

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż jeden miesiąc po zdarzeniu fax - 225207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

|5|1|5|2|-|367|-|2|0|0|8|r| | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA, WARSZAWA-Lotnisko Babice (EPBC)

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

Warszawa Babice (EPBC) 52⁰ 16' 09,06" 20⁰ 54' 25,98"

N _____; E _____;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|0|8| |0|6| |1|9|
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|8| |3|0|
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
CESSNA AIRCRAFT Co.
USA

Typ SP

Cessna 172 M

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|F|G|F| |

Państwo rejestracji SP
POLSKA

Nazwa użytkownika SP
„RUNWAY” Sp. z o.o.

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

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

L O T N I S K O | W A R S Z A W A - B A B I C E | E P B C |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

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

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 0 | 1 0 |

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 checked="" type="checkbox"/> <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"/>
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"/>		

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

W dniu 19 czerwca 2008 r. w Ośrodku Szkolenia Lotniczego (FTO/TRTO-RWY) „RUNWAY” mającego swą siedzibę na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC) odbywały się loty. Zgodnie z tablicą planową lotów na w/w dzień uczeń- pilot lat 43 miał wykonać wg. programu szkolenia lotniczego do licencji pilota samolotowego turystycznego PPL(A) następujące loty: (zadanie I ćw.9); loty sprawdzające po kręgu oraz (zadanie I ćw. 9) 10 lotów samodzielnych po kręgu. Po zapoznaniu z planem lotów ucznia-pilota przez instruktora około godziny 17.30 udano się na stoisko w rejonie wieży gdzie uczeń-pilot pod nadzorem instruktora wykonał wszystkie czynności związane z przeglądem i przygotowaniem samolotu do lotu. W tym dniu był w użyciu pas „10-beton”, a kierowanie lotami odbywało się z kwadratu Aeroklubu Warszawskiego w rejonie hangaru nr 11 gdzie całością lotów kierował kierujący lotami z w/w Aeroklubu. W locie sprawdzającym poprzedzającym loty samodzielne pilot instruktor nie zgłosił w stosunku do ucznia pilota żadnych uwag. Po wylądowaniu pilot instruktor udał się do kwadratu gdzie będąc przy kierującym lotami miał obserwować samodzielne loty po kręgu ucznia pilota, który pokołował do startu z kursem „10” z pasa betonowego. Start ucznia pilota nastąpił o godzinie 18.20. Start i budowa kręgu do wysokości wyrównania wg. oświadczenia pilota nie budziły żadnych zastrzeżeń. Będąc nad progiem pasa samolot „wypuchł” około 2-3 m, na co uczeń pilot zareagował zwiększeniem obrotów silnika. Niemal w tym samym momencie samolot przepadł na lewą i przednią goleń podwozia podpierając się o pas lewym skrzydłem. W następstwie uderzenia nastąpiło odbicie się samolotu od pasa z jednoczesną utratą kierunku w lewo na końcu dobiegu o 30⁰ względem osi pasa. Po przemieszczeniu się na odległość 111,7 m nastąpiło „zwalenie” się samolotu na silnik i śmigło. Pilot instruktor obserwujący lądowanie ucznia podał komendę do kierującego lotami na zatrzymanie samolotu, co ten niezwłocznie uczynił. Samolot przemieścił się jeszcze do przodu wykonując dziewięć pełnych obrotów śmigłem po betonie (18 cięć pozostawionych na pasie na odcinku 7,5 m) i zatrzymał się. Pilot wyłączył silnik, a po podjechaniu samochodu do samolotu kierowca w/w pojazdu wyłączył kran paliwa, iskrowniki i zasilanie elektryczne. Komisja badając zdarzenie stwierdziła, że kwadrat z kierującym lotami znajduje się na wysokości hangaru nr 11 co w konsekwencji oznacza, iż jest on przesunięty około 300 m od miejsca przyziemienia i 200 m od osi pasa, co powoduje, że moment wyrównania i przyziemienia obserwuje się pod dużym kątem i trudno ocenić prędkość samolotu podchodzącego do lądowania.

Pilot nie doznał żadnych obrażeń i opuścił samolot o własnych siłach.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK