

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|8|3|-|2|0|1|5| | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Natolin (gm. Jedlnia / pow. Radomski).

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

Natolin $51^{\circ}24'11,7''$ $021^{\circ}13'15,3''$

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

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

Czas lokalny zdarzenia

|1|7| |1|5|
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Robinson Helicopter Company R44 Raven II - USA

Typ SP

R44 Raven II Robinson

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|T|V|N| |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

GB Aerocharter 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

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

R A D O M | S A D K Ó W | E P R A | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

R A D O M | P I A S T Ó W | E P R P | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 0 | 2 5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

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

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 22 sierpnia 2015 r. o godzinie 16.50 pilot śmigłowca R 44 Robinson Raven II wystartował z lotniska Radom-Piastów (EPRP) na lotnisko Radom-Sadków (EPRA) celem filmowania pokazów lotniczych Air Show. Na pokładzie śmigłowca znajdował się operator TVN. Śmigłowiec przed startem dotankowano do 160 litrów paliwa. Po dolocie na wyznaczone i uzgodnione z organizatorami pokazów miejsce filmowania, pilot utrzymywał wyznaczoną wysokość zawisu około 150 metrów pod wiatr z kierunku 100° i prędkości około 6 m/s. Po paru minutach operowania śmigłowca wskazówka obrotomierza silnika przemieściła się w górne położenie osiągając wartość powyżej 110%. Pilot poinformował przez radio kierownika lotów, że przerywa zadanie i odchodzi znad terenu pokazów na lotnisko Piastów. W trakcie odlotu silnik zaczął pracować bardzo głośno zwiększając obroty. Przy zmniejszaniu obrotów silnika korektą na dźwigni skoku i mocy i nieznacznym zmniejszeniu skoku wirnika nośnego odgłos nadobrotów silnika zmniejszył się, równocześnie nastąpił spadek obrotów wirnika nośnego i utrata wysokości. Pilot pracując ręcznie manetką mocy utrzymywał zakres pracy silnika na słuch, co nie skutkowało zatrzymaniem opadania śmigłowca. Widząc na torze lotu drzewa i oceniając brak możliwości przelecenia nad nimi pilot podjął decyzję lądowania w terenie przygodnym wykonując dowrót pod wiatr. Przy prędkości postępowej około 120 km/h i znacznej prędkości opadania, pilot wykonał lądowanie sposobem zbliżonym do autorotacyjnego zaciągając drążek sterowy na siebie. W efekcie prędkość postępową znacznie zmalała, ale wyrównanie i podciągnięcie skoku wirnika na wysokości około 12 stóp nie dało zamierzonego rezultatu i śmigłowiec uderzył w ziemię śmigiełkiem ogonowym nieznacznie tracąc kierunek i przechylając się na prawy bok z dużą prędkością pionowego opadania, przewracając się na lewy bok. Pilot i operator opuścili śmigłowiec o własnych siłach nie odnosząc większych obrażeń, a śmigłowiec uległ zniszczeniu.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK