

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

4 | 1 | 5 | / | 0 | 8 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / ŚWIDNIK

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

LOTNISKO ŚWIDNIK [EPSW]; N 51°13'55.13" ; E 022°41'25.17"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 0 | 8 | 0 | 7 | 0 | 5 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lotkalny zdarzenia

1 | 5 | 2 | 0 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

WSK Mielec

Typ SP

TS-8 Bies

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | Y | K | E | |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

OSOBA PRYWATNA

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

S W I D N I K E P S W

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

S W I D N I K E P S W

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

00 20

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"/> 1	<input type="checkbox"/>
Pasażerowie	<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"/>		

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

WYDARZENIA:	ETAP LOTU:
<p>START DO LOTU TRENINGOWEGO PO KRĘGU.</p> <p>PO SCHOWANIU PODWOZIA NIEPRAWIDŁOWE WSKAZANIA POŁOŻENIA PODWOZIA PRZEDNIEGO: JEDNOCZESNA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA „SCHOWANE” I „WYPUSZCZONE”.</p> <p>WG OCENY OPTYCZNEJ Z ZIEMI PODWOZIE SCHOWANE.</p> <p>PO WYPUSZCZENIU PODWOZIA JEDNOCZESNA SYGNALIZACJA ŚWIETLNA „WYPUSZCZONE” I SYGNALIZACJA MECHANICZNA „SCHOWANE” DLA PODWOZIA PRZEDNIEGO.</p> <p>WG OCENY OPTYCZNEJ Z ZIEMI PODWOZIE GŁÓWNE WYPUSZCZONE, PODWOZIE PRZEDNIE W POŁOŻENIU POŚREDNIM (NIEPRAWIDŁOWYM).</p> <p>KILKAKROTNE BEZSKUTECZNE PRÓBY CHOWANIA I WYPUSZCZANIA PODWOZIA.</p> <p>BEZSKUTECZNA PRÓBA AWARYJNEGO WYPUSZCZENIA PODWOZIA.</p> <p>ŁĄDOWANIE AWARYJNE NA NAWIERZCHNI TRAWIASTEJ, Z ZAPEWNIONĄ ASYSTĄ STRAŻY POŻARNEJ I POGOTOWIA RATUNKOWEGO, ZAKOŃCZONE LEKKIM USZKODZENIEM SAMOLOTU.</p>	<p>START</p> <p>LOT PO KRĘGU</p> <p>ŁĄDOWANIE</p>

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

LOT TRENINGOWY PO KRĘGU Z ZAŁOGĄ 1-OSOBOWĄ NA SAMOLOCIE TS-8 BIES SP-YKE, ZAREJESTROWANYM W KATEGORII SPECJALNEJ. PO STARTCIE O GODZ. 15:00 (LOC) I SCHOWANIU PODWOZIA ŚWIETLNA SYGNALIZACJA POŁOŻENIA PRZEDNIEGO PODWOZIA POKAZYWAŁA ZAPALONE LAMPKI ZIELONĄ I CZERWONĄ, A OBSERWACJA Z ZIEMI POTWIERDZAŁA SCHOWANIE PODWOZIA. PO OTWARCIU PODWOZIA ŚWIETLNA SYGNALIZACJA POŁOŻENIA PRZEDNIEGO PODWOZIA POKAZYWAŁA ZAPALONĄ LAMPKĘ ZIELONĄ, LECZ NIE BYŁ WYSUNIĘTY SYGNALIZATOR MECHANICZNY, A OBSERWACJA Z ZIEMI WYKAZAŁA CZĘŚCIOWE, NIEPRAWIDŁOWE OTWARCIE PRZEDNIEGO PODWOZIA. OBSERWACJA Z ZIEMI BYŁA DOKONYWANA PODCZAS KRAŻENIA NAD LOTNISKIEM NA ŻYCZENIE PILOTA SAMOŁOTU SP-YKE PRZEZ ZAŁOGĘ INNEGO SAMOŁOTU, A SPOSTRZEŻENIA PRZEKAZYWANE DROGĄ RADIOWĄ. KILKAKROTNIENIE PONAWIANE PRÓBY OTWIERANIA I CHOWANIA PODWOZIA ORAZ PRÓBA AWARYJNEGO OTWARCIA PODWOZIA NIE DAŁY POZYTYWNEGO WYNIKU. LĄDOWANIE AWARYJNE NASTĄPIŁO OK.GODZ.15:20(LOC) W OPADZIE DESZCZU, NA NAWIERZCHNI TRAWIASTEJ, Z ASYSTĄ STRAŻY POŻARNEJ ORAZ POGOTOWIA RATUNKOWEGO I ZAKOŃCZYŁO LEKKIM USZKODZENIEM SAMOŁOTU. PILOT ANI ŻADNA INNA OSOBA NIE ODNIEŚLI OBRAŻEŃ. PILOT O GODZ.15:55(LOC) NA WŁASNE ŻYCZENIE ZBADANY ALKOMATEM PRZEZ POLICJĘ – WYNIK 0,00 PROMILLI.

PKBWL STWIERDZIŁA, ŻE PILOT SPEŁNIAŁ WSZELKIE WYMAGANIA DO WYKONANIA LOTU, WARUNKI METEOROLOGICZNE BYŁY ODPOWIEDNIE, A SAMOŁOT BYŁ PRAWIDŁOWO OBSŁUGIWANY PRZEZ WŁAŚCIWIE WYKWALIFIKOWANY PERSONEL ORAZ UBEZPIECZONY. PKBWL POBRAŁA DO EKSPERTYZY PNEUMATYCZNY SIŁOWNIK CHOWANIA I WYPUSZCZANIA PODWOZIA PRZEDNIEGO, KTÓREGO TECHNICZNA NIESPRAWNOŚĆ MOGŁA BYĆ PRZYCZYNĄ WYPADKU.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

NIE WYDANO

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

w/z

inż. Tomasz Makowski

Członek PKBWL