

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)520 7354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| | | | | | | | | | | 1 | 2 | 5 | / | 0 | 8 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

Bielsko-Biała N 49°48'; E 019°00'

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 0 | 8 |

Rok

| 0 | 3 |

Miesiąc

| 1 | 6 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 0 | 7 |

Godz.

| 4 | 6 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Cessna Aircraft Co. USA

Typ SP

Cessna 150J

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | E | T | A | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Bielsko-Bialski

II – PRZEBIEG LOTU**LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE**

Rodzaj lotu

1. pasażerski2. cargo3. pasaż./cargo4. przebazowanie5. szkolny / kontrolny6. inny7. nieznanS lot regularnyN lot nieregularnyZ nieznan

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

10. z instruktorem

1Y. inny

11. samodzielny

12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych

23. specjalny

2Z. nieznanym

21. służbowy

24. nad otwartym morzem

22. rządowy

2Y. inny

Handlowy

30. lot agro

33. lot reklamowy

36. transport drewna

31. lot gaśniczy

34. z ładunkiem podwiesz.

37. nad otwartym morzem

32. lot obserwacyjny

35. lot sanitarny

3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy

43. lot poszukiwawczy

4Y. inny

41. nielegalny

44. pokazowy / sportowy

4Z. nieznanym

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. Prywatny

Z. nieznanym

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przeds. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

B | I | E | L | S | K | O | - | A | L | E | K | S | A | N | D | R | O | W | I | C | E | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Planowany punkt docelowy

B | I | E | L | S | K | O | - | A | L | E | K | S | A | N | D | R | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Długość lotu /godz. min./

0 | 0 | 0 | 1 |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pasażerowie	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Osoby postronne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

IV – USZKODZENIA

Uszkodzenia statku powietrznego

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 strefy.
-Rozpoczęcie rozbiegu klapami wychylonymi do położenia 10°.
-Przedwczesne odcięcie się samolotu i powtórne przyziemienie.
-Oderwanie samolotu i rozpędzanie w fazie wytrzymania.
-Niestabilny lot w fazie wytrzymania i przejścia na wznoszenie.
-Na wysokości ok. 10 m, w okolicy granicy lotniska, nagły podmuch wiatru z prawej strony.
-Przepadnięcie i kapotaż samolotu na polu przylegającym do lotniska.
-Załoga bez obrażeń opuszcza kabinę.*

ETAP LOTU:

Start samolotu.

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

Instruktor-pilot startował do lotu szkolnego w ramach szkolenia podstawowego z uczniem pilotem. Start nastąpił z lotniska Bielsko - Aleksandrowice (EPBA) o godzinie 7.45 (LMT). W trakcie startu na kierunku wschodnim, kiedy samolot znajdował się w fazie przejścia na wznoszenie na wysokości około 10 m, wystąpił nagły podmuch wiatru z południowej strony, który mógł być połączony z rotorem. Spowodowało to trudności w rozpędzaniu samolotu, który miał wychylone klapy do położenia 10°. Lot samolotu stał się niestabilny, a w chwili przekraczania granicy lotniska samolot został „przyduszony” do ziemi, przepadł i skapotował na polu przylegającym do lotniska od wschodniej strony. Miękka nawierzchnia uprawnego pola częściowo zamortyzowała zderzenie samolotu z ziemią, co ograniczyło skutki kapotażu. Pomiar prędkości i kierunku wiatru na lotniskowej stacji meteorologicznej potwierdzają, że w chwili startu mogły wystąpić nagłe porywy wiatru, a jego kierunek zmienił się 130° do 250°. Pożar nie wystąpił, a załoga o własnych siłach, bez obrażeń opuściła samolot. Samolot został zniszczony.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Zalecono, aby na samolotach Cessna 150, Cessna 152 nie wychylać klap do startu. Instrukcje użytkowania samolotów Cessna 150 i Cessna 152 pozwalają na start z klapami wychylonymi do 10° tylko w wyjątkowych przypadkach.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Katowice, 12.05.2008 r.