

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. użyt. Prywatny

Z. nieznanym

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przeds. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

W|E|N|E|C|J|A|-S|A|N|N|I|C|O|L|O|(L|I|P|V)| |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

K|A|T|O|W|I|C|E|-M|U|C|H|O|W|I|E|C|(E|P|K|M)|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu /godz. min./

0|3| 1|1|

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	0 1				
Pasażerowie	0 0 3				
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

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

A/c SP-IKP wystartował o 16.10 (wszystkie czasy wg LMT) z LIPV. Wg planu lot VFR do EPKM. Po starcie i wznoszeniu pilot kontynuował przelot na wysokości ok. 3650 m, którą następnie zwiększył do 3820 m. Na 578 km trasy pilot rozpoczął zniżanie. Podczas zniżania, na wysokości ok. 2400 m samolot przekroczył granicę LKAA / EPWW w punkcie PADKA i o 18.48.40 nawiązał łączność z FIS Kraków. FIS Kraków poinformował pilota o braku zgody EPKM na lądowanie z powodu złych warunków atmosferycznych. O godz. 18.58.13 pilot został poinformowany o możliwości lądowania w EPKT po przejściu do lotu IFR. Pilot został przekazany na łączność z APP EPKK i mimo braku uprawnień do lotów wg IFR potwierdził o 18.59.30 możliwość wykonania lądowania z wykorzystaniem ILS w EPKT. Po wektorowaniu a/c został wyprowadzony do podejścia ILS w EPKT na DS27 i przekazany na łączność z TWR EPKT. A/c otrzymał zgodę na lądowanie, ale ze względu na zbyt dużą wysokość przeszedł na drugi krąg. Został więc przekazany na łączność z APP. Pilot poprosił o powtórne wektorowanie do podejścia ILS, podczas którego zgłosił sytuację w niebezpieczeństwie. Po chwili, o godzinie 19.21 a/c zniknął z ekranu radarowego. Kontroler TWR ogłosił alarm. Ok. godziny 20.25 zlokalizowano wrak a/c w lesie koło m. Żyglin. Stwierdzono zgon wszystkich (4) osób znajdujących się we wraku a/c. A/c został całkowicie zniszczony, ale pożar nie wystąpił.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Doraźnych zaleceń profilaktycznych nie wydano.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Podpis nieczytelny

Katowice, 12.12.2011 r.