

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM**  
(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC fax - (22)5207354)  
**I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**

**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| 1 | 2 | 8 | 5 | / | 1 | 0 | | | | | | | | | |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

**POLSKA / MIELEC**

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

**LOTNISKO MIELEC (EPML) N 50° 19' 20.19"; E 021° 27' 43.67"**

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 0 |

Rok

| 1 | 1 |

Miesiąc

| 2 | 3 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 3 |

Godz.

| 3 | 9 |

Min.

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

**WSK PZL Mielec**

Typ SP

**PZL M20 01 „Mewa”**

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | K | F | E | |

Państwo rejestracji SP

**POLSKA**

Nazwa użytkownika SP

**P.P.H.U. „ROYAL-STAR”**

**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 | M I E L E C | ( E P M L ) | | | |**

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 | M I E L E C | ( E P M L ) | | | |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu**

**0 0 | 0 5**

**DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO**  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
				2	
<b>Pasażerowie</b>					
<b>Osoby postronne</b>					

**Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu**



## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W DNIU 23.11.2010 R. PILOT SAMOLOTOWY Z LICENCJĄ PPL(A) WRAZ Z INSTRUKTOREM WYKONYWAŁ NA SAMOLOCIE M-20 „MEWA” LOTY PRZYPOMINAJĄCE, PO OKOŁO ROCZNEJ PRZERWIE PO SZKOLENIU PRAKTYCZNYM DO UPRAWNIENIA MEP(L), W CELU WZNOWIENIA NAWYKÓW PRZED EGZAMINEM PRAKTYCZNYM DO MEP(L), KTÓRY MIAŁ SIĘ ODBYĆ W TYM SAMYM DNIU Z EGZAMINATOREM LKE. PRZED ROZPOCZĘCIEM LOTÓW PRZEPROWADZONO PRZYGOTOWANIE NAZIEMNE ZGODNE Z PROGRAMEM SZKOLENIA, ZE SZCZEGÓLNYM NACISKIEM NA PRZYPOMIENIE POSTĘPOWANIA W SYTUACJI AWARII SILNIKA I PROCEDURĄ STOSOWANĄ W TAKIM PRZYPADKU.

PO STARCIE Z PASA „27” WYKONANO LOT DO STREFY. PO ZAKOŃCZENIU ZADANIA W STREFIE, WYKONANO DWIE SYMULACJE ODEJŚCIA NA DRUGI KRĄG ORAZ ZAPLANOWANO SZEŚĆ LĄDOWAŃ.

W PIĄTYM LOCIE, PO WYKONANIU PRAWEGO KRĘGU, PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA NA KIERUNKU „27” ODBYWAŁO SIĘ Z WYPUSZCZONYM PODWOZIEM I KLAPAMI W POŁOŻENIU 25°. PO LĄDOWANIU PLANOWANO NATYCHMIASTOWY START BEZ ZATRZYMANIA (TZW. „KONWOJER”).

PO PRZYZIEMIENIU SAMOLOTU UCZEŃ-PILOT, CHCĄC SCHOWAĆ KLAPY, CHWYCIŁ ZA DŹWIGNIĘ PODWOZIA I PRZESTAWIŁ Z POZYCJI „WYPUSZCZONE” NA „SCHOWANE” ORAZ, MOMENTALNIE UZMYŚLAJĄC SWÓJ BŁĄD, Z POWROTEM NA POZYCJĘ „WYPUSZCZONE”. NIESTETY ZAPOCZĄTKOWAŁO TO PROCES CHOWANIA PODWOZIA.

NA SKUTEK SCHOWANIA SIĘ GOLENI PODWOZIA PRZEDNIEGO I LEWEJ GOLENI PODWOZIA GŁÓWNEGO, NASTĄPIŁO POCHYLENIE SAMOLOTU I KONTAKT OBRACAJĄCYCH SIĘ ŚMIGIEŁ Z NAWIERZCHNIĄ PASA STARTOWEGO. CHWILĘ POTEM SAMOLOT PRZECHYLIŁ SIĘ W LEWO I „SZOROWAŁ” PO PASIE ZMIENIAJĄC KIERUNEK W LEWO. PO OPUSZCZENIU PASA BETONOWEGO NASTĄPIŁO OBRÓCENIE SAMOLOTU („CYRKIEL”) W LEWO O OKOŁO 130° I JEGO ZATRZYMANIE NA CZĘŚCI TRAWIASTEJ LOTNISKA. NIKT NIE ODNIÓSŁ OBRAŻEŃ CIAŁA.

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

POINFORMOWANO PILOTA I INSTRUKTORA O KONIECZNOŚCI WYKONANIA OKOLICZNOŚCIOWYCH BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH Z POWODU UCZESTNICTWA W WYPADKU.

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

*podpis nieczytelny*