

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

| 9 | 2 | 0 | / | 1 | 2 | | | | | | | | | | | |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA / woj. LUBELSKIE / ZAMOŚĆ

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

ZAMOŚĆ-MOKRE N 50° 41' 47.40"; E 023° 13' 40.62"

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 2 | | 0 | 8 | | 0 | 3 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 3 | | 4 | 3 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

WSK Świdnik

Typ SP

SZD-30 Pirat

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | 2 | 9 | 7 | 5 |

Państwo rejestracji SP

POLSKA

Nazwa użytkownika SP

Aeroklub Ziemi Zamojskiej

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 instruktorem1Y. inny11. samodzielny12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych23. specjalny2Z. nieznanym21. służbowy24. nad otwartym morzem22. rządowy2Y. inny

Handlowy

30. lot agro33. lot reklamowy36. transport drewna31. lot gaśniczy34. z ładunkiem podwiesz.37. nad otwartym morzem32. lot obserwacyjny35. lot sanitarny3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy43. lot poszukiwawczy4Y. inny41. nielegalny44. pokazowy / sportowy4Z. nieznanym42. przebazowanie45. akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. aeroklub / szkoła lotn.4. użytk. prywatnyZ. nieznanym2. spółka5. sprzedaż / wynajem3. przeds. państw.Y. inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

L | O | T | N | I | S | K | O | E | P | Z | A

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 | Z | A

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

0 | 0 | 0 | 5

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi**III – OBRAŻENIA CIAŁA****Załoga**

Śmiertelne

| | |

Poważne

| | |

Nieznaczne

| 1 |

Nie było

| | |

Nieznane

| | |

Pasażerowie

| | | |

| | | |

| | | |

| | | |

| | | |

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:	ETAP LOTU:
<p><i>START Z LOTNISKA EPZA ZESPOŁU SAMOLOT-SZYBOWIEC NA ZAD B/VIII ĆW 1.</i></p> <p><i>WLOT ZESPOŁU W PODMUCH TERMICZNY I WYNIESIENIE SZYBOWCA POWYŻEJ SAMOLOTU.</i></p> <p><i>NIEWYCZEPIENIE LINY HOLOWNICZEJ I PRZEJŚCIE ZESPOŁU DO LOTU NURKOWEGO.</i></p> <p><i>ZERWANIE LINY HOLOWNICZEJ I OTWARCIE SIĘ LIMUZYNY SZYBOWCA.</i></p> <p><i>ZRZUT LIMUZYNY PRZEZ PILOTA I AWARYJNE OPUSZCZENIE SZYBOWCA.</i></p> <p><i>WEJŚCIE SZYBOWCA W KORKOCIĄG I ZDERZENIE Z ZIEMIĄ.</i></p>	<p><i>LOT NA HOLU ZA SAMOLOTEM</i></p>

CZĘŚĆ OPISOWA:

W DNIU 3 SIERPNI 2012 r., O GODZ. 13:38 LMT, PILOT SZYBOWCOWY WYSTARTOWAŁ NA SZYBOWCU SZD-30 PIRAT NA HOLU ZA SAMOŁOTEM JAK-12M, NA KIERUNKU 12 Z LOTNISKA ZAMOŚĆ-MOKRE (EPZA). LOT ODBYWAŁ SIĘ NA ZAD B/VIII ĆW 1 „TRENINGOWE LOTY TERMICZNE I ŻAGLOWE” (WG PROGRAMU SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO AEROKLUBU POLSKIEGO).

START I LOT W ZESPOLE SAMOŁOT-SZYBOWIEC PRZEBIEGAŁ PRAWIDŁOWO. NA WYSOKOŚCI OK. 600 M AGL ZESPÓŁ WLECIAŁ W NOSZENIE TERMICZNE I NASTĄPIŁO WYNIESIENIE SZYBOWCA POWYŻEJ SAMOŁOTU. PO WIZUALNYM SYGNALE SAMOŁOTU HOLUJĄCEGO I PODANIU PRZEZ RADIO KOMENDY DO WYCZEPIENIA, PILOT SZYBOWCA POCIĄGNĄŁ ZA LINKĘ WYCZEPU ALE NIE UPEWNIŁ SIĘ O WYCZEPIENIU LINY HOLOWNICZEJ. PODCZAS WYKONYWANIA ZAKRĘTU NASTĄPIŁO PRZEJŚCIE ZESPOŁU DO LOTU NURKOWEGO. PILOT SZYBOWCA STWIERDZIŁ BRAK REAKCJI NA WYCHYLENIE STERU WYSOKOŚCI. PO ZERWANIU LINY HOLOWNICZEJ NASTĄPIŁO GWAŁTOWNE OTWARCIE SIĘ LIMUZYNY SZYBOWCA. SAMOŁOT HOLUJĄCY ZOSTAŁ WYPROWADZONY DO LOTU HORYZONTALNEGO, A SZYBOWIEC KONTYNUOWAŁ LOT Z DUŻYM KĄTEM POCHYLENIA, NABIERAJĄC PRĘDKOŚCI. PILOT NIE REAGOWAŁ NA POLECENIA KIERUJĄCEGO LOTAMI. WIDZĄC SZYBKO ZBLIŻAJĄCĄ SIĘ ZIEMIĘ, PILOT PODJĄŁ DECYZJĘ O WYKONANIU SKOKU RATOWNICZEGO. WYKONAŁ AWARYJNY ZRZUT LIMUZYNY I W LOCIE USTALONYM ZE ZNACZNYM KĄTEM POCHYLENIA, OPUŚCIŁ KABINĘ PRZEZ LEWĄ BURTE SZYBOWCA. SZYBOWIEC WSZEDŁ W KORKOCIĄG I ZDERZYŁ SIĘ Z ZIEMIĄ. SZYBOWIEC ULEGŁ ZNISZCZENIU. PILOT WYLĄDOWAŁ NA SPADOCHRONIE, ODNIÓSŁ NIEZNACZNE OBRAŻENIA CIAŁA.

WYDANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

NIE SFORMUŁOWANO NA TYM ETAPIE BADANIA

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale