

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 5 | 1 | 5 | 2 | - | 0 | 9 | 8 | 1 | - | 2 | 0 | 1 | 4 | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA – Topolów ul. Częstochowska 36, gm. Mykanów, pow. Częstochowa, woj. Śląskie

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

Topolów 50⁰ 54' 22,71" 19⁰ 09' 34,59"

N _____; E _____;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 4 | | 0 | 7 | | 0 | 5 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 6 | | 1 | 1 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
Piper Aircraft Corporation, Lock Haven, Pennsylvania-USA

Typ SP
PA-31P Pressurized Navajo

Znaki rejestracyjne SP

| N | 1 | 1 | W | B | | |

Państwo rejestracji SP
USA

Nazwa użytkownika SP
Szkoła spadochronowa „OMEGA”-Rafał Grabowski

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

R U D N I K I - E P R U

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

R U D N I K I - E P R U

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

00 11

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	1				
Pasażerowie	10				
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

WYDARZENIA:

Lot wznoszący do zrzutu skoczków spadochronowych.

Zgaśnięcie silnika.

Próba awaryjnego lądowania w terenie przygodnym.

ETAP LOTU:

Lot z naborem wysokości do zrzutu skoczków spadochronowych.

.

CZĘŚĆ OPISOWA:

W sobotę, 5 lipca 2014 r. ok. godz. 16:00 LMT z lądowiska Rudniki k/Częstochowy [EPRU] wystartował samolot Piper PA-31P Navajo o znakach rozpoznawczych N11WB w celu wykonania zrzutu spadochroniarzy. Był to ósmy lot tego samolotu w tym dniu. Na jego pokładzie, prócz pilota, znajdowało się 11 innych osób: 7 skoczków spadochronowych, 2 pilotów tandemów i 2 pasażerów tandemów. Według jedyne go świadka ocalałego z wypadku, start początkowo przebiegał normalnie, jednak po krótkim czasie dał się wyczuć spadek mocy i brak wznoszenia – w jego ocenie wysokość w momencie zdarzenia wynosiła około 100 m. Pilot w pewnej chwili odwrócił się do osób znajdujących się na pokładzie i zawołał: „Lądowanie awaryjne!” Obecni na pokładzie przyjęli przewidzianą na taką okoliczność pozycję ciała, zaraz potem nastąpił przechył i uderzenie. O godz. 16:11 LMT samolot, przebywszy drogę ok.4200 m od progu pasa, przy znacznym kącie pochylenia i przechylenia, końcówką lewego skrzydła uderzył w konar starej jabłoni, odłamując go. Odłamaniu uległa także końcówka lewego skrzydła z lotką. Następnie uderzył w ziemię lewym silnikiem, przodem kadłuba i prawym silnikiem. Nastąpiło przy tym oderwanie obu śmigieł (prawe śmigło zostało odnalezione w położeniu zachorągiewkowym) i oderwanie mocowań kadłuba do skrzydeł. Samolot upadł „na brzuch”, zachowując nadany zderzeniem obrót w lewo z jednoczesnym przemieszczeniem. Zawadził przy tym prawym statecznikiem poziomym o ziemię, co ostatecznie doprowadziło do oderwania kadłuba od skrzydeł i jego przewrócenia na prawy bok, w wyniku czego drzwi wejściowe znalazły się „u góry”. Oderwaniu uległ także prawy statecznik poziomy. Nastąpił znaczny wyciek paliwa z uszkodzonych zbiorników skrzydłowych i wkrótce potem pożar, który objął lewe skrzydło, częściowo lewy silnik i kadłub prócz części tylnej oraz częściowo prawy silnik i prawe skrzydło w strefie zbiorników paliwa. Mieszkający w najbliższym sąsiedztwie miejsca wypadku świadkowie, przybyli z pomocą ofiarom wypadku, zdołali pomóc wydostać się z kadłuba trzem osobom. Wszystkie te osoby były poważnie ranne, a dwie z nich także silnie poparzone i tych dwóch osób nie udało się uratować. Rozprzestrzeniający się pożar paliwa uniemożliwił próbę udzielenia pomocy innym osobom w kabinie, dającym jeszcze oznaki życia. W chwili wypadku temperatura otoczenia była wysoka i sięgała ok. 30°C.

Miejsce wypadku znajduje się w miejscowości Topolów, ul Częstochowska 36, gm.Mykanów.

Z uzyskanych informacji wiadomo, że samolot N11WB miał wcześniej problemy z lewym silnikiem, których operatorowi nie udawało się skutecznie rozwiązać.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie formułowano zaleceń w zakresie bezpieczeństwa lotów.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale

mgr inż. pil. dośw. Andrzej PUSSAK