

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 5 | 1 | 5 | 2 | - | 0 | 8 | 0 | 5 | - | 2 | 0 | 1 | 4 | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA – Olsztyn-Dajtki (woj. Warmińsko-Mazurskie).

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

Olsztyn-Dajtki

53⁰ 46' 14,28''

020⁰ 25' 23,29''

N _____; E _____;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 4 |

Rok

| 0 | 6 |

Miesiąc

| 0 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 1 |

Godz.

| 1 | 5 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

WSK Mielec

Typ SP

An-2

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | F | D | Z | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

„CUMULUS” Wojciech Mackiewicz

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

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:

Podejście do lądowania w locie szybowym po IV zakręcie.

Zgaśnięcie silnika.

Lądowanie awaryjne na las.

ETAP LOTU:

Podejście do lądowania po zrzucie skoczków spadochronowych.

.

CZĘŚĆ OPISOWA

W dniu 08 czerwca 2014 roku zgodnie z harmonogramem szkolenia spadochronowego zorganizowanego przez Aeroklub Warmińsko-Mazurski przystąpiono do organizacji przeprowadzenia zrzutu skoczków spadochronowych uczestniczących w szkoleniu z samolotu An-2 o znakach rejestracyjnych SP-FDZ. Właścicielem samolotu An-2 była firma „Cumulus”, która udostępniała samolot Aeroklubowi na podstawie zawartej umowy wynajmu. Załogę samolotu zapewniał Aeroklub Warmińsko-Mazurski, którą stanowiło dwóch pilotów, członków Aeroklubu, posiadających wszystkie niezbędne kwalifikacje do tego typu operacji na samolocie An-2. Przygotowanie samolotu przez obsługę właściciela jak jego sprawdzenie przez załogę przed lotem nie budziło żadnych zastrzeżeń. W trakcie pierwszego lotu w tym dniu samolot wykonał trzy najścia w czasie których wszyscy skoczkowie opuścili jego pokład. Po dokonaniu zrzutu skoczków załoga rozpoczęła standardowe zniżanie do lądowania na pas 27L o nawierzchni trawiastej lotniska EPOD. Będąc na prostej do lądowania z kursem 270^0 dowódca statku powietrznego ustalił prędkość na 150 km/h i wypuścił klapy na 15^0 . Na wysokości około 50-70 m AGL dowódca korygując ścieżkę podejścia pchnął dźwignię sterowania silnikiem do przodu lecz silnik nie zareagował zwiększeniem obrotów. Po dwukrotnym zwiększaniu ładu na max. i nie wejściu silnika na obroty dowódca podjął decyzję na zmniejszenie prędkości do 95 km/h w celu przejścia nad lasem będącym na podejściu do lądowania. W tym czasie na wysokości około 30 m AGL drugi pilot schował klapy co spowodowało przepadnięcie samolotu i wymusiło na dowódcy skierowanie samolotu w kierunku małej przesieki. Będąc tuż nad drzewami wysoko piennego lasu dowódca oburącz ściągnął ster wysokości na siebie i na maksymalnie zmniejszonej prędkości zderzył się z drzewami w odległości około 150 m od skraju lotniska.

W wyniku zderzenia z lasem samolot uległ zniszczeniu, a załoga po wykonaniu czynności wyłączania urządzeń opuściła samolot o własnych siłach nie odnosząc obrażeń.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ponawia zalecenia w zakresie bezpieczeństwa zawarte w zdarzeniu nr 177/07 motoszybowca SZD-45A „OGAR” które miało miejsce 19 maja 2007 roku oraz zdarzenia 280/12 szybowca LAK-17BT z dnia 17 kwietnia 2012 roku, na lotnisku Olsztyn-Dajtki (EPOD), że **wskazane jest dokonanie przecinki drzew na obu kierunkach podejścia zgodnie z obowiązującymi przepisami**”.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK