

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM  
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**

**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| 1 | 0 | 2 | 0 | / | 1 | 4 | | | | | | | | | | | |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

**POLSKA / województwo mazowieckie**

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

**JEDLIŃSK** \_\_\_\_\_ N 51°30' / E 021°07' (miejsce zderzenia)

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 4 |      | 0 | 7 |      | 0 | 9 |  
Rok                      Miesiąc                      Dzień

Czas lokalny zdarzenia

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

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

1. CESSNA AIRCRAFT CO. USA      2. REIMS AVIATION FRANCJA

Typ SP

1. Cessna 152      2. Cessna F 152

Znaki rejestracyjne SP

1. | S | P | - | K | G | K |      2. | S | P | - | A | P | L |

Państwo rejestracji SP

1. POLSKA      2. POLSKA

Nazwa użytkownika SP

1. AEROKLUB PLL LOT      2. AEROKLUB PLL LOT

**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**

R | A | D | O | M | P | I | A | S | T | Ó | W | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

R | A | D | O | M | P | I | A | S | T | Ó | W | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu**

1.    |  0  2  2.    |  2  5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załogi	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	<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"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Pasażerowie	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	<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"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Osoby postronne	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone
	<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"/>

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

#### IV – USZKODZENIA

##### Uszkodzenia statków powietrznych

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

##### KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

START SAMOLOTU NR 1 DO LOTU PO KRĘGU.

POWRÓT SAMOLOTU NR 2 ZE STREFY PILOTAŻU.

ZDERZENIE SAMOLOTÓW W REJONIE  
DRUGIEGO ZAKRĘTU KRĘGU  
NADLOTNISKOWEGO

##### ETAP LOTU:

LOT NADLOTNISKOWY PO KRĘGU I ZE STREFY;

**CZĘŚĆ OPISOWA:**

W DNIU 09.07.2014 NA LOTNISKU RADOM PIASTÓW REALIZOWANE BYŁO SZKOLENIE SELEKCYJNE NA SAMOLOTACH DLA POTRZEB LOTNICTWA WOJSKOWEGO. OD GODZINY 7 RANO ODBYWAŁY SIĘ INTENSYWNE LOTY PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM. STARTY ODBYWAŁY SIĘ NA KIERUNKU 050 I OBOWIĄZYWAŁ KRĄG NADLOTNISKOWY W LEWO. W LOTACH STANDARDOWO BRAŁO UDZIAŁ 5 SAMOLOTÓW (ZAŁOGA: UCZEŃ I INSTRUKTOR). OKOŁO GODZINY 11:30 WYSTARTOWAŁ SAMOLOT NR 2 DO STREFY NR 1 USYTUOWANEJ NA PÓŁNOCY WSCHÓD OD LOTNISKA W ODLEGŁOŚCI OK 7 KM. O GODZINIE 11:52 ZAŁOGA SAMOLOTU NR 2 POINFORMOWAŁA, ŻE ZAKOŃCZYŁA ZADANIE W STREFIE. OSOBA KIERUJĄCA LOTAMI PRZEKAZAŁA ZAŁODZE INFORMACJĘ, ŻE MIEJSCEM WEJŚCIA W KRĄG JEST POZYCJA Z WIATREM I PROŚBĘ O ZGŁOSZENIE TEJ POZYCJI. OKOŁO GODZINY 11:53 WYSTARTOWAŁA ZAŁOGA SAMOLOTU NR 1 WYKONUJĄC STANDARDOWY KRĄG NADLOTNISKOWY. SAMOLOT PILOTOWANY BYŁ PRZEZ UCZNIĄ. PODCZAS WYKONYWANIA DRUGIEGO ZAKRETU INSTRUKTOR, PO PODNIESIENIU PRAWEGO SKRZYDŁA DO GÓRY, ZAUWAŻYŁ W ODLEGŁOŚCI OK 50 M ZBIŻAJĄCY SIĘ Z KIERUNKU ODCHYLONEGO OD OSI SAMOLOTU W PRAWO O OK 15° INNY SAMOLOT. INSTRUKTOR NATYCHMIAST PRZEJĄŁ STERY I ZNACZNIE ZWIĘKSZYŁ PRZECHYLENIE W ZAKRĘCIE DO POZYCJI SKRZYDEŁ W PIONIE. POMIMO WYKONANIA TEGO MANEWRU NASTĄPIŁO ZDERZENIE SAMOLOTÓW W POWIETRZU NA WYSOKOŚCI OK 800 – 900 STÓP AGL. SAMOLOT NR 1 WSZEDŁ W KORKOCIĄG, Z KTÓREGO INSTRUKTOR WYPROWADZIŁ NA WYSOKOŚCI OK 150 STÓP AGL I WYLĄDOWAŁ AWARYJNIE W TERENIE PRZYGDNYM. ŁĄDOWANIE ZAKOŃCZYŁO SIĘ KAPOTAŻEM. INSTRUKTOR I UCZEŃ NIE ODNIESLI OBRAŻEŃ I O WŁASNYCH SIŁACH OPUŚCILI SAMOLOT. PODCZAS ZDERZENIA PRZEDNIE PODWOZIE ZOSTAŁO WYŁAMANE W LEWĄ STRONĘ. DRZWI PO PRAWEJ STRONIE ZOSTAŁY WGNIECIONE. STWIERDZONO ŚLADY FARBY Z SAMOLOTU NR 2 PO PRAWEJ STRONIE SAMOLOTU NR 1 NA WIDELCU PODWOZIA PRZEDNIEGO, MASCE SILNIKA I U NASADY ZASTRZAŁU. NA ŚMIGLE SAMOLOTU NR 1 STWIERDZONO WGNIECENIA ŚWIADCZĄCE O KONTAKCIE Z TWARDYMI PRZEDMIOTAMI. PO ZDERZENIU SAMOLOT NR 2 SPADŁ W POZYCJI PLECOWEJ DO STAWU HODOWLANEGO. W WYNIKU UPADKU SAMOLOTU INSTRUKTOR I UCZEŃ PONIEŚLI ŚMIERĆ. W SAMOLOCIE NR 2 STWIERDZONO BRAK POSZYCIA CZĘŚCI TYLNEJ KADŁUBA PRZED USTERZENIEM PIONOWYM I BRAK PRAWEJ POŁÓWKI USTERZENIA POZIOMEGO.

**WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie wydano

**PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Brak

**PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM**

*podpis na oryginale*