

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU 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 4 4 / 1 1

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, Jastarnia– Miejsca Przystosowanego do Startów i Lądowań (54°42'37"N 018°38'43"E)

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 0 1 1

Rok

0 7

Miesiąc

1 8

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

0 6

Godz.

3 5

Min.

LMT

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

AERO-AT Sp z o.o.

Typ SP

Samolot AT-3 R100

Znaki rejestracyjne SP

S P- T A R -

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Prywatny/ AD Astra Warsaw Flight Academy

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

CZĘŚĆ OPISOWA:

Pilot zawodowy samolotowy wraz pasażerem przybyli na inne miejsce przystosowane do startów i lądowań Jastarnia w celu wykonania lotu samolotem AT-3 R100 na lotnisko EPOD. W tym samym czasie przygotowywał się do lotu samolotem Cessna 182 inny pilot. Po określeniu kierunku wiatru na podstawie wskazań wskaźnika wiatru jak i podrzucanej trawy piloci przyjęli, że właściwym do startu będzie kierunek 135 stopni. Pilot samolotu Cessna 182 wykonał start z kierunkiem 135. W tym czasie pilot samolotu AT-3 R100 przygotowywał samolot do lotu. Po uruchomieniu silnika pilot przełożył na miejsce poza ogranicznikami początku pasa startowego na kierunku 135 stopni. Po zatrzymaniu pilot wykonał próbę silnika. Wszystkie parametry były w normie. Po wykonaniu czynności według listy kontrolnej pilot rozpoczął start. Po oderwaniu samolot przeszedł na wznoszenie w trakcie, którego silnik samolotu stracił częściowo moc. Samolot przestał się wznosić i zaczął „przepadać”. Pilot ostrzegł pasażera o zagrożeniu zderzenia z ziemią i starał się utrzymać samolot w osi startu i na dużych kątach natarcia. Pierwszy kontakt z powierzchnią ziemi nastąpił częścią ogonową następnie podwoziem głównym i przednim oraz silnikiem. Po obrocie w lewo o ok. 100-110 stopni samolot zatrzymał się i zaczął się palić. Pasażer, a następnie pilot opuścili samolot i podjęli nieskuteczną próbę gaszenia pożaru. W wyniku doznanych obrażeń pilot i pasażer zostali przewiezieni do szpitala.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

NIE WYDANO.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

W dniu 18.07.2011 r. starty samolotów Cessna 182 i AT-3 R100 odbywały się na kierunku 135° z pasa startowego o długość 600 m. Starty w tym kierunku odbywały się na naturalne przeszkody terenowe znajdujące się w odległości 80 m od końca pasa startowego (linia drzew o wysokości od 14 do 20 m AGL).

W polskich przepisach lotniczych zgodnie, z Wytocznymi Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 marca 2008 r. w sprawie innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych, nie są określone wymagania jakie powinny spełniać Inne Miejsca Przystosowane do Startów i Lądowań Statków Powietrznych. W związku z powyższym wskazane by było ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych stosowanie przez zarządzających ww. miejscami zapisów zamieszczonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury¹ w sprawie wymagań dla lądowisk, a w szczególności dotyczących: długości pasa startowego oraz powierzchni określających dopuszczalną wysokość obiektów naturalnych i sztucznych z obydwu kierunków pasa startowego.

Dowódcy przed podjęciem decyzji startu na tym kierunku powinni zwrócić szczególną uwagę czy faktyczne osiągi statków powietrznych zapewniają bezpieczny przelot ponad szczytami istniejących przeszkód terenowych.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Podpis nieczytelny

¹ ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie wymagań dla lądowisk (Dz. Urz. Nr 170 Poz. 1791) znajdują się następujące zapisy: § 5.1 „Długość pasa startowego na lądowiskach powinna być taka, aby statek powietrzny (lub zespół statków powietrznych w przypadku lotów holowanych) przy bezwietrznej pogodzie, po oderwaniu się na końcu pasa mógł przejść na wysokości co najmniej 15 m ponad szczytami istniejących obiektów stałych i tymczasowych, aż do osiągnięcia wysokości 100 m ponad wzniesieniem lądowiska”. oraz § 5.2 „Pasy startowe, na lądowiskach dla samolotów i szybowców, powinny mieć rozporządzalną długość rozbiegu co najmniej o 50% większą od długości wymaganej dla statku powietrznego korzystającego z danego lądowiska, odpowiednio skorygowaną ze względu na rodzaj i spadek nawierzchni”.