

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

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

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Dęblin (woj. Lubelskie / pow. Rycki).

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

Lotnisko Dęblin (EP $51^{\circ}33'15,05''$ $021^{\circ}52'24,41''$
N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|5| |0|8| |1|5|
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|9| |0|3|
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
WSK "PZL-Mielec"

Typ SP
PZL M-18B Dromader

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|Z|W|L| | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP
EADS PZL „Warszawa-Okęcie” S.A. Wydział Usług Lotniczych-Mielec.

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

D E B L I N | L O T N I S K O | E P D E | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

L U B L I N - R A D A W I E C - E P L R |

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 sierpnia 2015 r. przed wieczorem, po zakończeniu serii lotów gaśniczych i uzyskaniu zgody Kontrolera TWR lotniska EPDE, pilot samolotu PZL M-18B Dromader o znakach rozpoznawczych SP-ZWL wykonał niski przelot z kursem 300 na wysokości ok. 1,5-1,6 m (podanej tu jako odległość kół podwozia od poziomu ziemi) wzdłuż drogi kołowania „A” po południowej stronie drogi startowej. Przed skrzyżowaniem drogi kołowania „A” z drogą kołowania „D” pilot wprowadził samolot w lot wznoszący a następnie w lewy zakręt na kurs w przybliżeniu w łożu wiatru (wiejącego z kierunku 70 z prędkością ok. 5 kts). Po uzyskaniu kursu w łożu wiatru pilot rozpoczął prawy zakręt z zamiarem wyprowadzenia samolotu na kurs przeciwny do kursu, z którym wykonał niski przelot – tj. na kurs 120 – ze znizaniem w ostatniej fazie, tak, aby wykonać ponowny niski przelot wzdłuż drogi kołowania „A”, lecz w kierunku przeciwnym do tego, w jakim nadleciał do lotniska. **Manewr taki jest normalnym manewrem nawracania, stosowanym podczas zabiegów agrolotniczych, podobnie jak niski przelot.** Z nieustalonej jeszcze na tym etapie badania zdarzenia przyczyny, w trakcie wykonywania opisywanego wyżej zakrętu w prawo, gdy samolot znajdował się na kursie ok.50° (±15) na północ od płaszczyzny postojowej statków powietrznych Apron „C”, doszło do przeciągnięcia i zapoczątkowania prawego korkociągu, a w następstwie tego do zderzenia z ziemią o godzinie 19:03 LMT. W chwili zderzenia samolot był znacznie pochylony „na nos” i wyraźnie przechylony na prawe skrzydło, którego końcówka jako pierwsza weszła w kontakt z ziemią. W wyniku zderzenia z ziemią 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