RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (~~POWAŻNYM INCYDENCIE~~) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

1475/13

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / województwo zachodniopomorskie / powiat gryfiński

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

CHOJNA (Lotnisko) – na pasie startowym dawnego lotniska poniemieckiego a następnie poradzieckiego

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2013	09	13
Rok	Miesiąc	Dzień

Czas lokalny zdarzenia

19	30
Godz.	Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

SKY WALKER LEICHTFLUGZEUG GMBH&CO Neuenrade

Typ SP

ULM SKY WALKER

Znaki rejestracyjne SP

D-MJMN

Państwo rejestracji SP

Niemcy

Nazwa użytkownika SP

Osoba prywatna

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. ☐ pasażerski
2. ☐ cargo
3. ☐ pasaż./cargo
4. ☐ przebazowanie
5. ☐ szkolny / kontrolny
6. ☐ inny
7. ☐ nieznany

S ☐ lot regularny N ☐ lot nieregularny Z ☐ nieznany

D ☐ lot krajowy I ☐ lot międzynarodowy Z ☐ nieznany

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy
10. ☐ z instruktorem 11. ☐ samodzielny 12. ☐ kontrolny
1Y. ☐ inny

Niehandlowy
20. ☒ w celach własnych 21. ☐ służbowy 22. ☐ rządowy
23. ☐ specjalny 24. ☐ nad otwartym morzem 2Y. ☐ inny
2Z. ☐ nieznany

Handlowy
30. ☐ lot agro 31. ☐ lot gaśniczy 32. ☐ lot obserwacyjny
33. ☐ lot reklamowy 34. ☐ z ładunkiem podwiesz. 35. ☐ lot sanitarny
36. ☐ transport drewna 37. ☐ nad otwartym morzem 3Y ☐ inny

Loty różne
40. ☐ lot badawczy 41. ☐ nielegalny 42. ☐ przebazowanie
43. ☐ lot poszukiwawczy 44. ☐ pokazowy / sportowy 45. ☐ akwizyc./ pokaz.
4Y. ☐ inny 4Z. ☐ nieznany

Rodzaj użytkownika

1. ☐ aeroklub / szkoła lotn. 2. ☐ spółka 3. ☐ przeds. Państw.
4. ☒ użytk. Prywatny 5. ☐ sprzedaż / wynajem Y. ☐ inny
Z. ☐ nieznany

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długotrwałość lotu

1

Po rozpoczęciu startu

III – OBRAŻENIA CIAŁA

	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
Załoga	1				
Pasażerowie					
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:	ETAP LOTU:
PRZYGOTOWANIE DO STARTU *START* *ROZPOCZĘCIE WZNOSZENIA* *WZNOSZENIE NIE WYŻEJ NIŻ 15M* *GWAŁTOWNA UTRATA WYSOKOŚCI* *ZDERZENIE Z ZIEMIĄ*	*POCZĄTEK WZNOSZENIA;*

CZĘŚĆ OPISOWA:

Samolot ultralekki **SKY WALKER** (rok budowy 1985) rozpoczął start z progu pasa 27 nieczynnego lotniska wojskowego. W czasie startu wiał boczny wiatr z prawej strony o prędkości 4-5 m/s (według świadków obserwowane były również porywy wiatru). Po nabraniu wysokości około 15 m nastąpiło gwałtowne pochylenie nosa samolotu połączone z utratą prędkości lotu. Samolot z kątem zniżania szacowanym na około 45° zderzył się przednią częścią kadłuba z betonową nawierzchnią pasa, blisko jego lewej krawędzi. W wyniku zderzenia złamała się przednia część rury kilowej (przed siedzeniem pilota) stanowiącej główny element konstrukcyjny kadłuba. Samolot wykonał obrót wokół osi poprzecznej, w trakcie którego nastąpiło dalsze niszczenie jego konstrukcji: złamanie zastrzałów skrzydła, konstrukcji łoża silnika oraz tylnej części belki ogonowej (za fotelem pasażera). Samolot zatrzymał się w pozycji siedzeniami do góry.

Fot. 1 Miejsce zderzenia samolotu z ziemią

Odległość od miejsca zderzenia z ziemią do miejsca zatrzymania samolotu wynosiła 11 m. W wyniku pierwszego zderzenia z ziemią pilot, zajmujący miejsce na pierwszym fotelu, został wyrwany z pasów i uderzył przodem o betonową nawierzchnie pasa w odległości 4,2 m od miejsca pierwszego zetknięcia samolotu z ziemią. W wyniku poniesionych obrażeń, pomimo podjęcia akcji reanimacyjnej, pilot poniósł śmierć.

Przeprowadzone oględziny miejsca wypadku i wraku samolotu wykazały:

1) Silnik pracował do zderzenia z ziemią (elementy drewnianego w wyniku kontaktu z ziemią zostały rozrzucone w znacznej odległości od miejsca zatrzymania wraku).

2) W gaźniku silnika znajdowało się paliwo, układ paliwowy był drożny, a w zbiorniku paliwa znajdowało się paliwo w ilości zabezpieczającej wykonanie lotu.

3) Część linek sterujących (jedna linka napędu steru wysokości realizująca wychylenie steru do dołu oraz linki napędu lotek) były przerwane. Charakter zerwania linek wskazuje na występowanie dużej siły rozciągającej (rozkręcenie splotu). Na podstawie oględzin można stwierdzić, że do zderzenia z ziemią była zachowana ciągłość układów sterowania sterem wysokości, kierunku, lotek oraz silnikiem.

4) Fotel pilota (spełniający również funkcję zbiornika paliwa) był nieuszkodzony.

5) Pilot był zapięty w pasy biodrowe i barkowe oraz wykonywał lot w kasku.

6) Pasy biodrowe i barkowe pilota w wyniku zderzenia były zerwane w miejscach szwów.

Fot. 2 Widok zerwanych pasów biodrowych i barkowych

CZĘŚĆ OPISOWA- cd:

Według ustaleń Komisji, samolot nie miał dokumentów potwierdzających jego zdatność do lotu (ostatni wpis w dokumentacji samolotu poświadczający zdatność do lotu i jakikolwiek formalny przegląd techniczny był wykonany 1987 roku).

Pilot samolotu nie posiadał dokumentów uprawniających do wykonywania lotów na samolotach ultralekkich. Według oświadczeń świadków zdał wymagane w tym zakresie egzaminy w czeskiej szkole latania LAACR, ale jeszcze nie odebrał świadectwa kwalifikacji. Według zeznań świadków pilot posiadał duży (nieformalny) nalot na samolocie tego typu. Lot na tym egzemplarzu samolotu **SKY WALKER** był jego pierwszym lotem.

Prawdopodobną przyczyną wypadku było przeciągnięcie samolotu w początkowej fazie wznoszenia, co doprowadziło do przepadnięcia i zderzenia pod dużym kątem z ziemią.

Niewielki stopień uszkodzenia rejonu miejsca zajmowanego przez pilota oraz wykonywanie przez niego lotu w kasku ochronnym może wskazywać, że **pilot miał szansę przeżycia** gdyby nie doszło do zerwania wszystkich pasów bezpieczeństwa w miejscu ich szycia, w wyniku czego pilot uderzył przodem w betonową nawierzchnię pasa.

Przyczyną zerwania pasów było znaczne osłabienie szwów spowodowane ich wiekiem (najprawdopodobniej 28 lat), niewymienianych od budowy samolotu.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Przedstawiciele Komisji przeprowadzili rozmowę z obecnymi na miejscu zdarzenia członkami miejscowego stowarzyszenia lotniczego, zwracając szczególną uwagę na konieczność uregulowania formalnych kwestii związanych z wykonywaniem przez nich lotów.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale

11.10.2013 r.

L.dz. 3892/13