

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 5 | 1 | 5 | 2 | - | 0 | 8 | 0 | 5 | - | 2 | 0 | 1 | 4 | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA – Olsztyn-Dajtki (woj. Warmińsko-Mazurskie).

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

Olsztyn-Dajtki 53⁰ 46' 14,28" 020⁰ 25' 23,29"

N _____; E _____;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 4 |

Rok

| 0 | 6 |

Miesiąc

| 0 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 1 |

Godz.

| 1 | 5 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
WSK Mielec

Typ SP
An-2

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | F | D | Z | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP
„CUMULUS” Wojciech Mackiewicz

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

O | L | S | Z | T | Y | N | - | D | A | J | T | K | I | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

O | L | S | Z | T | Y | N | - | D | A | J | T | K | I | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | 0 | 4 | 5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

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

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

WYDARZENIA:

Podejście do lądowania w locie szybowym po IV zakręcie.
Zgaśnięcie silnika.
Lądowanie awaryjne na las.

ETAP LOTU:

Podejście do lądowania po zrzucie skoczków spadochronowych.

CZĘŚĆ OPISOWA

W dniu 08 czerwca 2014 roku zgodnie z harmonogramem szkolenia spadochronowego zorganizowanego przez Aeroklub Warmińsko-Mazurski przystąpiono do organizacji przeprowadzenia zrzutu skoczków spadochronowych uczestniczących w szkoleniu z samolotu An-2 o znakach rejestracyjnych SP-FDZ. Właścicielem samolotu An-2 była firma „Cumulus”, która udostępniała samolot Aeroklubowi na podstawie zawartej umowy wynajmu. Załogę samolotu zapewniał Aeroklub Warmińsko-Mazurski, którą stanowiło dwóch pilotów, członków Aeroklubu, posiadających wszystkie niezbędne kwalifikacje do tego typu operacji na samolocie An-2. Przygotowanie samolotu przez obsługę właściciela jak jego sprawdzenie przez załogę przed lotem nie budziło żadnych zastrzeżeń. W trakcie pierwszego lotu w tym dniu samolot wykonał trzy najścia w czasie których wszyscy skoczkowie opuścili jego pokład. Po dokonaniu zrzutu skoczków załoga rozpoczęła standardowe zniżanie do lądowania na pas 27L o nawierzchni trawiastej lotniska EPOD. Będąc na prostej do lądowania z kursem 270^0 dowódca statku powietrznego ustalił prędkość na 150 km/h i wypuścił klapy na 15^0 . Na wysokości około 50-70 m AGL dowódca korygując ścieżkę podejścia pchnął dźwignię sterowania silnikiem do przodu lecz silnik nie zareagował zwiększeniem obrotów. Po dwukrotnym zwiększaniu łożowania na max. i nie wejściu silnika na obroty dowódca podjął decyzję na zmniejszenie prędkości do 95 km/h w celu przejścia nad lasem będącym na podejściu do lądowania. W tym czasie na wysokości około 30 m AGL drugi pilot schował klapy co spowodowało przepadnięcie samolotu i wymusiło na dowódcy skierowanie samolotu w kierunku małej przesieki. Będąc tuż nad drzewami wysoko piennego lasu dowódca oburącz ściągnął ster wysokości na siebie i na maksymalnie zmniejszonej prędkości zderzył się z drzewami w odległości około 150 m od skraju lotniska.

W wyniku zderzenia z lasem samolot uległ zniszczeniu, a załoga po wykonaniu czynności wyłączania urządzeń opuściła samolot o własnych siłach nie odnosząc obrażeń.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ponawia zalecenia w zakresie bezpieczeństwa zawarte w zdarzeniu nr 177/07 motoszybowca SZD-45A „OGAR” które miało miejsce 19 maja 2007 roku oraz zdarzenia 280/12 szybowca LAK-17BT z dnia 17 kwietnia 2012 roku, na lotnisku Olsztyn-Dajtki (EPOD), że **wskazane jest dokonanie przecinki drzew na obu kierunkach podejścia zgodnie z obowiązującymi przepisami”**.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK