

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU 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)520 73 54)

**W – OKREŚLENIE ZDARZENIA****INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

| | | | | | | | | | 1 | 2 | 1 | 0 | / | 1 | 5 |

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

Lądowisko Konstancin; N52°04'59"/E021°11'55". Miejsce zdarzenia była prawa strona drogi startowej 30 na trawersie hangarów.

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 5 |

Rok

| 0 | 7 |

Miesiąc

| 0 | 2 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 0 |

Godz.

| 1 | 0 |

Min.

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

WSK-Mielec

Typ SP

Samolot kat. Specjalny TS-8 Bies

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | Y | B | D | | | | | | | | | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Osoba prywatna

**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 <input type="checkbox"/> lot regularny	N <input type="checkbox"/> lot nieregularny	Z <input type="checkbox"/> nieznan
--	---	------------------------------------

D <input type="checkbox"/> lot krajowy	I <input type="checkbox"/> lot międzynarodowy	Z <input type="checkbox"/> 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 | A | D | O | W | I | S | K | O | | K | O | N | S | T | A | N | C | I | N | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Planowany punkt docelowy**

L | A | D | O | W | I | S | K | O | | K | O | N | S | T | A | N | C | I | N | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

**Długość lotu /godz. min./**

0 | 0 | | 0 | 5 |

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

**III – OBRAŻENIA CIAŁA**

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
				0   1	
<b>Pasażerowie</b>					
<b>Osoby postronne</b>					

**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

Dnia 02.07.2015 r. w godzinach porannych pilot z licencją PPL(A) przystąpił do wykonywania lotów na samolocie kategorii Specjalnej TS-8 Bies po zakończonej naprawie i oblocie po naprawie, wykonanym wcześniej przez pilota doświadczalnego. Po wykonaniu pierwszego lotu zakręcił zawór główny instalacji pneumatycznej. Przystępując po krótkiej przerwie do drugiego lotu, przed uruchomieniem silnika nie odkręcił tego zaworu. Rozgrzany silnik dał się uruchomić przy użyciu resztki sprężonego powietrza z instalacji, lecz niemożliwe okazało się schowanie podwozia po starcie. Pilot ograniczył lot do kręgu nadlotniskowego i ok. godz. 10:10 LMT wylądował na kierunku 30. Pod koniec dobiegu zaczęła się składać goleń prawego podwozia głównego, wskutek czego nastąpiły uszkodzenia dolnych pokryć tylnej części kadłuba, a samolot zaczął tracić kierunek w prawo aż do kontaktu prawego skrzydła z dość wysoką uprawą rzepaku, która znajdowała się po obu stronach drogi startowej. Kontakt prawego skrzydła z uprawą pogłębił zakręt, powodując wpadnięcie samolotu w uprawę rzepaku po prawej stronie drogi startowej, ostateczne wyhamowanie ruchu postępowego z obrotem („cyrklem”) w prawo o ok. 180° oraz powstanie przy tym uszkodzeń lewego skrzydła, klap lewego skrzydła, steru wysokości i steru kierunku. Nikt nie odniósł żadnych obrażeń.

Przyczyną wypadku był **błąd pilota, polegający na nie przestrzeganiu procedury uruchamiania silnika.**

### **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Doraźnych zaleceń profilaktycznych nie wydano.

### **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie ma.

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

*podpis na oryginale*

Warszawa, 31.07.2015 r.