

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż jeden miesiąc po zdarzeniu fax - 225207354)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 1 | 3 | 8 | 7 | / | 1 | 0 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / Kozłowice k/Olesna

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

Borsk N _50° 58' 47" _ ; E _018° 25' 38" _ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 0 |

Rok

| 1 | 2 |

Miesiąc

| 1 | 5 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 3 |

Godz.

| 5 | 0 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Bell Helicopter Textron, USA

Typ SP

Śmigłowiec Bell 407

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | S | K | K |

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"/> 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. użyt. Prywatny

Z. nieznanym

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przed. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

„L A D O W I S K O” | K O N S T A N C I N

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

J A M Y | k / O L E S N A

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długotrwałość lotu

0 | 1 | 0 | 5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	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"/> 1	<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"/> <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"/>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA

W DNIU 15 GRUDNIA 2010 ROKU O GODZINIE 12:55 LMT PILOT WYSTARTOWAŁ Z „INNEGO MIEJSCA PRZYSTOSOWANEGO DO STARTÓW I LĄDOWAŃ STATKÓW POWIETRZNYCH” KONSTANCIN, CELEM WYKONANIA LOTU POWROTNEGO PO TRASIE: KONSTANCIN-JEZIORNA – GÓRA KALWARIA – TOMASZÓW MAZOWIECKI – BEŁCHATÓW – JAMY K/OLESNA. PRZED STARTEM PILOT ZAPOZNAŁ SIĘ Z KOMUNIKATAMI METEOROLOGICZNYMI I MAPĄ SYNOPTYCZNA W REJONIE PLANOWANEGO LOTU. PO STARCIE NAWIĄZAŁ ŁĄCZNOŚĆ Z SEKTOREM FIS WARSZAWA, INFORMUJĄC O ZAMIARZE WYKONANIA LOTU TRASOWEGO NA WYSOKOŚCI 1500 FT WG QNH, JEDNOCZEŚNIE OTRZYMUJĄC WSZYSTKIE POTRZEBNE INFORMACJE DO WYKONANIA LOTU. O GODZINIE 13:34 LMT ŚMIGŁOWIEC ZOSTAŁ PRZEKAZANY NA ŁĄCZNOŚĆ Z SEKTOREM FIS KRAKÓW. PO KILKU BEZSKUTECZNYCH PRÓBACH NAWIĄZANIA ŁĄCZNOŚCI Z SEKTOREM FIS KRAKÓW PILOT PONOWNIE NAWIĄZAŁ ŁĄCZNOŚĆ Z SEKTOREM FIS WARSZAWA, INFORMUJĄC O POWYŻSZYCH TRUDNOŚCIACH, JEDNOCZEŚNIE PODAJĄC PRZEWIDYWANY CZAS LĄDOWANIA ZA 15 MINUT. NA OKOŁO 3 MINUTY PRZED DOLOTEM DO PLANOWANEGO MIEJSCA LĄDOWANIA, PILOT STWIERDZIŁ NAGŁE POGORSZENIE WARUNKÓW ATMOSFERYCZNYCH – SPADEK WIDZIALNOŚCI Z OKOŁO 3 KM DO OKOŁO 1 KM (NADAL ZMNIEJSZAJĄCEJ SIĘ) ORAZ OBNIŻENIE PODSTAWY CHMUR. CHWILAMI MIAŁ TYLKO PIONOWĄ WIDZIALNOŚĆ I ZACZAŁ „ŁAPAĆ” DOLNE PODSTAWY CHMUR. W TAKIEJ SYTUACJI PILOT PODJĄŁ DECYZJĘ O OPUSZCZENIU TEJ STREFY POPRZECZ OBNIŻENIE WYSOKOŚCI I ZMNIEJSZENIE PRĘDKOŚCI LOTU, JEDNOCZEŚNIE DECYDUJĄC SIĘ NA WYKONANIE LĄDOWANIA ZAPOBIEGAWCZEGO W TERENIE PRZYGDNYM. PODCZAS LĄDOWANIA ŚMIGŁOWIEC ZDERZYŁ SIĘ Z ZIEMIĄ I PRZEWRÓCIŁ NA PRAWY BOK. W WYNIKU ZDERZENIA Z ZIEMIĄ ŚMIGŁOWIEC ULEGŁ ZNISZCZENIU, A PILOT NIE DOZNAŁ ŻADNYCH OBRAŻEŃ. WEDŁUG ZEZNAŃ PILOTA ŚMIGŁOWIEC DO MOMENTU ZDERZENIA Z ZIEMIĄ BYŁ SPRAWNY TECHNICZNIE.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

BRAK ZALECEŃ

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis nieczytelny