

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 | 4 | 7 | 0 | / | 1 | 3 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA (woj. POMORSKIE / pow. KOŚCIERSKI)

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

WYGONIN gm. STARA KISZEWA N 53° 58' 21'' ; E 018° 08' 23''

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 9 | 1 | 3 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

0 | 9 | 5 | 0 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Robinson Helicopter Co. USA

Typ SP

Śmigłowiec Robinson R44 Raven II

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | W | N | P |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

HOTEL 1231 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

B | O | R | C | Z | g | m . | S | O | M | O | N | I | N | O

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

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

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | 0 | 1 | 4

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga

Śmiertelne

Poważne

Nieznaczące

Nie było

Nieznane

1

Pasażerowie

2

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

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

START Z LĄDOWISKA W BORCZU W CELU WYKONANIA LOTU PO TRASIE.

LOT PO TRASIE BORCZ – LOTNISKO EPBY.

ZDERZENIE ŚMIGŁOWCA Z ZIEMIĄ W REJONIE MIEJSCOWOŚCI WYGONIN.

ETAP LOTU:

LOT PO TRASIE

CZĘŚĆ OPISOWA:

Zgodnie ze złożonym planem lotu, w dniu 13.09.2013 r. o godzinie 9:30 LMT zaplanowano przelot po trasie Borcz – lotnisko EPBY. Start z lądowiska w Borczu odbył się o godzinie 9:36 (według danych odczytanych z urządzenia GPSMAP 695, które było zabudowane na pokładzie śmigłowca). Pilot wystartował z dwoma pasażerami na pokładzie. O godzinie 9:44 (według danych odczytanych z zapisu korespondencji radiowej) pilot nawiązał łączność z sektorem FIS Gdańsk, podając trasę lotu, wysokość i czas startu. Na pytanie Informatora FIS o pogodę po trasie, pilot potwierdził, że warunki nie są korzystne (w dniu 13.09.2013 r. od godz. 08:15 do godz. 9:45 dla lotniska EPGD, położonego w odległości około 16 km na północny-wschód od miejsca startu śmigłowca zostało wydane ostrzeżenie lotniskowe o dalszym utrzymywaniu się mgły, ograniczającej widzialność poniżej 800 m oraz o zachmurzeniu BKN/OVC o podstawie poniżej 200 ft). Informator FIS podał pilotowi wartość aktualnego ciśnienia na lotnisku EPGD oraz zapytał o czas przybycia nad punkt MIKE lotniska EPBY. Pilot odpowiedział, że nad punktem MIKE będzie za około 35 minut, po czym został poproszony o zgłoszenie trawersu Czarska. Informator FIS, po uzgodnieniu warunków przelotu z lotniskiem EPBY, o godzinie 9:47 przekazał pilotowi, że nie ma warunków do lądowania wg przepisów VFR, może natomiast lądować według VFR spec, co pilot potwierdził. Z analizy zapisu radarowego trajektorii lotu wynika, że śmigłowiec deklarowaną w złożonym planie lotu wysokość przelotu 1000 ft osiągnął po około trzech minutach od startu. Nabór wysokości był kontynuowany do ok. 3000 ft. Na niecałą minutę przed zderzeniem z ziemią śmigłowiec był na wysokości ok. 2000 ft. Około godziny 9:50 śmigłowiec zderzył się z ziemią na polu uprawnym w rejonie miejscowości Wygonin. W wyniku zdarzenia pilot i pasażerowie ponieśli śmierć, natomiast śmigłowiec uległ zniszczeniu i częściowo spłonął.

PKBWL, po przybyciu na miejsce, dokonała oględzin rejonu miejsca zdarzenia i wraku śmigłowca oraz pobrała próbki paliwa ze zbiornika dodatkowego śmigłowca. Po szczegółowych oględzinach, przeprowadzonych w dniu 14.09.2013 r., wrak śmigłowca został przetransportowany do miejsca wyznaczonego przez Prokuraturę i zabezpieczony do dalszych badań.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale

L.dz.: 3785 / 13