

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

| 5 | 1 | 5 | 2 | - | 1065 | - | 2 | 0 | 1 | 1 | r | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA, Kraków, ul. Podstawie 27

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

Kraków-Nowa Huta

50⁰ 04' 12,14" 20⁰ 10' 17,49"

N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 1 |

Rok

| 0 | 8 |

Miesiąc

| 2 | 1 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia około:

| 2 | 0 |

Godz.

| 0 | 0 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP
CESSNA AIRCRAFT Co.
USA

Typ SP

Cessna T 182 T

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | I | K | E | |

Państwo rejestracji SP
POLSKA

Nazwa użytkownika SP
MANEX Sp. z o.o.

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 | K R A K Ó W - P O B I E D N I K | E P K 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 S K O | P O B I E D N I K | E P K P | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu około

0 0 | 1 0

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	1				
Pasażerowie	3				
Osoby postronne	x				

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

W dniu 21 sierpnia 2011 r. w okolicach hangaru lotniska Aeroklubu Krakowskiego, Kraków Pobiednik Wielki, grupka sympatyków lotnictwa uczestniczyła w grillowaniu. W trakcie tego grillowania padła propozycja ze strony członka Aeroklubu Krakowskiego, licencjonowanego pilota samolotowego wykonania kręgu nadlotniskowego z jego córką i dwoma jej koleżankami (wszystkie lat 14). Pilotującym samolot Cessna T 182 T o znakach rozpoznawczych SP-IKE, który stał pod hangarem od godziny 17:20 po przylocie z lotu trasowego miał być jego pilot turystyczny PPL(A) lat 42. Samolot posiadał w zbiornikach około 150 litrów paliwa. Cała grupa podeszła do samolotu gdzie pilot dokonał jego przeglądu, a następnie zajął miejsce w kabinie na lewym fotelu dowódcy statku powietrznego. Obok pilota na prawym fotelu usiadła córka pilota, który zaproponował lot, dwa tylne siedzenia zajęły jej koleżanki.

Po uruchomieniu silnika i przeprowadzeniu jego próby oraz niezbędnych procedur przedlotowych pilot wykołował na pas z kursem 090° i wystartował z naborem wysokości cały czas utrzymując kierunek lotu na wschód. Pogoda była całkowicie bezwietrzna. Godzinę startu określono na około 20:00 (zachód, słońca 19:50 wg LMT). Samolot ponownie pojawił się nad lotniskiem po około 5 minutach i jego pilot zgłosił przez radio „przejdę na małej”. Samolot wykonywał lot nad pasem z kursem przeciwnym do kierunku startu tj. 270° . Przelot był niski nad pasem na wysokości 40-50 m wg poziomu lotniska(AGL). W czasie tego przelotu pilot wykonywał „machanie skrzydłami” poprzez poprzeczne przechylenia samolotu na boki z jednoczesnym mruganiem światłem reflektora. Samolot wraz z naborem wysokości wykonał odejście w lewo od osi przelotu o kąt około 180° na wysokości ostatniego hangaru komercyjnego i zniknął za rosnącymi tam drzewami i dachem hangaru. Samolot kontynuował lot na małej wysokości prostopadle do ulicy Podstawie. W trakcie tego przelotu samolot wykonał szybki manewr zmiany kierunku lotu o 180° z jednoczesnym pochyleniem pionowo maski oraz gwałtownym zwiększeniem obrotów silnika i w lewym zwoju korkociągu zderzył się z ziemią.

Samolot uderzył w samoobrocie lewym skrzydłem w wiatrołap budynków przy ulicy podstawie 27 i 27A a następnie pionowo w betonową płaszczyznę podwórza. W trakcie upadku i destrukcji skrzydłowych zbiorników paliwa nastąpił jego wybuch, co spowodowało gwałtowny pożar zabudowań oraz samolotu.

Pilot i pasażerowie samolotu zginęli na miejscu.

WYDANE ZALECENIA BEZPIECZEŃSTWA

Nie wydano zaleceń.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

mgr inż. pil. Andrzej PUSSAK