

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

| | | | | | | | | | | 7 | 5 | 7 | / | 0 | 9 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

Pastewnik k. Bolkowa N 50°53'; E 016°01'

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

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

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 3 | | 1 | 5 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Piper Aircraft Corp.– USA

Typ

PA-28-181

Znaki rejestracyjne SP

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

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Prywatny

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

M I E L E C - E P M L

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

J E L E N I A G Ó R A - E P J G

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu /godz. min./

0 2 2 5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

| Załoga | Śmiertelne | Poważne | Nieznaczone | Nie było | Nieznane |
|--|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | <input type="checkbox"/> 1 | <input 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"/> |
| Osoby postronne | <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

Pilot turystyczny, właściciel samolotu, wykonywał przelot po trasie Mielec - Jelenia Góra. Przelot odbywał się na wysokości ok. 2000 feet QNH. Warunki meteorologiczne w miejscu startu były dobre, ale prognoza meteorologiczna przewidywała zdecydowane pogorszenie się pogody w końcowym odcinku trasy. Przed startem pilot dwukrotnie kontaktował się z lotniskiem w Jeleniej Górze i otrzymał informację, że tam pogoda zła i zdecydowanie odradzano mu ten lot. Mimo tego pilot wystartował. Na końcowym odcinku trasy pilot zauważył, że warunki pogodowe pogarszają się. Będąc na trawersie Strzelina o godzinie 12.30 LMT pilot powiadomił o tym FIS Poznań i zgłosił obniżenie wysokości lotu z powodu obniżającej się podstawy chmur. Jego ostatnia korespondencja z FIS Poznań miała miejsce w okolicy Świdnicy ok. 13.05 LMT. Ok. 13.15 UTC świadkowie znajdujący się w okolicy m. Pastewnik usłyszeli narastający dźwięk silnika lotniczego, ale samolotu nie widzieli, ponieważ w okolicy występowało silne zamglenie, a szczyty wzniesień znajdowały się w chmurach. W pewnym momencie dźwięk silnika ustał i usłyszeli huk mocnego uderzenia. Świadkowie udali się na miejsce katastrofy i znaleźli w pobliżu szczytu o nazwie Długa – ok. 670 m n.p.m., rozbity samolot, a w nim dwie osoby. Pasażerka dawała znaki życia, ale pilot już nie żył. Jeden ze świadków powiadomił telefonicznie o katastrofie służby ratownicze. Przybyły na miejsce wypadku lekarz pogotowia ratunkowego stwierdził również zgon pasażerki samolotu.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano zaleceń profilaktycznych.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Warszawa, 25.09.2009 r.