

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż jeden miesiąc po zdarzeniu fax - 225207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

|5|1|5|2|-|280|-|2|0|1|2|r| | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA –Olsztyn-Dajtki

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

Olsztyn-Dajtki

53⁰ 46' 17.05" 020⁰ 25' 25.10"

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|2|

Rok

|0|4|

Miesiąc

|1|7|

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|1|

Godz.

|0|0|

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

JOINT STOCK COMPANY
„SPORTINE AVIACIJA”, LITWA

Typ SP

LAK – 17BT

Znaki rejestracyjne SP

|L|Y|-|A|U|L| |

Państwo rejestracji SP

LITWA

Nazwa użytkownika SP

Osoba prywatna

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 | | E | P | O | D | | | | | | | |

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 | | E | P | O | D |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | 0 | | 1 | 2 |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	x				
Pasażerowie					
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA: Opis nie powinien zawierać więcej niż 200 słów i przedstawiać informacje w następującej kolejności:

- 1) Krótki opis zdarzenia, z uwzględnieniem sytuacji nagłych i znaczących informacji;
- 2) Dodatkowe uwagi, z uwzględnieniem szczegółowej informacji dot. przedmiotów, które zostały zamieszczone pod nagłówkiem „inne”.
- 3) Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lub podjęte działania naprawcze lub takie, które są brane pod uwagę.

Uwaga: Zalecane jest wypełnianie literami drukowanymi lub na komputerze

W dniu 17 kwietnia 2012 roku na lotnisku Aeroklubu Warmińsko Mazurskiego Olsztyn-Dajtki o godzinie 10:48, pilot szybowcowy lat 47 wystartował na holu za samolotem PZL-104 „Wilga” z utwardzonej nawierzchni na kierunku 270° szybowcem LAK-17BT z litewskimi znakami rejestracyjnymi LY-AUL. Pilot szybowca wykorzystując dogodne warunki atmosferyczne zamierzał wykonać przelot po wieloboku 600 km. Start oraz wznoszenie przebiegło prawidłowo. Na wysokości 390-400 m pilot szybowca zgłosił drogą radiową holującemu wyczepienie. Wyczepienie nastąpiło o godzinie 10:52 nad hangarem Aeroklubu. Pilot wykonał krążenie pomiędzy hangarami Aeroklubu i ZUA, a następnie lot z kursem wschodnim po kręgu z południowej strony drogi startowej. Na tej pozycji wysokość lotu wynosiła około 150 m. Lot wykonywany był blisko pasa co w konsekwencji wymusiło wykonanie głębokiego zakrętu o 180° w kierunku lotniska. Po przekroczeniu granicy pola wzlotów nastąpiły małe widoczne wahania toru lotu. Pilot zmienił kierunek lotu około 20° w lewo z przechyleniem do 20°, następnie wykonał manewr zmniejszenia prędkości postępowej wykonany bardzo płynnie z naborem wysokości około 20 m. Nastąpiło kolejne przechylenie w prawo o kąt 20-30° z przechyleniem nie przekraczającym 30°. Po tym manewrze został wykonany płynnie ale zdecydowanie głęboki zakręt w lewo. Szybowiec po wykonaniu zakrętu około 150° wykonał ześlizg na lewe skrzydło, po czym gwałtownie opuścił nos wchodząc w lewy szybki korkociąg. Szybowiec wykonał około dwóch zwitek korkociągu i w pionowej konfiguracji wpadł do lasu zderzając się z ziemią, 405 m od ogrodzenia lotniska.

Konfiguracja zderzenia:

- Pierwszy kontakt z ziemią końcówką prawego skrzydła (zagłębienie końcówki na~28 cm), odłamanie segmentu zewnętrznego skrzydła.
- Uderzenie prawą końcówką segmentu środkowego skrzydła (zagłębienie w glebie~20 cm), początek obrotu szybowca w prawo, uszkodzenie mocowań skrzydła do kadłuba.
- Uderzenie kadłubem (noskiem)-wskutek rozsztywnienia mocowania skrzydła do kadłuba nastąpiło przełamanie jego przedniej części w obrębie kabiny w lewo, a zaraz potem przełamanie kadłuba za skrzydłami na wykroju silnika.

Kąt pochylenia szybowca w momencie zderzenia z ziemią wynosił ~105-115°.

Kąt między płaszczyzną symetrii szybowca a ziemią wynosił ~ 40-45°.

Pilot był zapięty w pasy. Hamulce aerodynamiczne lewe i prawe wysunięte. Silnik dolotowy wysunięty i wg położenia przyrządów w kabinie znajdował się w pozycji do uruchomienia (zapłon następuje po zawiątrakowaniu śmigła i osiągnięciu odpowiednich obrotów). Podwozie wypuszczone. Zbiorniki balastowe na wodę (skrzydła i statecznik) napełnione, a kran spustowy w kabinie zamknięty.

W wyniku zdarzenia szybowiec uległ całkowitemu zniszczeniu a jego pilot poniósł śmierć na miejscu. Wypadek nastąpił o godzinie 11:00.

Wydane zalecenia bezpieczeństwa

W wyniku badania wypadku motoszybowca SZD-45 „OGAR” w 2007 roku, który zaistniał na lotnisku EPOD, PKBWL wydała następujące zalecenie:

„Przed dopuszczeniem asfaltowego pasa startowego do eksploatacji wskazane jest dokonanie przecinki drzew na obu jego kierunkach zgodnie z obowiązującymi przepisami.”

Zalecenie nie zostało wykonane, a drzewa znacząco w ciągu pięciu lat podrosły.

Pieczętka i podpis kierującego zespołem badawczym

mgr inż. pil. dośw. Andrzej Pussak