięcia.

## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W dniu 27 września 2015 r. pilot śmigłowca MD500E wraz z operatorem urządzeń rejestrujących przystąpił do przygotowania śmigłowca na lotnisku w Świebodzicach w celu wykonywania z powietrza inspekcji linii energetycznych średniego napięcia w okolicach Wałbrzycha. Po pierwszym wykonanym locie trwającym około 3 godzin pilot wylądował na lądowisku k/Burkatowa gdzie odtworzono gotowość śmigłowca (tankowanie do pełna, przegląd i uzupełnienie dokumentacji śmigłowca). Około godziny 12:30 załoga wystartowała do kontynuacji rozpoczętej inspekcji linii energetycznej położonej w górskiej dolinie w kierunku Świdnicy. W miejscowości Burkatów załoga doleciała do kolejnej odnogi w przebiegu linii.

Nalot na każdą odnogę („branch”) musi być wykonany osobno, tak, by graniczne słupy lub transformatory zostały ujęte w przedniej i tylnej kamerze termowizyjnej znajdujących się na podwieszeniu zewnętrznym śmigłowca. Przelot wykonuje się około 37 metrów nad wierzchołkami słupów kontrolowanej linii energetycznej ze względu na zogniskowanie kamer oraz zapisy lasera.

Pilot wykonał przelot nad „branch'em” i zrobił manewr zakrętu w lewo około 220°, aby zarejestrować transformator w przedniej kamerze termowizyjnej, a następnie planował wykonać zakręt w prawo, wcześniej wytracając prędkość do około 20-30 węzłów. Podczas wyhamowania prędkości pilot odpuścił skok ogólny oraz lewą nogę sterownicy nożnej i gdy osiągnął zamierzoną prędkość zaczął podnosić skok do góry. Śmigłowiec zareagował szybką zmianą kierunku w prawo, której pilot nie mógł zatrzymać wciskając lewą nogę. Pilot próbował odzyskać sterowanie śmigłowcem wycofywaniem lewej nogi i ponownym jej wciskaniem, ale śmigłowiec nie reagował zmniejszeniem prędkości obrotowej tracąc gwałtownie wysokość. Pilot wykręcił przepustnicę z jednoczesnym zrzućeniem skoku do minimum co zatrzymało samoobrot śmigłowca. W pionowej autorotacji przy dużym opadaniu pilot zwiększył całkowicie skok ogólny. Śmigłowiec zderzył się z linią energetyczną, drzewem oraz zahaczając o słup uderzył w ziemię przechylając się na prawy bok z dużą prędkością pionowego opadania.

Pilot i operator opuścili śmigłowiec o własnych siłach odnosząc obrażenia, a śmigłowiec uległ zniszczeniu.

### **WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA**

Nie wydano zaleceń.

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

*podpis na oryginale*

mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK