

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

| 8 | 7 | 5 | / | 1 | 2 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA (woj. POMORSKIE / pow. PUCKI)

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

JASTARNIA N 54° 42' 33'' ; E 018° 38' 56''

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 2 |

Rok

| 0 | 7 |

Miesiąc

| 2 | 6 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 1 |

Godz.

| 0 | 5 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Diamond Aircraft Industries

Typ SP

Diamond DA40-180

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | K | B | I |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Prywatny

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 E P O M

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

L A D O W I S K O J A S T A R N I A

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

0 1 4 5

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

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
				1	
Pasażerowie				2	
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

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

START Z LOTNISKA MICHAŁKÓW (EPOM) W CELU WYKONANIA LOTU NA LĄDOWISKO JASTARNIA (EPJA).

PODEJŚCIE SAMOLOTU W KONFIGURACJI DO LĄDOWANIA NA KIERUNKU 12 LĄDOWISKA EPJA.

PRZYZIEMIENIE SP I WYKONANIE SERII „KANGURÓW” Z WIELOKROTNĄ, CZĘŚCIOWĄ UTRATĄ KIERUNKU LĄDOWANIA.

DECYZJA O PRZERWANIU LĄDOWANIA I ZWIĘKSZENIE MOCY Z ZAMIAREM PRZEJŚCIA NA DRUGI KRĄG.

GWAŁTOWNE PODERWANIE I ZDERZENIE SAMOLOTU Z DRZEWAMI ROSNĄCYMI NA PRZEDŁUŻENIU DROGI STARTOWEJ.

UPADEK SAMOLOTU NA ZIEMIĘ W POZYCJI PRAWIE PIONOWEJ, DZIOBEM DO DOŁU.

ETAP LOTU:

LĄDOWANIE, START

CZĘŚĆ OPISOWA:

W DNIU 26 LIPCA 2012 r., O GODZ. 09:20 LMT, PILOT SAMOLOTOWY TURYSTYCZNY, Z DWOJGIEM PODRÓŻNYCH NA POKŁADZIE, WYSTARTOWAŁ SAMOLOTEM DIAMOND DA40-180 Z LOTNISKA OSTRÓW WIELKOPOLSKI - MICHAŁKÓW (EPOM) Z ZAMIAREM LĄDOWANIA NA LĄDOWISKU JASTARNIA (EPJA). LOT BYŁ WYKONYWANY ZGODNIE ZE ZŁOŻONYM PLANEM LOTU I PRZEBIEGAŁ BEZ PROBLEMÓW DO MOMENTU LĄDOWANIA. PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA ODBYŁO SIĘ NA KIERUNKU 12 Z PRĘDKOŚCIĄ 65÷70 KT Z WYPUSZCZONYMI KLAPAMI (PEŁNE). W FAZIE LĄDOWANIA Z BOCZNYM SŁABYM WIATREM NASTĄPIŁO ZAKŁÓCENIE (PODMUCH I LUB KONTAKT PRAWYM KOŁEM PODWOZIA Z NIERÓWNĄ I ROZMIĘKŁĄ NAWIERZCHNIĄ PASA), CO PODCZAS PRZYZIEMIENIA ZE ZWIĘKSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ DOPROWADZIŁO DO ODBICIA I UTRATY KIERUNKU. SAMOLOT WYKONAŁ SERIĘ NIESYMETRYCZNYCH „KANGURÓW” Z CZĘŚCIOWĄ UTRATĄ KIERUNKU W PRAWO, W LEWO I PONOWNIE W PRAWO, ZE ZNACZNYMI ODCHYLENIAMI OSI PODŁUŻNEJ SAMOLOTU OD OSI DROGI STARTOWEJ. PO PRZEBYCIE ZNACZNEJ ODLEGŁOŚCI NA DRODZE STARTOWEJ, PRÓBA USTABILIZOWANIA SAMOLOTU NIE POWIODŁA SIĘ, PRZEZ CO BYŁO BRAK MOŻLIWOŚCI HAMOWANIA. PO ODZYSKANIU KONTROLI NAD SAMOLOTEM, Z UWAGI NA NIEWIELKĄ POZOSTAŁĄ DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, PILOT PODJĄŁ DECYZJĘ O PRZERWANIU LĄDOWANIA. ZWIĘKSZYŁ MOC SILNIKA DO MAKSYMALNEJ CELEM PRÓBY ODEJŚCIA NA DRUGI KRĄG I PRZEKONFIGUROWAŁ SAMOLOT DO USTAWIEŃ STARTOWYCH. W NIEWIELKIEJ ODLEGŁOŚCI OD NATURALNYCH PRZESZKÓD TERENOWYCH (LINIA DRZEW) PILOT GWAŁTOWNIE PODERWAŁ SAMOLOT, KTÓRY ZE ZNACZNYM ZADARCIEM (POD KĄTEM OK. 30°) NA WYSOKOŚCI 3÷4 M ZDERZYŁ SIĘ ZE ŚCIANĄ DRZEW. SAMOLOT SPADŁ NA ZIEMIĘ W POZYCJI DZIOBEM DO DOŁU POD KĄTEM OK. 70° OD PODŁOŻA. SAMOLOT ULEGŁ ZNISZCZENIU. ŻADNA Z OSÓB NA POKŁADZIE NIE ODNIOŚŁA OBRAŻEŃ.

PO DOKONANIU SPRAWDZENIA NAWIERZCHNI CZĘŚCI UŻYTKOWEJ LĄDOWISKA, STWIERDZONO WYSTĘPUJĄCE (RÓWNIEŻ W OKOLICY MIEJSCA LĄDOWANIA SAMOLOTU) MIEJSCA O POMIEJSZONEJ TWARDOŚCI (BŁOTO, KOLEINY).

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

ZARZĄDZAJĄCEMU LĄDOWISKIEM JASTARNIA WYDANO ZALECENIA:

- 1) POPRAWY OZNAKOWANIA DROGI STARTOWEJ (BRAK MARKERÓW PROGOWYCH DS 12/30) ZA POMOCĄ ZNAKÓW GRAFICZNYCH, ZAPEWNIAJĄCYCH JEJ IDENTYFIKACJĘ Z POWIETRZA I KABINY SP;
- 2) WYRÓWNIANIA NIERÓWNOŚCI NA ROZMIĘKŁEJ NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ;
- 3) OZNACZENIA OBSZARÓW LĄDOWISKA NIE NADAJĄCYCH SIĘ DO UŻYCIA.

KOMENTARZ:

DOWÓDCY SP PRZED PODJĘCIEM DECYZJI STARTU I LĄDOWANIA POWINNI KAŻDORAZOWO BRAĆ POD UWAGĘ OSIĄGI STATKÓW POWIETRZNYCH. SZCZEGÓLNIJE DOTYCZY TO PLANOWANYCH OPERACJI NA LĄDOWISKACH O KRÓTKICH, TRAWIASTYCH POLACH WZLOTÓW PRZY BRAKU INFORMACJI O STANIE ICH POWIERZCHNI ORAZ W OBECNOŚCI PRZESZKÓD W ICH OTOCZENIU.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale