

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

1 | 9 | 3 | 6 | / | 15 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / woj. MAZOWIECKIE

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

Bielice, pow. sochaczewski N 54° 10' 49'' ; E 020° 17' 25''

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 5 |

Rok

0 | 9 |

Miesiąc

0 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 8 |

Godz.

1 | 5 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Helicopteres Guimbal

Typ SP

Śmigłowiec Cabri G2

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | N | H | E |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego WSOSP

II – PRZEBIEG LOTU**LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE**

Rodzaj lotu

1. ☐ pasażerski2. ☐ cargo3. ☐ pasaż./cargo4. ☐ przebazowanie5. ☐ szkolny / kontrolny6. ☐ inny7. ☐ nieznanS ☐ lot regularnyN ☐ lot nieregularnyZ ☐ nieznanD ☐ lot krajowyI ☐ lot międzynarodowyZ ☐ 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 | A | D | O | W | I | S | K | O | S | O | C | H | A | C | Z | E | W

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 | S | O | C | H | A | C | Z | E | W

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

0 | 0 | 0 | 5

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

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
				2	
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

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

START DO LOTU PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM.

NABÓR WYSOKOŚCI DO 1500 FT.

SYMULACJA AWARII SILNIKA, WPROWADZENIE DO IMITACJI AUTOROTACJI.

WYPROWADZENIE Z IMITACJI AUTOROTACJI, WYKONANIE „FLARE”, PRZEJŚCIE NA ROZPĘDZANIE W CELU KONTYNUACJI LOTU PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM.

PRZERWANIE FAZY ROZPĘDZANIA, WYHAMOWANIE, PRZYZIEMIENIE I USZKODZENIE ŚMIGŁOWCA.

ETAP LOTU:

POCZĄTKOWA FAZA ROZPĘDZANIA

CZĘŚĆ OPISOWA:

W dniu 08.09.2015 r. załoga śmigłowca w składzie uczeń-pilot i instruktor-pilot wykonywała loty wg Programu Szkolenia do licencji PPL(H) AOSL WSOSP, ćwiczenie EX-1 „Egzamin przed lotem samodzielnym”. Ćwiczenie obejmuje wykonanie dwóch lotów po kręgu nadlotniskowym z normalnym startem i lądowaniem oraz dwóch lotów z normalnym startem i stromym lądowaniem z symulowaną awarią silnika. Wykonywanie ćwiczenia rozpoczęło około godziny 17:50 LMT. W około 20 minucie egzaminu, w czwartym locie po kręgu, na trawersie lotniska pomiędzy II a III zakrętem na wysokości około 1500 ft AGL, instruktor-pilot przystąpił do wykonywania drugiej w ćwiczeniu, symulowanej awarii silnika. Podczas wykonywania imitacji autorotacji, dławienie silnika i odzyskanie mocy wykonał instruktor-pilot, natomiast lot w szybowaniu autorotacyjnym wykonywał uczeń-pilot pod jego kontrolą, starając się utrzymać nakazane parametry. Odzyskanie mocy instruktor-pilot wykonał na wysokości około 800 ft AGL, obracając rękojeść dźwigni skoku ogólnego w lewo (wkręcając korekcję) na zakres pracy silnika powyżej 2000 obr/min, natomiast obroty wirnika nośnego utrzymywały się w granicach zielonego zakresu na wyświetlaczu EPM (520 – 530 obr/min). Po wkręceniu korekcji uczeń-pilot, pod kontrolą instruktora kontynuował dalsze zniżanie z nakazanymi parametrami lotu. Po wykonaniu „flare” (zadarcie śmigłowca) i „przełamaniu” śmigłowca do lotu poziomego na bezpiecznej wysokości zaczęto rozpędzać śmigłowiec w celu kontynuowania lotu po kręgu nadlotniskowym. Według relacji instruktora-pilota, na wysokości około 30 – 60 ft, w początkowym etapie rozpędzania, przed przejściem na ustalone wznoszenie, nastąpiło gwałtowne zachwianie równowagi śmigłowca z odczuwalnym odchyleniem i przechyleniem w lewą stronę oraz gwałtownym, nienaturalnym przepadaniem z odczuwalnym spadkiem mocy. Instruktor-pilot natychmiast przejął sterowanie śmigłowcem i przerywając start podjął próbę wykonania lądowania autorotacyjnego na wprost, starając się zminimalizować skutki przyziemienia. Miejsce ewentualnego przymusowego lądowania (podczas wykonywania ćwiczenia) zostało wybrane na dużej, odkrytej płaszczyźnie terenu poza obszarem zabudowanym, pozbawionym przeszkód. Lądowanie w terenie przygodnym nastąpiło z niewielkim dobiegiem w odległości około 80 – 100 metrów od miejsca wyprowadzenia śmigłowca z imitacji autorotacji. W wyniku przyziemienia w grząskim terenie (grunt orny po opadach deszczu) śmigłowiec uległ uszkodzeniu.

Żałoga nie odniosła obrażeń. Śmigłowiec został zabezpieczony do dalszych badań.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Nie sformułowano na tym etapie badania

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale