

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU LOTNICZYM  
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**

**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| 8 | 4 | 4 | / | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, Jastarnia– Miejsca Przystosowanego do Startów i Lądowań (54°42'37"N 018°38'43"E)

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 1 |      | 0 | 7 |      | 1 | 8 |  
Rok                      Miesiąc                      Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 0 | 6 |      | 3 | 5 |      | LMT |  
Godz.                      Min.

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

AERO-AT Sp z o.o.

Typ SP

Samolot AT-3 R100

Znaki rejestracyjne SP

| S | P - | T | A | R | | | | | | | | | | | | | |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Prywatny/ Barfly Sp. z o.o.

**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

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**

**J A S T A R N I A**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

**O L S Z T Y N - D A J T K I E P O D**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość trasy lotu**

□ □ □ □ □ □ □ □

**DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO**  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
	□ □ □	□ <b>1</b> □	□ □ □	□ □ □	□ □ □
Pasażerowie	□ □ □ □	□ □ □ □	□ <b>1</b> □	□ □ □ □	□ □ □ □
Osoby postronne	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □		
<b>Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu</b>					

#### IV – USZKODZENIA

##### Uszkodzenia statków powietrznych

D  zniszczony    S  poważnie uszkodzone    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:

- PRZYBYCIE NA LOTNISKO PILOTA I PASAZERA
- PRZYGOTOWANIE SAMOLOTU DO LOTU
- OKREŚLENIE KIERUNKU WIATRU
- WYKOŁOWANIE NA POCZĄTEK PASA STARTOWEGO NA KIERUNKU 135 STOPNI
- ROZPOCZĘCIE ROZBIEGU DO STARTU
- ODERWANIE SAMOLOTU I PRZEJSCIE NA WZNOSZENIE
- SPADEK MOCY SILNIKA W TRAKCIE WZNOSZENIA
- PRZERWANIE WZNOSZENIA
- PRZECIAGNIĘCIE SAMOLOTU
- UTRATA KIERUNKU W LEWĄ STRONĘ
- UDERZENIE W POWIERZCHNIĘ ZIEMI OGONEM SAMOLOTU, NASTĘPNIE PODWOZIEM GŁÓWNYM I PRZEDNIM, LEWA KOŃCÓWKĄ SKRZYDŁA
- OBRÓT W LEWO O OK. 100-110 STOPNI.
- POŻAR SAMOLOTU
- OPUSZCZENIE KABINY SAMOLOTU PRZEZ PASAZERA I PILOTA
- BEZSKUTECZNA PRÓBA UGASZENIA POŻARU SAMOLOTU.

##### ETAP LOTU:

WZNOSZENIE PO STARCIE

## **CZEŚĆ 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 zawodowy samolotowy wraz pasażerem przybyli na inne miejsce przystosowane do startów i lądowań Jastarnia w celu wykonania lotu samolotem AT-3 R100 na lotnisko EPOD. W tym samym czasie przygotowywał się do lotu samolotem Cessna 182 inny pilot. Po określeniu kierunku wiatru na podstawie wskazań wskaźnika wiatru jak i podrucanej trawy piloci przyjęli, że właściwym do startu będzie kierunek 135 stopni. Pilot samolotu Cessna 182 wykonał start z kierunkiem 135. W tym czasie pilot samolotu AT-3 R100 przygotowywał samolot do lotu. Po uruchomieniu silnika pilot przeokołował na miejsce poza ogranicznikami początku pasa startowego na kierunku 135 stopni. Po zatrzymaniu pilot wykonał próbę silnika. Wszystkie parametry były w normie. Po wykonaniu czynności według listy kontrolnej pilot rozpoczął start. Po oderwaniu samolot przeszedł na wznoszenie w trakcie, którego silnik samolotu stracił częściowo moc. Samolot przestał się wznosić i zaczął „przepadać”. Pilot ostrzegł pasażera o zagrożeniu zderzenia z ziemią i starał się utrzymać samolot w osi startu i na dużych kątach natarcia. Pierwszy kontakt z powierzchnią ziemi nastąpił częścią ogonową następnie podwoziem głównym i przednim oraz silnikiem. Po obrocie w lewo o ok. 100-110 stopni samolot zatrzymał się i zaczął się palić. Pasażer, a następnie pilot opuścili samolot i podjęli nieskuteczną próbę gaszenia pożaru. W wyniku doznanych obrażeń pilot i pasażer zostali przewiezieni do szpitala.

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

*NIE WYDANO.*

## **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

W dniu 18.07.2011 r. starty samolotów Cessna 182 i AT-3 R100 odbywały się na kierunku 125° z pasa startowego o długość 600 m. Starty w tym kierunku odbywały się na naturalne przeszkody terenowe znajdujące się w odległości 80 m od końca pasa startowego (linia drzew o wysokości od 14 do 20 m AGL).

W polskich przepisach lotniczych zgodnie, z Wytycznymi Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 marca 2008 r. w sprawie innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych, nie są określone wymagania jakie powinny spełniać Inne Miejsca Przystosowane do Startów i Lądowań Statków Powietrznych. W związku z powyższym wskazane by było ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych stosowanie przez zarządzających ww. miejscami zapisów zamieszczonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury<sup>1</sup> w sprawie wymagań dla lądowisk, a w szczególności dotyczących: długości pasa startowego oraz powierzchni określających dopuszczalną wysokość obiektów naturalnych i sztucznych z obydwu kierunków pasa startowego.

Dowódcy przed podjęciem decyzji startu na tym kierunku powinni zwrócić szczególną uwagę czy faktyczne osiągi statków powietrznych zapewniają bezpieczny przelot ponad szczytami istniejących przeszkód terenowych.

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

*podpis na oryginale*

<sup>1</sup> ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie wymagań dla lądowisk (Dz. Urz. Nr 170 Poz. 1791) znajdują się następujące zapisy: § 5.1 „Długość pasa startowego na lądowiskach powinna być taka, aby statek powietrzny (lub zespół statków powietrznych w przypadku lotów holowanych) przy bezwietrznej pogodzie, po oderwaniu się na końcu pasa mógł przejść na wysokości co najmniej 15 m ponad szczytami istniejących obiektów stałych i tymczasowych, aż do osiągnięcia wysokości 100 m ponad wzniesieniem lądowiska”. oraz § 5.2 „Pasy startowe, na lądowiskach dla samolotów i szybowców, powinny mieć rozporządzalną długość rozbiegu co najmniej o 50% większą od długości wymaganej dla statku powietrznego korzystającego z danego lądowiska, odpowiednio skorygowaną ze względu na rodzaj i spadek nawierzchni”.