

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

| 9 | 9 | 5 | / | 1 | 3 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA (woj. POMORSKIE / pow. STAROGARDZKI)

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

KAMIONKA N 53° 41' 28"; E 018° 38' 01"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 3 |

Rok

| 0 | 7 |

Miesiąc

| 0 | 6 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 5 |

Godz.

| 5 | 0 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

ZSLS Bielsko-Biała

Typ SP

Szybowiec SZD-30 Pirat

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | 3 | 7 | 4 | 4 |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Nadwiślański

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. pasażerski

2. cargo

3. pasaż./cargo

4. przebazowanie

5. szkolny / kontrolny

6. inny

7. 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 | E P G I

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 | E P G I

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 3 | 1 0

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"/> 1	<input type="checkbox"/>
Pasażerowie	<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"/>		

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

W DNIU 6 LIPCA 2013 R., O GODZINIE 12:40 CZASU LOKALNEGO (LMT), PILOT WYSTARTOWAŁ NA SZYBOWCU SZD-30 PIRAT Z LOTNISKA LISIE KĄTY K/GRUDZIĄDZA (EPGI) W CELU WYKONANIA LOTU TERMICZNEGO NA ZAD. B/VIII ĆW. 2 „PRZELOTY TRENINGOWE”. START ODBYŁ SIĘ ZA SAMOLOTEM. PO WYCZEPIENIU NA WYSOKOŚCI OK. 500 M PILOT ROZPOCZĄŁ POSZUKIWANIE NOSZEŃ TERMICZNYCH. NAWIAZUJĄC KONTAKT Z TERMIKĄ WYPRACOWYWAŁ WYSOKOŚĆ DO ODEJŚCIA NA TRASĘ. PO OBLECENIU PUNKTÓW ZWROTNYCH PILOT, WRACAJĄC DO LOTNISKA, NATRAFIŁ NA OBSZAR PRĄDÓW DUSZĄCYCH. NA WYSOKOŚCI OK. 700 M PODJĄŁ DECYZJĘ O ZMIANIE KURSU Z PŁD-WSCH NA KURS PŁN-WSCH W CELU UNIKNIĘCIA PRZELOTU NA NIEWIELKIEJ WYSOKOŚCI NAD SILNIE ZALESIONYM OBSZAREM. W CELU ODNALEZIENIA NOSZEŃ TERMICZNYCH PILOT WYKONAŁ MANEWRY, KTÓRE NIE PRZYNIOSŁY REZULTATU.

NA WYSOKOŚCI OK. 500 M PODJĄŁ DECYZJĘ O LĄDOWANIU W TERENIE PRZYGODNYM I DOKONAŁ WYBORU POLA. KRĄG DO LĄDOWANIA ROZPOCZĄŁ NA WYSOKOŚCI OK. 300 M. NA WYSOKOŚCI OK. 250 M PILOT NAPOTKAŁ PRĄD WZNOSZĄCY I ROZPOCZĄŁ KRAŻENIE. PO WYKONANIU TRZECH OKRĄŻEŃ UTRACIŁ NOSZENIA, A WIATR ODDALAŁ SZYBOWIEC OD OBRANEGO POLA. PILOT ZDECYDOWAŁ SIĘ NA PRZERWANIE CENTROWANIA KOMINA I KONTYNUACJĘ WCZEŚNIEJ ROZPOCZĘTEGO MANEWRU DO LĄDOWANIA. NA PROSTEJ (PRZY DOSYĆ SILNYM WIETRZE CZOŁOWYM) PILOT UZNAŁ, ŻE PRÓBA KONTYNUOWANIA MANEWRU DO OBRANEGO POLA JEST RYZYKOWNA Z POWODU MOŻLIWOŚCI NIE DOLECENIA I UDERZENIA W PRZESZKODY NA PODEJŚCIU. PONADTO WZROKOWO OCENIAJĄC WYSOKOŚĆ TERENU ZORIENTOWAŁ SIĘ, ŻE JEST ONA WIĘKSZA NIŻ ELEWACJA LOTNISKA.

PILOT ZDECYDOWAŁ SIĘ NA PRZERWANIE PODEJŚCIA I LĄDOWANIE Z WIATREM NA POLU UPRAWNYM O WYMIARACH OK. 250 x 50 M. PODEJŚCIE WYKONAŁ OD STRONY PÓŁNOCNEJ, PRZYJMUJĄC WYSOKOŚĆ UPRAWY JAKO POWIERZCHNIĘ PRZYZIEMIENIA. W FAZIE WYTRZYMANIA PILOT PRZYMKNAŁ HAMULCE AERODYNAMICZNE. SZYBOWIEC PRZYZIEMIŁ OK. 100 M OD PŁN GRANICY POLA, PORUSZAJĄC SIĘ WZGLĘDEM ZIEMI Z PRĘDKOŚCIĄ DUŻO WIĘKSZĄ OD PRZYRZĄDOWEJ. PILOT ZDECYDOWAŁ SIĘ NA PEŁNE OTWARCIE HAMULCÓW AERODYNAMICZNYCH, W CELU WYHAMOWANIA W UPRAWIE, NASTĘPNIE SPRÓBOWAŁ POŁOŻYĆ LEWE SKRZYDŁO I WYKONAĆ CYRKIEL ABY UNIKNAĆ PRZESZKODY ZNAJDUJĄCEJ SIĘ NA KOŃCU POLA. SZYBOWIEC JEDYNNIE NIEZNACZNIE SKRĘCIŁ W LEWO JEDNOCZEŚNIE ZWALNIAJĄC. SZYBOWIEC OPUŚCIŁ POLE Z PRĘDKOŚCIĄ 15 – 20 KM/H I WYTOCZYŁ SIĘ NA DROGĘ LOKALNĄ, PO CZYM ZAKOŃCZYŁ DOBIEG W ROŚLINNOŚCI PO DRUGIEJ STRONIE DROGI.

PILOT NIE ODNIÓSŁ ŻADNYCH OBRAŻEŃ. SZYBOWIEC ZOSTAŁ USZKODZONY.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale