

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM
(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC fax - (22)5207354)
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

4 | 4 | 9 | / | 0 | 9 | | | | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / OLSZTYN

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

LOTNISKO OLSZTYN-DAJTKI (EPOD) N 53° 46' 15.52" ; E 020° 24' 56.98"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 0 | 9 |

Rok

0 | 6 |

Miesiąc

2 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 9 |

Godz.

4 | 0 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

PDPS „PZL-BIELSKO”

Typ SP

SZD-50-3 Puchacz

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | 3 | 3 | 5 | 4 |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Warmińsko-Mazurski

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

Rodzaj lotu

Rodzaj użytkownika

Y. ☐ inny

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

Długość trwania lotu

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

2

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 Z LOTNISKA EPOD NA ZADANIE AIV/1.

*WYKONANIE PRZEZ UCZNIA-PILOTA „ESOWANIA”
CELEM WYTRACENIA NADMIARU WYSOKOŚCI.*

*NA WYSOKOŚCI 150 M AGL NASTĄPIŁO PRZEJĘCIE
STERÓW PRZEZ INSTRUKTORA I WYKONANIE
PREZENTACJI ŚLIZGU KIERUNKOWEGO NA
PRAWĘ SKRZYDŁO.*

*NA WYSOKOŚCI OK. 50 M PRZEJŚCIE DO ŚLIZGU
NA LEWE SKRZYDŁO.*

*PRZY WYPROWADZANIU ZE ŚLIZGU GWAŁTOWNE
PRZECHYLENIE SZYBOWCA NA PRAWĘ SKRZYDŁO
I KONTAKT PRZEDNIEGO KÓŁKA Z ZIEMIĄ.*

*UDERZENIE CZĘŚCIĄ OGONOWĄ O ZIEMIĘ I UPADEK
SZYBOWCA NA PODWOZIE Z PRZEMIESZCZENIEM
WZDŁUŻ LEWEGO SKRZYDŁA.*

ETAP LOTU:

LĄDOWANIE

CZĘŚĆ OPISOWA:

W DNIU 28.06.2009 r., O GODZINIE 19:37 CZASU LOKALNEGO (LMT), PILOT INSTRUKTOR Z UCZNIEM-PILOTEM WYSTARTOWALI NA SZYBOWCU SZD-50-3 PUCHACZ Z LOTNISKA OLSZTYN-DAJTKI (EPOD) NA ZADANIE AIV/1 „DOSKONALENIE LĄDOWANIA” (WG PROGRAMU SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO AP). START WYKONANO ZA WYCIĄGARKĄ. PO WYCZEPIENIU NA WYSOKOŚCI OK. 250 M UCZEŃ-PILOT WYKONAŁ „ESOWANIE” CELEM WYTRACENIA NADMIARU WYSOKOŚCI. NA WYSOKOŚCI OK. 150 M STERY PRZEJĄŁ INSTRUKTOR I WYKONAŁ PRAWY ŚLIZG KIERUNKOWY (NA PRAWIE SKRZYDŁO). SZYBOWIEC PRZEMIESZCZAŁ SIĘ W KIERUNKU PÓŁNOCNO-ZACHODNIM. NA WYSOKOŚCI OK. 50 M INSTRUKTOR ZMieniŁ ŚLIZG KIERUNKOWY NA LEWY - SZYBOWIEC PRZEMIESZCZAŁ SIĘ W KIERUNKU ZACHODNIM. NA WYSOKOŚCI OK. 20 M INSTRUKTOR ZACZAŁ WYPROWADZAĆ ZE ŚLIZGU Z ZAMIAREM WYKONANIA LĄDOWANIA NA KIERUNKU PRZECIWNYM DO KIERUNKU STARTU. INSTRUKTOR STWIERDZIŁ ZMNIEJSZONĄ REAKCJĘ SZYBOWCA NA PEŁNE WYCHYLENIA STERÓW. W ZWIĄZKU Z MALEJĄCĄ WYSOKOŚCIĄ (ZBYT SZYBKIM OPADANIEM) ZAMKNAŁ HAMULCE AERODYNAMICZNE I ZMNIEJSZYŁ POCHYLENIE SZYBOWCA. SZYBOWIEC BEZWŁADNIE (MIMO PRZECIWNYCH, PEŁNYCH WYCHYLEŃ STERÓW) PRZECHYLIŁ SIĘ NA PRAWIE SKRZYDŁO I NA WYSOKOŚCI OK. 3 M ZACZEPIŁ NIM O NAWIERZCHNIĘ TRAWIASTĄ, CO SPOWODOWAŁO OBRÓT W POWIETRZU SZYBOWCA W PRAWO O OK. 30°. NAJPIERW NASTĄPIŁ KONTAKT PRZEDNIEGO KÓŁKA Z ZIEMIĄ, NASTĘPNIE SZYBOWIEC UDERZYŁ CZĘŚCIĄ OGONOWĄ I SPADŁ NA PODWOZIE GŁÓWNE. W MOMENCIE OBROTU I UDERZENIA SZYBOWIEC PRZECHYLIŁ SIĘ Z PRAWEGO SKRZYDŁA NA LEWE I PRZEMIESZCZAŁ WZDŁUŻ OPUSZCZONEGO LEWEGO SKRZYDŁA. PO ZATRZYMANIU KADŁUB SZYBOWCA USTAWIONY BYŁ PROSTOPADLE DO KIERUNKU PASA. SZYBOWIEC ZOSTAŁ POWAŻNIE USZKODZONY. NIKT NIE ODNIÓSŁ OBRAŻEŃ CIAŁA.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

dr inż. Michał CICHON

Podpis nieczytelny