

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 | 9 | 0 | 0 | / | 1 | 6 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska / Piotrków Trybunalski

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

Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT) N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

2 | 0 | 1 | 6 |

Rok

0 | 8 |

Miesiąc

0 | 3 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

0 | 7 |

Godz.

4 | 4 |

Min.

Czas zdarzenia przyjęto
wg filmu z monitoringu

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

TECNAM S.r.l.

Via Maiorise 81043 Capua (CE), Italy

Typ SP

Tecnam P2008JC

Znaki rejestracyjne SP

S | P | - | L | F | C |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

PLL Lot S.A. / Lot Flight Academy

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. pasażerski

2. cargo

3. pasaż./cargo

4. przebazowanie

5. szkolny / kontrolny

6. inny

7. 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 | P | T |

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 | T |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

ok.

Godz. Min.

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value="1"/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value="1"/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>

Pasażerowie	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>

Osoby postronne	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone
	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

ZAPLANOWANO LOTY SZKOLNE PO KRĘGU NADLOTNISKOWYM. ZAŁOGĘ SAMOLOTU STANOWILI PILOT-INSTRUKTOR ORAZ UCZEŃ-PILOT.

PO SPORZĄDZENIU DOKUMENTACJI LOTU, ZAPOZNANIU SIĘ Z PROGNOZĄ POGODY ORAZ OMÓWIENIU ZADANIA ZAŁOGA PRZYGOTOWAŁA SAMOLOT DO LOTU. UCZEŃ-PILOT POD NADZOREM PILOTA-INSTRUKTORA WYKONAŁ PRZEGLĄD PRZEDLOTOWY. SPRAWDZONO, MIĘDZY INNYMI, ILOŚĆ PALIWA I OLEJU. UZNANO, ŻE ILOŚĆ PALIWA JEST WYSTARCZAJĄCA DO WYKONANIA ZAPLANOWANYCH LOTÓW. POSTANOWIONO UZUPEŁNIĆ OLEJ, CHOCIAŻ POZIOM OLEJU ZNAJDOWAŁ SIĘ W DOPUSZCZALNYCH GRANICACH, ALE BYŁ NA NISKIM POZIOMIE.

PO ZAJĘCIU MIEJSC W KABINIE, WYKONANIU LISTY KONTROLNEJ PRZYSTĄPIONO DO URUCHOMIENIA SILNIKA. UCZEŃ-PILOT ZAJĄŁ LEWY FOTEL. URUCHOMIONO SILNIK. PRZEKOŁOWANO SAMOLOTEM DO MIEJSCA OCZEKIWANIA, GDZIE WYKONANO PRÓBĘ SILNIKA NA WYSOKICH OBROTACH. PRÓBA WYPADŁA POMYŚLNIE. PO USTAWIENIU MOCY STARTOWEJ WYKONANO START Z PASA 21 Z WŁĄCZONĄ ELEKTRYCZNĄ POMPĄ PALIWOWĄ, KLAPAMI W POZYCJI STARTOWEJ I TRYMEREM STERU WYSOKOŚCI W POZYCJI ZERO. PO MINIĘCIU WYSOKOŚCI OKOŁO 300 STÓP NAD ZIEMIĄ ROZPOCZĘTO WYKONYWANIE TZW. „CLEARING SEQUENCE”, CZYLI CHOWANIE KLAP, WYŁĄCZENIE ELEKTRYCZNEJ POMPY PALIWOWEJ ITD. PO WYKONANIU JEDNEGO KRĘGU, PO PRZYGOTOWANIU SAMOLOTU DO LĄDOWANIA, PRZED JEGO ROZPOCZĘCIEM, USŁYSZANO PRZEZ RADIO, ŻE DO STARTU SZYKUJE SIĘ SZYBOWIEC (START SZYBOWCA PRZEBIEGAŁBY RÓWNOLEGLE DO KIERUNKU LĄDOWANIA SAMOLOTU). W TYM MOMENCIE PILOT-INSTRUKTOR POPROSIŁ, ŻEBY SZYBOWIEC WSTRZYMAŁ SIĘ ZE STARTEM. PO WYKONANIU LĄDOWANIA ROZPOCZĘTO NATYCHMIASTOWY START (Z KONWOJERA). PO ODERWANIU SIĘ SAMOLOTU (ELEKTRYCZNA POMPA PALIWOWA NIE ZOSTAŁA JESZCZE WYŁĄCZONA), NA WZNOŚZENIU SILNIK SAMOCZYNNIE ZMNIĘSZYŁ OBROTY, ZACZĄŁ PRACOWAĆ NIERÓWNO (WG PILOTA-INSTRUKTORA: „BARACHLIĆ”, „PRYCHAĆ”) A SAMOLOT STRACIŁ CIĄG. W TYM MOMENCIE PILOT-INSTRUKTOR SPRAWDZIŁ WYŁĄCZENIE PODGRZEWU GAŹNIKA I WŁĄCZNIŁ ELEKTRYCZNEJ POMPY PALIWOWEJ. SPRAWDZIŁ TAKŻE REAKCJĘ SILNIKA NA PRZEMIESZCZANIE PRZEPUSTNICY. SILNIK NIE REAGOWAŁ NA RUCHY PRZEPUSTNICĄ. PILOT-INSTRUKTOR PRZEJĄŁ STEROWANIE SAMOLOTEM. SILNIK, WG RELACJI UCZNIPILOTA, PRACOWAŁ ZDECYDOWANIE CISZEJ. PILOT-INSTRUKTOR WYKONAŁ ZAKRĘT W PRAWO. PÓŹNIEJ PRÓBOWAŁ WYRÓWNAĆ LOT, CO NIE UDAŁO SIĘ. SAMOLOT PRZEPADŁ, ZDERZAJĄC SIĘ Z ZIEMIĄ.

UCZEŃ-PILOT, KTÓRY W WYNIKU WYPADKU NIE ODNIÓSŁ OBRAŻEŃ, NA POLECENIE INSTRUKTORA, WYŁĄCZYŁ ELEKTRYCZNĄ POMPĘ PALIWA, GŁÓWNY WYŁĄCZNIK PRĄDU, ZAMKNAŁ ZAWÓR PALIWOWY. JAK SIĘ PÓŹNIEJ OKAZAŁO, POŁĄCZENIE POMIĘDZY POKRĘTŁEM ZAWORU PALIWOWEGO A ZAWOREM ZOSTAŁO W WYNIKU WYPADKU ZERWANE, TAK, ŻE PRZEKRĘCENIE POKRĘTŁA NIE SKUTKOWAŁO ZAMKNIĘCIEM ZAWORU – ZAWÓR POZOSTAWAŁ W POŁOŻENIU OTWARTYM.

PILOT-INSTRUKTOR ODNIÓSŁ POWAŻNE OBRAŻENIA. UCZEŃ-PILOT NIE DOZNAŁ OBRAŻEŃ.

SAMOLOT ZOSTAŁ POWAŻNIE USZKODZONY.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE:

Brak

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE:

Brak

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale