

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 | 3 | 7 | 0 | / | 1 | 1 | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia
Rzeczpospolita Polska,
Lotnisko Łódź-Lublinek (EPLL)

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

N 51° 41' 51,18"; E 19° 21' 32,46"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 5 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

1 | 7 | 4 | 5 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Reims Aviation France

Typ SP

Cessna F150M

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | K | F | Y | |

Państwo rejestracji SP

Rzeczpospolita Polska

Nazwa użytkownika SP

Bartolini Air 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. przedś. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

P O Z N A Ń - K O B Y L N I C A | E P P K | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

Ł Ó D Ź - L U B L I N E K | E P L L | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 3 | 4 2

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczne	Nie było	Nieznane
			1		
Pasażerowie			1		
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:

ZGAŚNIĘCIE SILNIKA;
LĄDOWANIE AWARYJNE;
KAPOTARZ.

ETAP LOTU:

ZBLIŻANIE;
LĄDOWANIE;
DOBIEG.

CZEŚĆ 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 WYPADKU PILOT WYONAŁ LOTY NA TRASIE: ŁÓDŹ-LUBLINEK - POZNAŃ-BEDNARY - POZNAŃ-KOBYLNICA (GDZIE WYKONANO DWA KRÓTKIE LOTY - 10 MIN I 20 MIN) - ŁÓDŹ-LUBLINEK.
W TRAKCIE WSZYSTKICH LOTÓW NA POKŁADZIE BYŁY 2 OSOBY.
PRZED PIERWSZYM STARTEM SAMOŁOT ZATANKOWANO 125 L PALIWA. W TRAKCIE MIĘDZYŁĄDOWAŃ SAMOŁOT NIE BYŁ DOTANKOWYWANY.

OSTATNI, POWROTNY ODCINEK LOTU PRAWIE CAŁY CZAS WYKONYWANY BYŁ POD SILNY WIATR, ZE ZWIĘKSZONYMI OBROTAMI SILNIKA I ZE STAŁE WŁĄCZONYM PEŁNYM PODGRZEWEM GAŹNIKA (DŁUGOTRWAŁA PRACA SILNIKA NA DUŻYCH OBROTACH I NA BOGATEJ MIESZANCE).

PODCZAS PODEJŚCIA DO LĄDOWANIA NA LOTNISKU ŁÓDŹ-LUBLINEK NASTĄPIŁO ZGAŚCIE SILNIKA. PRÓBA URUCHOMIENIA SILNIKA W POWIETRZU NIE POWIODŁA SIĘ.
PILOT LĄDOWAŁ W TERENIE PRZYGODNYM OK. 600 M OD PROGU PASA 07, POZA OGRODZONYM TERENEM LOTNISKA, NA ZAORANYM POLU, W POPRZEK BRUZZD.
PO PRZYZIEMIENIU NASTĄPIŁO ZŁAMANIE PRZEDNIEJ GOLENI I SAMOŁOT SKAPOTOWAŁ.
NIE BYŁO POŻARU ANI WYCIEKU PALIWA. ZE ZBIORNIKÓW SAMOŁOTU.
NA LEWYM SKRZYDLE, PRZY ODSOJNIKU PALIWA NAJBLIŻSZYM KABINY STWIERDZONO NIEWIELKĄ SMUGĘ SKIEROWANĄ DO TYŁU, CO MOŻE ŚWIADCZYĆ O NIEWIELIEJ NIESZCZELNOŚCI ZAWORU DRENAŻOWEGO.
ZE ZBIORNIKÓW ZLANO ŁĄCZNIE 7-8 L PALIWA.

PILOT I PASAŻERKA MIELI ZAPIĘTE TYLKO PASY BIODROWE, NIE ZAPIĘLI PASÓW BARKOWYCH.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

PILOTOWI ZALECONO STOSOWANIE ZWIĘKSZONYCH ZAPASÓW PRZY KALKULOWANIU ILOŚCI PALIWA W WARUNKACH LOTU POD WIATR.

PILOTOWI ZASUGEROWANO, ABY W TRAKCIE PZELOTU NA DUŻYCH OBROTACH UŻYWAĆ PODGRZEWU GAŹNIKA W TRYBIE PRZERYWANYM.

PILOTOWI PRZYPOMNIANO O KONIECZNOŚCI WYKONANIA BADAŃ LEKARSKICH OKOLICZNOŚCIOWYCH PO WYPADKU.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM