

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 | 4 | 0 | / | 0 | 9 | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / województwo małopolskie

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

Kraków N_50°05'16.66" ; E_019°59'56.27" ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

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

Czas lokalny zdarzenia

1 | 7 | 5 | 6 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

CESSNA AIRCRAFT COMPANY

Typ SP

SAMOLOT CESSNA C 172S

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | Z | A | P |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

AEROKLUB REGIONALNY

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"/> nieznanym | | |

S lot regularny N lot nieregularny Z nieznanym

D lot krajowy I lot międzynarodowy Z nieznanym

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

K R A K Ó W | C Z Y Ż Y N Y | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

W A R S Z A W A | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

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"/> 1 | <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"/> |
| Pasażerowie | <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> 2 <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

W DNIU 28 CZERWCA 2009 R. Z MIEJSCA PRZYSTOSOWANEGO DO STARTÓW I LĄDOWAŃ RAKOWICE CZYŻYNY PILOT SAMOLOTOWY LINIOWY WYSTARTOWAŁ NA SAMOLOCIE CESSNA 172 S Z TRZEMA PODRÓŻNYMI DO LOTU POWROTNEGO DO WARSZAWY. START ODBYWAŁ SIĘ NA KIERUNKU 110. NA TYM KIERUNKU NA KOŃCU PASA ZNAJDUJĄ SIĘ DRZEWA. ZA PASEM W ODLEGŁOŚCI 90M ZNAJDUJE SIĘ LINIA WYSOKIEGO NAPIĘCIA O WYSOKOŚCI OK. 20 M. PO WYDŁUŻONYM ROZBIEGU PRZY DRUGIEJ PRÓBIE SAMOLOT ODERWAŁ SIĘ OD ZIEMI I NA MAŁEJ PRĘDKOŚCI PRZESZEDŁ NA WZNOSZENIE. PO PRZELECENIU NAD LINIĄ WYSOKIEGO NAPIĘCIA PILOT WYKONAŁ ZAKRĘT W LEWO I PRAKTYCZNIE BEZ ZMIANY WYSOKOŚCI KONTYNUOWAŁ LOT W KIERUNKU PÓŁNOCNYM. PO PRZELECENIU OK. 600 M W TRAKCIE WYKONYWANIA ZAKRĘTU W LEWO (NA KURS RÓWNOLEGŁY DO PASA) SAMOLOT ZNACZNIE ZWIĘKSZYŁ PRZECHYLENIE I ROZPOCZĄŁ ZEŚLIZG PO SKRZYDLE. PILOT ZMNIEJSZYŁ PRZECHYLENIE I W TAKIM POŁOŻENIU SAMOLOT ZDERZYŁ SIĘ Z DRZEWAMI A NASTĘPNIE OPADŁ NA ZIEMIĘ. SAMOLOT ZACZĄŁ SIĘ PALIĆ. JEDEN Z PODRÓŻNYCH PO ZDERZENIU WYDOSTAŁ SIĘ NA ZEWNĄTRZ I POMAGAŁ WYDOSTAĆ SIĘ Z WRAKU DWÓM POZOSTAŁYM PODRÓŻNYM. PILOTA NIE UDAŁO SIĘ WYDOSTAĆ Z PŁONĄCEGO WRAKU. DWAJ PODRÓŻNI DOZNALI ZNACZNYCH POPARZEŃ. PILOT SAMOLOTU ZGINAŁ NA MIEJSCU A JEDEN Z PODRÓŻNYCH ZMARŁ W SZPITALU.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

ZESPÓŁ BADAWCZY NA MIEJSCU ZDARZENIA STWIERDZIŁ, ŻE ZAŁOŻONA BYŁA BLOKADA STERÓW TYLKO NA WOLANT PILOTA A PŁYTKA ZASŁANIAJĄCA STACYJKĘ BYŁA SKIEROWANA W PRAWO.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM