

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 | 9 | 3 | 6 | / | 1 | 5 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / woj. MAZOWIECKIE

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

Bielice, pow. sochaczewski N 54° 10' 49'' ; E 020° 17' 25''**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 5 |

Rok

| 0 | 9 |

Miesiąc

| 0 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 8 |

Godz.

| 1 | 5 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Helicopteres Guimbal

Typ SP

Śmigłowiec Cabri G2

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | N | H | E |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego WSOSP**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 nieznanD 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. nieznan

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. nieznan

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. prywatny

Z. nieznan

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przeds. państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

L | A | D | O | W | I | S | K | O | S | O | C | H | A | C | Z | E | W

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

L | A | D | O | W | I | S | K | O | S | O | C | H | A | C | Z | E | W

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | 0 | 0 | 5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="2"/>	<input type="text"/>
Pasażerowie	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Osoby postronne	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

W dniu 08.09.2015 r. załoga śmigłowca w składzie uczeń-pilot i instruktor-pilot wykonywała loty wg Programu Szkolenia do licencji PPL(H) AOSL WSOSP, ćwiczenie EX-1 „Egzamin przed lotem samodzielnym”. Ćwiczenie obejmuje wykonanie dwóch lotów po kręgu nadlotniskowym z normalnym startem i lądowaniem oraz dwóch lotów z normalnym startem i stromym lądowaniem z symulowaną awarią silnika. Wykonywanie ćwiczenia rozpoczęło około godziny 17:50 LMT. W około 20 minucie egzaminu, w czwartym locie po kręgu, na trawersie lotniska pomiędzy II a III zakrętem na wysokości około 1500 ft AGL, instruktor-pilot przystąpił do wykonywania drugiej w ćwiczeniu, symulowanej awarii silnika. Podczas wykonywania imitacji autorotacji, dławienie silnika i odzyskanie mocy wykonał instruktor-pilot, natomiast lot w szybowaniu autorotacyjnym wykonywał uczeń-pilot pod jego kontrolą, starając się utrzymać nakazane parametry. Odzyskanie mocy instruktor-pilot wykonał na wysokości około 800 ft AGL, obracając rękojeść dźwigni skoku ogólnego w lewo (wkręcając korekcję) na zakres pracy silnika powyżej 2000 obr/min, natomiast obroty wirnika nośnego utrzymywały się w granicach zielonego zakresu na wyświetlaczu EPM (520 – 530 obr/min). Po wkręceniu korekcji uczeń-pilot, pod kontrolą instruktora kontynuował dalsze zniżanie z nakazanymi parametrami lotu. Po wykonaniu „flare” (zadarcie śmigłowca) i „przełamaniu” śmigłowca do lotu poziomego na bezpiecznej wysokości zaczęto rozpędzać śmigłowiec w celu kontynuowania lotu po kręgu nadlotniskowym. Według relacji instruktora-pilota, na wysokości około 30 – 60 ft, w początkowym etapie rozpędzania, przed przejściem na ustalone wznoszenie, nastąpiło gwałtowne zachwianie równowagi śmigłowca z odczuwalnym odchyleniem i przechyleniem w lewą stronę oraz gwałtownym, nienaturalnym przepadaniem z odczuwalnym spadkiem mocy. Instruktor-pilot natychmiast przejął sterowanie śmigłowcem i przerywając start podjął próbę wykonania lądowania autorotacyjnego na wprost, starając się zminimalizować skutki przyziemienia. Miejsce ewentualnego przymusowego lądowania (podczas wykonywania ćwiczenia) zostało wybrane na dużej, odkrytej płaszczyźnie terenu poza obszarem zabudowanym, pozbawionym przeszkód. Lądowanie w terenie przygodnym nastąpiło z niewielkim dobiegiem w odległości około 80 – 100 metrów od miejsca wyprowadzenia śmigłowca z imitacji autorotacji. W wyniku przyziemienia w grząskim terenie (grunt orny po opadach deszczu) śmigłowiec uległ uszkodzeniu.

Załoga nie odniosła obrażeń. Śmigłowiec został zabezpieczony do dalszych badań.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Nie sformułowano na tym etapie badania

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale