

**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 73 54)

**I – OKREŚLENIE ZDARZENIA****INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| | | | | | | | | | | 2 | 7 | 8 | / | 10 | 8 |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

Wrocław - Strachowice N 51 °06'; E 016 °54'

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 0 | 8 |  
Rok| 0 | 5 |  
Miesiąc| 2 | 4 |  
Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 4 |  
Godz.| 5 | 1 |  
Min.**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

Piper Vero Beach USA

Typ SP

Piper PA-28-181

Znaki rejestracyjne SP

| D | - | E | A | K | P |

Państwo rejestracji SP

Niemcy

Nazwa użytkownika SP

Aero Club Nürnberg e.V.

**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

**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**

P O Z N A Ń - Ł A W I C A ( E P P O )

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

W R O C Ł A W - S T R A C H O W I C E

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu /godz. min./**

00 46

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
				2	

Pasażerowie	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
				1	

Osoby postronne	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu



## **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

Pilot turystyczny wystartował z Poznania Ławicy – EPPO do Wrocławia Strachowic – EPWR, na samolocie Piper PA-28, znak rozpoznawczy D-EAKP, o godzinie 12.05 (LMT). Lot przebiegał bez problemów. Przed dolotem do punktu MIKE pilot zgłosił do wieży EPWR pozycję „10 mil do punktu MIKE” i otrzymał zgodę na wlot do przestrzeni kontrolowanej lotniska EPWR. Następnie wg poleceń kontrolera wieży pilot wykonywał lot przez punkt MIKE do punktu NOVEMBER i dalej z prawym zakrętem na kierunek podejścia do pasa 29. Po lądowaniu na pasie 29 pilot kołował „back trackiem” do progu pasa i następnie w prawo przez wschodnią płytę postojową (MIL APRON 1) bez asysty „FOLLOW ME”. Należy w tym miejscu przypomnieć, że zgodnie z obowiązującym do dnia 30 czerwca br. NOTAMEM, kołowanie samolotów na lotnisku EPWR może się odbywać **wyłącznie za FOLLOW ME**. W chwili kiedy samolot D-EAKP znajdował się na południowo-zachodnim końcu wschodniej płyty postojowej pilot samolotu zauważył, dojeżdżający do niego ze znaczną prędkością, samochód FOLLOW ME. Samochód uderzył czołowo w końcówkę prawego skrzydła powodując obrót samolotu o około 80°. Pilot zameldował wieży, że samolot został uderzony przez samochód FOLLOW ME i jest uszkodzony. Pilot wyłączył silnik i z pozostałymi dwoma pasażerami opuścił samolot. Pilot i kierowca samochodu FOLLOW ME, pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, zostali poddani badaniu trzeźwości. W obu przypadkach wynik był negatywny – 0,00‰. Pożar nie wystąpił, a załoga bez obrażeń opuściła samolot. Samolot został uszkodzony. Zdarzenie miało miejsce o godzinie 14.51 (LMT).

### **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Zalecono, aby kierowca samochodu FOLLOW ME, pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego został skierowany na badania psychotechniczne.

### **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie wydano.

### **PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM**

Katowice, 4.06.2008 r.