

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

| 2 | 3 | 7 | / | 1 | 1 | | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / ZAMOŚĆ

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

LOTNISKO ZAMOŚĆ-MOKRE (EPZA) N 50° 42' 06.51"; E 023° 12' 15.32"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

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

Czas lokalny zdarzenia

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

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

AERO AT Sp. z o.o.

Typ SP

AT-3 R100

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | A | Z | Z | |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Ziemi Zamojskiej

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. nieznan

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. nieznan

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. prywatny

Z. nieznan

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 Z A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

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 Z A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 0 | 0 6

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
				1	
Pasażerowie					
Osoby postronne					

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:
<p>LOT SAMODZIELNY PO KRĘGU WG ZADANIA D/5.</p> <p>PRZYZIEMIENIE SAMOLOTU JEDNOCZEŚNIE NA TRZY KOŁA, ODBICIE NA WYSOKOŚĆ 0,5 M, ODDANIE DRAŻKA STEROWEGO I PRZYZIEMIENIE NA KOŁO GOLENI PRZEDNIEGO PODWOZIA.</p> <p>ODBICIE I ZADARCIE PRZODU SAMOLOTU NA DUŻE KĄTY NATARCIA. PO DODANIU PEŁNEJ MOCY SILNIKA PRZECHYLENIE SAMOLOTU Z JEDNOCZESNĄ UTRATĄ KIERUNKU W LEWO.</p> <p>WZBICIE SAMOLOTU NA WYSOKOŚĆ 2 ÷ 3 M Z DALSZĄ UTRATĄ KIERUNKU W LEWO Z OPUSZCZONYM LEWYM SKRZYDŁEM.</p> <p>ZDERZENIE SAMOLOTU Z ZIEMIĄ I ZARYCIE PRZEDNIĄ CZĘŚCIĄ KADŁUBA W NAWIERZCHNIĘ TRAWIASTĄ LOTNISKA.</p>	<p>LĄDOWANIE</p>

CZĘŚĆ OPISOWA:

W DNIU 23.03.2011 R. PILOT SAMOLOTOWY Z LICENCJĄ PPL(A) WYKONYWAŁ LOTY NA SAMOLOCIE AT-3 R100 W CELU PRZESZKOLENIA NA NOWY TYP STATKU POWIETRZNEGO WG ZADANIA D/5 „LOTY SAMODZIELNE PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM”. STARTY ODBYWAŁY SIĘ Z PASA „30”. OSTATNI LOT (12 W TYM DNIU, A 5 SAMODZIELNY) PRZEBIEGAŁ PRAWIDŁOWO DO MOMENTU LĄDOWANIA. PODEJŚCIE ODBYWAŁO SIĘ Z KLAPAMI WYCHYLONYMI W POŁOŻENIE 40°. PO PRZYZIEMIENIU JEDNOCZEŚNIE NA TRZY KOŁA, NASTĄPIŁO ODBICIE OD NAWIERZCHNI I SAMOŁOT WYKONAŁ TZW. „KANGURA” NA WYSOKOŚĆ OK. 0,5 M. PILOT ZAREAGOWAŁ ODDAJĄC DRAŻEK STEROWY, CO SPOWODOWAŁO PRZYZIEMIENIE NA KOŁO GOLENI PRZEDNIEGO PODWOZIA. SAMOŁOT ODBIŁ SIĘ PONOWNIE, PRZECHODZĄC NA DUŻE KĄTY NATARCIA, ZADZIERAJĄC PRZÓD DO GÓRY. PO DODANIU PEŁNEJ MOCY SILNIKA NASTĄPIŁO ZNACZNE PRZECHYLENIE SAMOŁOTU NA LEWE SKRZYDŁO. SAMOŁOT WZNIÓSŁ SIĘ NA WYSOKOŚĆ 2 ÷ 3 M Z JEDNOCZESNĄ UTRATĄ KIERUNKU W LEWO. LECĄC PO ŁUKU Z OPUSZCZONYM LEWYM SKRZYDŁEM, SAMOŁOT UDERZYŁ GOLENIĄ PRZEDNIEGO PODWOZIA O GRUNT W ODLEGŁOŚCI OK. 25 M OD LEWEJ KRAWĘDZI PASA „30”. W WYNIKU TEGO NASTĄPIŁO ZŁOŻENIE GOLENI PRZEDNIEGO PODWOZIA I KONTAKT ŚMIGŁA Z ZIEMIĄ. SAMOŁOT ZARYŁ PRZEDNIĄ CZĘŚCIĄ KADŁUBA O NAWIERZCHNIĘ TRAWIASTĄ LOTNISKA, WYKONAŁ OBRÓT W LEWO I ZATRZYMAŁ SIĘ PRZODEM W KIERUNKU OKOŁO PRZECIWNYM DO KIERUNKU LĄDOWANIA. PILOT NIE ODNIÓSŁ OBRAŻEŃ CIAŁA I O WŁASNYCH SIŁACH OPUŚCIŁ SAMOŁOT.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

POINFORMOWANO PILOTA O KONIECZNOŚCI WYKONANIA OKOLICZNOŚCIOWYCH BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH Z POWODU UCZESTNICTWA W WYPADKU.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Podpis nieczytelny