

## 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|-|1065|-|2|0|1|1|r| | | | |

#### MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA, Kraków, ul. Podstawie 27

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

Kraków-Nowa Huta 50<sup>0</sup>04'12,14" 20<sup>0</sup>10'17,49"

N \_\_\_\_\_ ; E \_\_\_\_\_ ;

#### CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

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

Czas lokalny zdarzenia około:

|2|0| | |0|0|  
Godz. Min.

#### STATEK POWIETRZNY

Producent SP  
CESSNA AIRCRAFT Co.  
USA

Typ SP

Cessna T 182 T

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|I|K|E| |

Państwo rejestracji SP  
POLSKA

Nazwa użytkownika SP  
MANEX 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 | K R A K Ó W - P O B I E D N I K | E P K P

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 | P O B I E D N I K | E P K P | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu około**

0 0 | 1 0

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	1				
Pasażerowie	3				
Osoby postronne	x				

**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:**

- START Z LOTNISKA DO LOTU WIDOKOWEGO Z KURSEM 90° OKOŁO GODZ. 19.50 (LMT),
- WYKONYWANIE LOTU PO WSCHODNIEJ STRONIE LOTNISKA,
- POWRÓT DO LOTNISKA PO CZASIE 4 MINUT I 52 SEKUND,
- PRZELOT NAD PASEM LOTNISKA Z KURSEM 270° NA WYSOKOŚCI 40-50 M (AGL) Z JEDNOCZESNYM POPRZECZNYM POCHYLENIEM SAMOLOTU NA BOKI I MRUGANIEM ŚWIATŁEM REFLEKTORA,
- NABÓR WYSOKOŚCI Z RÓWNOCZESNYM WYKONYWANYWANIEM ZAKRĘTU W LEWO O KĄT OKOŁO 180° NA WYSOKOŚCI OSTATNIEGO LEWEGO HANGARU KOMERCYJNEGO,
- LOT PO PROSTEJ NA MAŁEJ WYSOKOŚCI,
- GWAŁTOWNA ZMIANA KIERUNKU LOTU Z JEDNOCZESNYM POCHYLENIEM MASKI POD HORYZONT,
- PIONOWY LEWY ZWÓJ KORKOCIĄGU,
- ZDERZENIE SAMOLOTU Z ZABUDOWANIAM.

**ETAP LOTU:**

LOT WIDOKOWY W REJONIE LOTNISKA

**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 21 sierpnia 2011 r. w okolicach hangaru lotniska Aeroklubu Krakowskiego, Kraków Pobiednik Wielki, grupka sympatyków lotnictwa uczestniczyła w grillowaniu. W trakcie tego grillowania padła propozycja ze strony członka Aeroklubu Krakowskiego, licencjonowanego pilota samolotowego wykonania kręgu nadlotniskowego z jego córką i dwoma jej koleżankami (wszystkie lat 14). Pilotującym samolot Cessna T 182 T o znakach rozpoznawczych SP-IKE, który stał pod hangarem od godziny 17:20 po przylocie z lotu trasowego miał być jego pilot turystyczny PPL(A) lat 42. Samolot posiadał w zbiornikach około 150 litrów paliwa. Cała grupa podeszła do samolotu gdzie pilot dokonał jego przeglądu, a następnie zajął miejsce w kabinie na lewym fotelu dowódcy statku powietrznego. Obok pilota na prawym fotelu usiadła córka pilota, który zaproponował lot, dwa tylne siedzenia zajęły jej koleżanki.

Po uruchomieniu silnika i przeprowadzeniu jego próby oraz niezbędnych procedur przedlotowych pilot wykołował na pas z kursem  $090^{\circ}$  i wystartował z naborem wysokości cały czas utrzymując kierunek lotu na wschód. Pogoda była całkowicie bezwietrzna. Godzinę startu określono na około 20:00 (zachód, słońca 19:50 wg LMT). Samolot ponownie pojawił się nad lotniskiem po około 5 minutach i jego pilot zgłosił przez radio „przejdę na małej”. Samolot wykonywał lot nad pasem z kursem przeciwnym do kierunku startu tj.  $270^{\circ}$ . Przelot był niski nad pasem na wysokości 40-50 m wg poziomu lotniska(AGL). W czasie tego przelotu pilot wykonywał „machanie skrzydłami” poprzez poprzeczne przechylenia samolotu na boki z jednoczesnym mruganiem światłem reflektora. Samolot wraz z naborem wysokości wykonał odejście w lewo od osi przelotu o kąt około  $180^{\circ}$  na wysokości ostatniego hangaru komercyjnego i zniknął za rosnącymi tam drzewami i dachem hangaru. Samolot kontynuował lot na małej wysokości prostopadle do ulicy Podstawie. W trakcie tego przelotu samolot wykonał szybki manewr zmiany kierunku lotu o  $180^{\circ}$  z jednoczesnym pochyleniem pionowo maski oraz gwałtownym zwiększeniem obrotów silnika i w lewym zwoju korkociągu zderzył się z ziemią.

Samolot uderzył w samoobrocie lewym skrzydłem w wiatrołap budynków przy ulicy podstawie 27 i 27A a następnie pionowo w betonową płaszczyznę podwórza. W trakcie upadku i destrukcji skrzydłowych zbiorników paliwa nastąpił jego wybuch, co spowodowało gwałtowny pożar zabudowań oraz samolotu.

Pilot i pasażerowie samolotu zginęli na miejscu.

#### **WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA**

Nie wydano zaleceń.

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

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK