

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

**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| 1 | 1 | 3 | 5 | / | 1 | 4 |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

**POLSKA (woj. MAZOWIECKIE)**

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

**LOTNISKO PIASTÓW k/RADOMIA (EPRP) N 51° 28' 27.49"; E 021° 06' 28.76"**

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

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

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 2 |      | 1 | 4 |  
Godz.                      Min.

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

**EXTRA FLUGZEUGBAU GmbH, Germany**

Typ SP

**Samolot EXTRA 300 L**

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | A | C | M |

Państwo rejestracji SP

**POLSKA**

Nazwa użytkownika SP

**Aeroklub Radomski**

**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

NK: 228911 / 14

**LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA****Rodzaj lotu**

Szkolny lub treningowy

10.  z instruktorem1Y.  inny11.  samodzielny12.  kontrolny

Niehandlowy

20.  w celach własnych23.  specjalny2Z.  nieznanym21.  służbowy24.  nad otwartym morzem22.  rządowy2Y.  inny

Handlowy

30.  lot agro33.  lot reklamowy36.  transport drewna31.  lot gaśniczy34.  z ładunkiem podwiesz.37.  nad otwartym morzem32.  lot obserwacyjny35.  lot sanitarny3Y.  inny

Loty różne

40.  lot badawczy43.  lot poszukiwawczy4Y.  inny41.  nielegalny44.  pokazowy / sportowy4Z.  nieznanym42.  przebazowanie45.  akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1.  aeroklub / szkoła lotn.4.  użytk. prywatnyZ.  nieznanym2.  spółka5.  sprzedaż / wynajem3.  przeds. państw.Y.  inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

L O T N I S K O | E P R 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 I S K O | E P R P

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
	□ □ □	□ □ □	□ □ □	□ 2 □	□ □ □
<b>Pasażerowie</b>	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □
<b>Osoby postronne</b>	□ □ □ □	□ □ □ □	□ □ □ □		
<b>Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu</b>					



## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W DNIU 21 LIPCA 2014 R. PILOT SAMOLOTOWY Z LICENCJĄ PPL(A) WRAZ Z INSTRUKTOREM WYSTARTOWAŁ NA SAMOLOCIE EXTRA 300 L Z LOTNISKA PIASTÓW K/RADOMIA (EPRP) NA ZADANIE (F) „PRZESZKOLENIE NA NOWY TYP/WERSJĘ SAMOLOTU KLASY SEP(L) W DZIEŃ LUB W NOCY” ĆWICZENIE F/2 „LOTY SZKOLENIOWE PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM”. START ODBYŁ SIĘ Z PASA TRAWIASTEGO „23”. POMIMO DYSPONOWANIA SILNIKIEM O DUŻEJ MOCY, SAMOLOT ROZPĘDZAŁ SIĘ POWOLI I PO WYDŁUŻONYM ROZBIEGU ODERWAŁ SIĘ OD ZIEMI ZE ZMNIEJSZONĄ PRĘDKOŚCIĄ. PO ODERWANIU INSTRUKTOR STWIERDZIŁ NIEDOBÓR MOCY I BRAK MOŻLIWOŚCI WZNOWIENIA. NA WYSOKOŚCI 20 ÷ 30 M NIE BYŁ W STANIE UTRZYMAĆ LOTU POZIOMEGO, POMIMO UTRZYMYWANIA PRZEZ ZAŁOGĘ DŹWIGNI ZMIANY MOCY SILNIKA W POŁOŻENIU MAKSYMALNIE DO PRZODU. ZDANIEM ŚWIADKÓW ZDARZENIA, NA ROZBIEGU ŚMIGŁO NIE OSIĄGAŁO PEŁNYCH OBROTÓW (OBROTY ŚMIGŁA NIE BYŁY MAKSYMALNE). INSTRUKTOR PRZEJĄŁ STEROWANIE, ZABEZPIECZYŁ PRĘDKOŚĆ ORAZ PODJĄŁ DECYZJĘ O LĄDOWANIU AWARYJNYM. POSTANOWIŁ WYKONAĆ ZAKRĘT O 180° Z NIEWIELKIM PRZECHYLENIEM W LEWO I LĄDOWAĆ NA KIERUNKU ODWROTNYM DO KIERUNKU STARTU. PO WYPROWADZENIU Z ZAKRĘTU, INSTRUKTOR ZWIĘKSZYŁ PRĘDKOŚĆ LOTU KOSZTEM UTRATY WYSOKOŚCI. PRZYZIEMIENIE NASTĄPIŁO NA NIEUŻYTKOWEJ CZĘŚCI LOTNISKA, Z KURSEM OK. 85°, ZE ZNACZNĄ PRĘDKOŚCIĄ OPADANIA. ODLEGŁOŚĆ OD MIEJSCA PRZYZIEMIENIA DO MIEJSCA ZATRZYMANIA SIĘ SAMOLOTU WYNOŚIŁA OK. 40 M. W WYNIKU USZKODZENIA PODWOZIA GŁÓWNEGO SAMOLOTU, NASTĄPIŁ KONTAKT ŁOPAT OBRACAJĄCEGO SIĘ ŚMIGŁA Z ZIEMIĄ. ZAŁOGA NIE ODNIOSŁA OBRAŻEŃ CIAŁA I OPUŚCIŁA SAMOLOT O WŁASNYCH SIŁACH.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

dr inż. Michał Cichoń