

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 | - | 5 | 4 | 2 | - | 2 | 0 | 1 | 0 | r | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA, WARSZAWA-Lotnisko Mielec (EPML)

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

Lotnisko Mielec (EPML) 50⁰ 19' 20,19" 21⁰ 27' 43,67"

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 0 |

Rok

| 0 | 6 |

Miesiąc

| 1 | 6 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 0 | 9 |

Godz.

| 4 | 4 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Polskie Zakłady Lotnicze sp. z o. o.
Polska

Typ SP

PZL M-26 „ISKIERKA”

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | D | I | F | |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Polskie Zakłady Lotnicze sp. z o. o.

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. ☐ nieznany21. ☐ 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. ☐ nieznany42. ☐ przebazowanie45. ☐ akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. ☒ aeroklub / szkoła lotn.4. ☐ użytk. PrywatnyZ. ☐ nieznany2. ☒ spółka5. ☐ sprzedaż / wynajem3. ☐ przeds. Państw.Y. ☐ inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

L O T N I S K O M I E L E C E P B C

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Planowany punkt docelowy**

L O T N S K O M I E L E C E P B C

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☒ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Długotrwałość lotu**

0 0 0 6

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ zdarzenie zaistniało na ziemi**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
	☐ ☐	☐ ☐	☐ ☐	☒ ☐	☐ ☐
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

WYDARZENIA:

START DO SAMODZIELNEGO LOTU PO KRĘGU O
GODZ.9.38 (LMT),
LĄDOWANIE ZNAD PRZESZKODY,
UTRZYMANIE STROMEGO KĄTA SZYBOWANIA,
GWAŁTOWNE I WYSOKIE WYRÓWNANIE,
PRZECIĄGNIĘCIE,
PŁASKIE ZDERZENIE Z PASEM LĄDOWANIA,
PRREMIESZCZENIE SIĘ DO PRZODU 127 M Z
JEDNOCZESNĄ UTRATĄ KIERUNKU W PRAWO
O30° WZGLĘDEM OSI PASA,
ZATRZYMANIE SAMOŁOTU, WYŁĄCZENIE SILNIKA,
OPUSZCZENIE SAMOŁOTU PRZEZ PILOTA.

ETAP LOTU:

SAMODZIELNY LOT PO KRĘGU:
- WYRÓWNANIE, WYTRZYMANIE.

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 16 czerwca 2010 r. w Polskich Zakładach Lotniczych Sp. z o. o. mającą swą siedzibę na lotnisku w Mielcu (EPML) odbywały się loty treningowe. Zgodnie ze zleceniem na loty Nr ewidencyjny 16/2010 pilot fabryczny PZL lat 40 miał wykonać loty treningowe po kręgu na samolocie M26 „ISKIERKA” o znakach rozpoznawczych SP-DIF. W tym dniu był w użyciu pas „09”, a kierowanie lotami odbywało się z Wieży Lotniskowej poprzez Służbę Informacji Powietrznej Mielec-EPML. Loty treningowe po kręgu miały na celu doskonalenie umiejętności lądowania znad przeszkody ze stromym kątem szybowania. Start samolotu do drugiego lotu po kręgu nastąpił o godzinie 07.40 UTC. Będąc na pozycji z wiatrem w lewym kręgu do pasa „09” pilot zgłosił wypuszczenie podwozia a następnie na prostej klapy pełne. Informator EPML przekazał pilotowi informację o kierunku i prędkości wiatru /020⁰ i 3 KT/.

Start i budowa kręgu do wysokości wyrównania wg. oświadczenia pilota nie budziły żadnych zastrzeżeń. W końcowej fazie podejścia stromego zniżania pilot zbyt wysoko i gwałtownie rozpoczął manewr wyrównania, co doprowadziło do zjawiska przeciągnięcia i zderzenia samolotu z pasem z dużym przeciążeniem /zarejestrowane w chwili wypadku przeciążenie dodatnie ok. 8,5-10 „G” i ujemne ok. 4,8-5,5 „G”.

W następstwie uderzenia nastąpiło wyłamanie podwozia przedniego i kół podwozia głównego samolotu. Samolot przemieszczał po pasie łamiąc łopaty śmigła z jednoczesną utratą kierunku w prawo o 30⁰ względem osi pasa. Po przemieszczeniu się na odległość 127 m samolot zatrzymał się.

Pilot nie doznał żadnych obrażeń i opuścił samolot o własnych siłach.

Dotychczasowe badania samolotu oraz jego dokumentacji wykazują, że samolot obsługiwany i użytkowany był zgodnie z obowiązującymi przepisami, a jego stan techniczny nie budził zastrzeżeń.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK