

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazaną nie później niż jeden miesiąc po zdarzeniu)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| 1 | 0 | 7 | 0 | / | 1 | 3 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

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

Inowrocław N _____ ; E _____ ;

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 1 | 3 |

Rok

| 0 | 7 |

Miesiąc

| 1 | 8 |

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 2 |

Godz.

| 2 | 8 |

Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Bojkov

Typ SP

szybowiec Phoebus

Znaki rejestracyjne SP

| D | - | 6 | 3 | 5 | 0 | |

Państwo rejestracji SP

Niemcy

Nazwa użytkownika SP

prywatny

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:

I | N | O | W | R | O | C | Ł | A | W | (| E | P | I | N |) | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Planowany punkt docelowy

I | N | O | W | R | O | C | Ł | A | W | (| E | P | I | N |) | | | | | | | | | |

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

Długość lotu

0 | h | 2 | 1 | min

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczone	Nie było	Nieznane
		1			
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

WYDARZENIA:	ETAP LOTU:
<p>START Z LOTNISKA ZA WYCIĄGARKĄ DO LOTU TRENINGOWEGO (TERMIKA NADLOTNISKOWA)</p> <p>WEJŚCIE W KRĄG DO 3 ZAKRĘTU</p> <p>WYJŚCIE NA PROSTĄ DO LĄDOWANIA</p> <p>WYKONANIE ZAKRĘTU NA MAŁEJ WYSOKOŚCI O KĄT WIĘKSZY NIŻ 180° Z PRZEJŚCIEM DO PIERWSZEJ FAZY KORKOCIĄGU</p> <p>ZDERZENIE Z ZIEMIĄ</p>	<p>PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA</p>

CZĘŚĆ OPISOWA:

Pilot szybowca Phoebus, po starcie za wyciągarką w celu wykonania treningowego lotu termicznego, na skutek utraty kontaktu z noszeniami termicznymi, podjął decyzję o lądowaniu na lotnisku startu. Według opisu świadków, szybowiec wszedł w 3 zakręt kręgu nadlotniskowego na wysokości około 100 m. Czwarty zakręt był wykonany na wysokości około 50-80 m. Po wyjściu na prostą do lądowania, szybowiec rozpoczął zakręt w prawo (tak jakby pilot chciał zakrążyć). Po wykonaniu połowy okrążenia, szybowiec wpadł w prawy korkociąg i po ½ zvitki zderzył się z ziemią, najpierw skrzydłem, potem przodem kadłuba. Natychmiast uruchomiono akcję ratowniczą. Pilot w stanie ciężkim został odwieziony do szpitala. Oględziny szybowca, w tym układu sterowania, nie wykazały żadnej niesprawności.



Zdjęcia z miejsca wypadku

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia^{*)} było przeciągnięcie szybowca podczas próby wykonania krążenia na małej wysokości po wyjściu na prostą do lądowania co doprowadziło do korkociągu i zderzenia z ziemią.

Okolicznością sprzyjającą było wejście w krąg nadlotniskowy na zbyt małej wysokości.

Podjęte przez organizatora lotów działania profilaktyczne: z przebywającymi na starcie pilotami i uczniami instruktor przeprowadził odprawę, na której zwrócił uwagę na prawidłowe wykonanie wszystkich elementów lądowania od wejścia w krąg do przyziemienia i zatrzymania, zwracając szczególną uwagę na wysokości lotu oraz utrzymywanie bezpiecznej prędkości lotu.

Komisja nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Pieczętka i podpis kierującego zespołem badawczym

dr inż. Maciej Lasek
podpis na oryginale

*) Na podstawie informacji zebranych przez PKBWL na dzień wydania Raportu wstępnego