

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

||||| ||||| |3|3|8| / |1|4|

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA

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

RADGOSZCZ k. DĄBROWY TARNOWSKIEJ N 50°12' ; E 21°08' ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|4|

Rok

|0|3|

Miesiąc

|2|2|

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|6|

Godz.

|5|0|

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

CESSNA AIRCRAFT COMPANY - USA

Typ SP

CESSNA-152

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|G|M|S|

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

EADS PZL „WARSZAWA OKĘCIE” S.A.

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. pasażerski

2. cargo

3. pasaż./cargo

4. przebazowanie

5. szkolny / kontrolny

6. inny

7. 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 instruktorem1Y. inny11. samodzielny12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych23. specjalny2Z. nieznanym21. służbowy24. nad otwartym morzem22. rządowy2Y. inny

Handlowy

30. lot agro33. lot reklamowy36. transport drewna31. lot gaśniczy34. z ładunkiem podwiesz.37. nad otwartym morzem32. lot obserwacyjny35. lot sanitarny3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy43. lot poszukiwawczy4Y. inny41. nielegalny44. pokazowy / sportowy4Z. nieznanym42. przebazowanie45. akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. aeroklub / szkoła lotn.4. użytk. PrywatnyZ. nieznanym2. spółka5. sprzedaż / wynajem3. przeds. Państw.Y. inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu****K | A | N | I | Ó | W | E | P | K | W |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Planowany punkt docelowy****M | I | E | L | E | C | E | P | M | L |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Długość lotu****- | - | 5 | 7 |****DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO** zdarzenie zaistniało na ziemi**III – OBRAŻENIA CIAŁA****Załoga**

Śmiertelne

Poważne

Nieznaczne

Nie było

Nieznane

| | |

| | |

| | |

| 2 |

| | |

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:

- Start samolotu z lotniska Kaniów EPKW.
- Lot po trasie, z ominięciem po stronie południowej, CTR EPKK
- Okolo godziny 16:40, będąc w rejonie Dąbrowy Tarnowskiej, załoga poczuła w kabinie zapach spalonego oleju, nastąpił głuchy trzask, a po kilku sekundach silnik wpadł w wibracje, zaczął się dławić i przerywać pracę.
- Instruktor przejmuje ster i podejmuje decyzję o lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym.
- Załoga wybiera pole aby wykonać lądowanie awaryjne.
- Na podejściu, na wysokości kilkunastu metrów nad ziemię załoga zauważa, że pole lądowania awaryjnego jest przeorane w poprzek.
- Przyziemienie samolotu na przeoranej części pola.
- Samolot kapotuje.
- Załoga bez obrażeń - samodzielnie opuszcza kabinę samolotu.

ETAP LOTU:

Lot po trasie na wysokości 1700 ft.

CZEŚĆ OPISOWA:

Lot odbywał się w ramach kursu instruktorskiego. Był to lot po trasie z międzylądowaniami. Ostatnim odcinkiem trasy był lot z Kaniowa EPKW (start 15:53) do Mielca EPML(przewidywana godzina przylotu 16:55). Lot odbywał się na wysokości około 1700 ft i do momentu wypadku przebiegał zgodnie z planem. Około godziny 16:40, załoga poczuła w kabinie zapach spalonego oleju, chwilę później nastąpił głuchy trzask i silnik wpadł w wibrację, zaczął dławić się i pracować z przerwami. Instruktor przejął stery i podjął decyzję o wykonaniu lądowania awaryjnego. Lądowanie odbywało się pod słońce, co utrudniało obserwację. Na prostej do lądowania instruktor wyłączył iskrowniki , wypuścił pełne klapy, wyłączył wyłącznik główny prądu i zamknął zawór paliwa. Będąc kilkanaście metrów nad ziemią załoga zauważyła że pole składa się z dwóch części zielonych, przedzielonych pasem zaoranej ziemi. Nie mając możliwości wykonania innego manewru, instruktor próbował dolecieć do drugiej części zielonego pola, za zaoranym pasem ziemi, ale to się nie udało. Po przyziemieniu nastąpiło gwałtowne hamowanie i samolot skapotował. Po zatrzymaniu się, załoga samodzielnie opuściłaabinę. Nikt z dwojga członków załogi nie odniósł obrażeń. Samolot został poważnie uszkodzony. Miejsce wypadku zostało zabezpieczone przez policję do momentu przyjazdu przedstawicieli PKBWL. Po ustawieniu samolotu na kołach zostały zdjęte maski silnika – stwierdzono pęknięcie karteru silnika.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie zaproponowano.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale

Katowice dnia 2.04.2014 r.