

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU LOTNICZYM*(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym)***I – OKREŚLENIE ZDARZENIA****INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

|1|0|2|5|/|1|6|

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska / Płońsk

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

Gumowo N 52° 36' 38.16; E 020° 15' 52.09;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|6|

Rok

|0|5|

Miesiąc

|2|2|

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|2|0|

Godz.

|0|0|

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

ULTRAMAGIC BALLOONS

Typ SP

balon M-105

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|B|D|Y|

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 regularnyN lot nieregularnyZ nieznanD lot krajowyI lot międzynarodowyZ 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

| S | Z | C | Z | Y | T | N | O |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

| G | U | M | O | W | O |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

| 1 | | | 0 | 5 |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	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"/> 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"/> <input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1	<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"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		

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

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:	ETAP LOTU:
<p><i>PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA; ZDERZENIE POWŁOKI BALONU Z PRZEWODAMI LINII ELEKTRYCZNEJ.</i></p>	<p><i>LĄDOWANIE;</i></p>

Prognozowane warunki meteorologiczne: słaby wiatr do 5 kt z kierunku 80° - 100°, zanikająca niewielka konwekcja, brak zjawisk niebezpiecznych.

Start o godz. 18.55 LMT z miejscowości Szczytno. W locie oprócz pilota udział wzięło dwóch pasażerów. Lot do wysokości 300 m z prędkością 7-9 kt, w kierunku 260° -280°. Przez cały czas lot był wykonywany pod słońce.

Po 40 minutach lotu pilot rozpoczął poszukiwania odpowiedniego miejsca do lądowania. Po 20 kolejnych minutach wybrał łąkę w miejscowości Gumowo. Łąka była podzielona na dwie części: ogrodzoną i nieogrodzoną. Wlatując nad łąkę utrzymywał wysokość 2 – 3 m AGL, chcąc przelecieć nad ogrodzeniem i wylądować na części nieogrodzonej. Prędkość lotu wynosiła 6 – 8 kt. Będąc w połowie ogrodzonej łąki, na tle nieba, w odległości kilkunastu metrów pilot zauważył przewody linii elektrycznej średniego napięcia. Natychmiast ściągnął linę klapy spadochronowej i wyłączył płomienie pilotowe obu palników. Balon oparł się powłoką o przewody, linii powodując zwarcie dwóch przewodów i lekko się wzniosł. W wyniku zwarcia przepalone zostały stalowe linki powłoki (w odległości 10-20 cm od karabińczyków) i kosz opadł na ziemię nie przewracając się. Powstałe w trakcie zwarcia iskry i części przerwanych linek powłoki wpadły do kosza balonu powodując niewielkie oparzenia pasażerki.

Ponieważ zerwane przewody linii leżały w niewielkiej odległości od kosza, pilot kazał wszystkim oddalić się na bezpieczną odległość. W tym czasie od rozgrzanych przewodów zaczęła się palić leżąca już na ziemi powłoka. Nie mając pewności czy doszło do wyłączenia prądu, pilot nie próbował jej gasić i nie pozwolił na podchodzenie do balonu osób postronnych, które chciały pomóc w gaszeniu pożaru.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE WYDANO ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA.

PROPONOWANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE ZAPROPONOWANO ZALECEŃ DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale