



**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 | Ó | D | Ź | - | L | U | B | L | I | N | E | K | E | P | L | L | | | | | | | | |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

**L | Ó | D | Ź | - | L | U | B | L | I | N | E | K | E | P | L | L | | | | | | | | |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu /godz. min./**

**0 | 0 | 2 | 7**

**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"/>	<b>0   1</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Pasażerowie</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Osoby postronne</b>	<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

Dnia 16 czerwca 2015 r. instruktor-pilot z pilotem-ucznikiem wykonali cztery loty na samolocie Tecnam P2002-JF SP-TWY. Piąty lot miał być pierwszym samodzielnym lotem pilota-ucznika. Start do tego lotu odbył się o godz. 13:25 UTC, w jego trakcie pilot-uczeń zaproponował instruktorowi-pilotowi, że najpierw wykona przyziemienie z odlotem („touch and go”), a następnie „pełne” lądowanie z zatrzymaniem, na co instruktor-pilot wyraził zgodę. To „pełne” lądowanie pilot-uczeń wykonał o godzinie 13:52 UTC na drodze startowej 25L lotniska EPLL.

Po prawidłowym podejściu i przyziemieniu, w trakcie chowania klap na początku dobiegu dał się słyszeć odgłos przypominający pisk hamowanej opony. Samolot zszedł z kierunku w prawo nie reagując na przeciwdziałania pilota sterem kierunku i hamulcami, a następnie, z lekkim przechyłem w lewo, po kilku wyraźnych podskokach opuścił asfaltobetonową nawierzchnię drogi startowej, zatrzymując się na nawierzchni trawiastej tuż obok bocznej krawędzi drogi startowej, obracając się przy tym na chwilę przed zatrzymaniem w prawo w trakcie wkołowywania w rów odwadniająca obok drogi startowej.

Pilot początkowo sądził, iż wystąpił poślizg samolotu na nawierzchni pasa i skontaktował się z instruktorem. Stwierdziwszy, że samodzielne wykołowanie z miejsca zatrzymania nie jest możliwe, po przyjeździe pierwszych pojazdów służb lotniskowych wyłączył silnik, zasilanie elektryczne i zamknął zawór paliwowy, po czym opuścił samolot.

Obserwując zdarzenie spod hangarów ośrodka szkolenia lotniczego instruktor-pilot przez radiotelefon skontaktował się z wieżą lotniska EPLL, zawiadamiając o wypadku.

Doszło do wyłamania goleni sprężystej lewego podwozia głównego z jej zamocowań w kadłubie oraz drobnych uszkodzeń płatowca. Nie było kontaktu śmigła z ziemią.

### **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Doraźnych zaleceń profilaktycznych nie wydano.

### **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie ma.

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

podpis na oryginale

Warszawa, 14.07.2015 r.