

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 1 | 8 | 3 | 5 | / | 1 | 3 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA (woj. POMORSKIE)

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

LOTNISKO PRUSZCZ GDAŃSKI (EPPR) N 54° 14' 50"; E 018° 40' 40"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 3 | | 1 | 1 | | 2 | 4 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 2 | | 4 | 0 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Reims Aviation Cessna

Typ SP

Samolot Cessna FR 172H

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | R | R | Y |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Gdański

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 | 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 P R

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 0 | 2 5

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 24.11.2013 R., O GODZINIE 10:50 LMT, UCZEŃ-PILOT WYSTARTOWAŁ Z LOTNISKA EPPR NA SAMOLOCIE CESSNA FR 172H DO LOTU SAMODZIELNEGO PO TRASIE Z 2 LĄDOWANIAM I NA LOTNISKACH: EPEL, EPGI (WG ZAD.C ĆW.6 PROGRAMU SZKOLENIA SAMOLOTOWEGO AP). PO POWROCIE Z TRASY NA LOTNISKO EPPR UCZEŃ-PILOT ZGŁOSIŁ SWOJĄ POZYCJĘ, WSZEDŁ W LEWY KRĄG NADLOTNISKOWY I PO WYJŚCIU NA PROSTĄ „28” OTRZYMAŁ ZGODĘ NA LĄDOWANIE.

PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA PRZEBIEGAŁO POPRAWNIE ZE STAŁYM KĄTEM SZYBOWANIA. PO ZREDUKOWANIU ZUPEŁNIE MOCY SILNIKA UCZEŃ-PILOT ROZPOCZĄŁ WYTRZYMANIE. WEDŁUG JEGO RELACJI, PO PRZYZIEMIENIU NA POCZĄTKU PASA „28” SAMOLOT ODBIŁ SIĘ I ZACZĄŁ WZNOSIĆ. INSTRUKTOR NADZORUJĄCY, OBSERWUJĄC LĄDOWANIE, WYDAŁ PRZEZ RADIO KOMENDĘ: „S-RY, OBROTY!”.

SAMOLOT PRZERWAŁ WZNOSZENIE I PRZESZEDŁ NA ZNIŻANIE, KTÓRE DOPROWADZIŁO DO PRZYZIEMIENIA I PONOWNEGO ODBICIA SIĘ OD DROGI STARTOWEJ. PO ODBICIU, SAMOLOT PRZYZIEMIŁ NA PRZEDNIE PODWOZIE Z PRZECHYLENIEM NA LEWE SKRZYDŁO; NASTĄPIŁO OPARCIE SIĘ SKRZYDŁEM, POCHYLENIE DO PRZODU I KONTAKT OBRACAJĄCEGO SIĘ ŚMIGŁA Z NAWIERZCHNIĄ BETONOWĄ DROGI STARTOWEJ. SAMOLOT TRACĄC KIERUNEK W LEWO, WYTOCZYŁ SIĘ Z PASA NA TRAWIASTĄ CZĘŚĆ LOTNISKA.

UCZEŃ-PILOT WYŁĄCZYŁ SILNIK ORAZ ZASILANIE, A PO ZATRZYMANIU SAMOLOTU, OPUŚCIŁ GO O WŁASNYCH SIŁACH.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale