

## 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 | 3 | 3 | / | 1 | 3 |

#### MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA

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

Bielsko-Biała N 49°48'17,99'' ; E 19°00'07,26'' ;

#### CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 3 | | 0 | 8 | | 0 | 6 |  
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 6 | | 1 | 0 |  
Godz. Min.

#### STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Pipstrel D.O.O. AJDOVSCINA

Typ SP

Samolot ultralekki PIPSTREL VIRUS SW80 GAURD

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | S | W | I | R |

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"/> 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

**B | I | E | L | S | K | O | E | P | B | A | | | | | | | | | | | | | | | |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

### Planowany punkt docelowy

**B | I | E | L | S | K | O | E | P | B | A | | | | | | | | | | | | | | | |**

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

### Długotrwałość lotu

**0 | 0 | 0 | 6**

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

## III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
	<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"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <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"/> <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"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu					

#### IV – USZKODZENIA

##### Uszkodzenia statku powietrznego

D  zniszczony    S  poważnie uszkodzony    M  nieznacznie uszkodzony    N  nie było    Z  nie ustalono

#### V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

##### Ogólna sytuacja meteorologiczna

1  VMC    2  IMC    Z  nie ustalono

##### Warunki oświetlenia

1  świt    2  oświetlenie dzienne    3  zmierzch  
4  noc księżycowa    5  noc ciemna    Z  nie ustalono

#### KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:	ETAP LOTU:
<ul style="list-style-type: none"><li>-Start samolotu z DS09</li><li>-Lot po kręgu</li><li>-Podejście do lądowania</li><li>-Zafalowanie samolotu na wytrzymaniu</li><li>-Oddanie drążka sterowego przez ucznia</li><li>-Przyziemienie z odbiciem</li><li>-Drugie odbicie się samolotu</li><li>-Trzecie odbicie się samolotu, utrata prędkości (samolot stanął krzyżem)</li><li>-Wejście samolotu w lewy korkociąg</li><li>-Uderzenie o ziemię lewym skrzydłem następnie dziobem</li><li>-Zatrzymanie się samolotu z podparciem na dziobie</li><li>-Opuszczenie kabiny samolotu przez ucznia pilota.</li></ul>	<b>LĄDOWANIE</b>

## **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*

Uczeń-pilot przybył na lotnisko z zamiarem wykonania lotów doskonalących w ramach szkolenia do świadectwa kwalifikacji. Przed lotami instruktor omówił cel lotów na zadanie AII/2. Uczeń z instruktorem wykonali sześć lotów i zrobili przerwę. Po przerwie wykonali jeszcze sześć lotów. Instruktor stwierdził, że uczeń może polecieć samodzielnie. Po kolejnej przerwie uczeń z instruktorem zajęli miejsce w kabinie, uruchomili silnik i wykonali próbę silnika – wszystkie parametry silnika były w normie. Instruktor udał się do kwadratu, sprawdził łączność radiową z samolotem SP-SWIR, którym latali. Po sprawdzeniu łączności uczeń poprosił o zgodę na kołowanie do pasa 09. Po uzyskaniu zgody pokołował, zajął pas i poprosił o zgodę na start, uzyskał ją i wystartował. Po zgłoszeniu przez ucznia prostej do lądowania uzyskał od instruktora zgodę na lądowanie. Podejście oraz wyrównanie było prawidłowe, jednak na wytrzymaniu samolot zafalował. Uczeń zamiast przytrzymać drążek sterowy, oddał go od siebie. Nastąpiło mocne uderzenie podwoziem głównym o płytę lotniska i kolejne dwa odbicia samolotu. Na polecenie instruktora, aby nie oddawał drążka sterowego od siebie, uczeń nie reagował. Po trzecim odbiciu samolot przeszedł na duże kąty natarcia „stanął krzyżem” i wszedł w lewy korkociąg. O płytę lotniska uderzył najpierw lewym skrzydłem, potem dziobem, łamiąc śmigło i stójkę przedniego koła, stanął na dziobie i tak zakończył dobieg. Po zatrzymaniu się samolotu, uczeń samodzielnie opuścił kabinę, nie odniósł żadnych obrażeń.

Nie zostało przeprowadzone badanie trzeźwości.

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

*Nie wydano*

## **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

*Nie zaproponowano*

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

*podpis na oryginale*

KATOWICE 27.08.2013