

**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

| 3 | 8 | 5 | / | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | | |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA

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

Ok. 1500 m na północ od lądowiska w Pile

współrzędne miejsca zdarzenia: 53°11'7.85"N, 16°42'46.20"E

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 2 |      | 0 | 5 |      | 0 | 3 |  
Rok                      Miesiąc                      Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 2 | 0 |      | 0 | 5 |  
Godz.                      Min.

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

brak danych, rok produkcji 2007

Typ SP

ZENAIR CH 601

Znaki rejestracyjne SP

| O | K | - | M | U | A | 7 | 1 |

Państwo rejestracji SP

Republika Czeska

Nazwa użytkownika SP

Właściciel prywatny, samolot użytkowany przez szkołę lotniczą

**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





## **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

W dniu 3 maja 2012 roku na lądowisku w Pile były wykonywane loty szkolne do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego w ramach działalności polskiej filii czeskiej szkoły latania. Loty wykonywał jeden instruktor oraz kolejno dwóch uczniów. Loty odbywały się po lewym kręgu ze startem w kierunku 03 na wysokości ok. 300 m nad terenem (pozycja „z wiatrem”). Około godziny 20.05, świadkowie zauważyli samolot ZODIAK CH 601 lecący nad lasem po północnej stronie lądowiska (wysokość lotu szacowana na ok. 80 m nad koronami drzew). Lot był wykonywany w kierunku lądowiska. W pewnej chwili świadkowie usłyszeli głośny huk przypominający tzw. „detonację niespalonego paliwa w rurze wydechowej” po czym silnik przerwał pracę. Samolot natychmiast po zatrzymaniu silnika wykonał obrót o 90° w lewo połączony z przejściem do stromego lotu nurkowego. Z powodu małej wysokości lotu samolot zderzył się pionowo z ziemią. Po zderzeniu wybuchł pożar, w wyniku którego wrak samolotu uległ spaleni. Załoga samolotu poniosła śmierć na miejscu. Zderzenie z ziemią nastąpiło w zalesionym terenie, ok. 950 m od progu drogi startowej 21 i 750 m od granicy lasu przylegającego do lądowiska.

Według ustaleń PKBWL pozycja i wysokość lotu samolotu przed zatrzymaniem pracy silnika (lot w kierunku lądowiska w celu prawdopodobnie jak najszybszego dolecenia nad teren umożliwiający lądowanie awaryjne, wysokość lotu ok. 80 m nad koronami drzew lasu czyli 120-170 m niżej niż wynikałoby to z pozycji samolotu na kręgu) wskazują, że w krytycznym locie, po starcie samolotu, nastąpiła stopniowa utrata mocy silnika przez co samolot nie osiągnął właściwej wysokości (ok. 200-250 m w tej fazie lotu).

Samolot był wyposażony w niecertyfikowany silnik motocyklowy (BMW) po aerokonwersji.

Komisja przypomina, że loty na samolotach wyposażonych w niecertyfikowane silniki powinny być wykonywane tak (nad takim terenem), aby w każdej chwili po usterce zespołu napędowego można było wylądować awaryjnie.

### **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie wydano

### **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie zaproponowano

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

Maciej Lasek

/-/