

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM  
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**

**INFORMACJA O ZDARZENIU**

Nr akt sprawy

|6|5|5|/|1|6|

**MIEJSCE ZDARZENIA**

Państwo / rejon zdarzenia

POLSKA

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

Turbia N 50°37' ; E 21°59' ;

**CZAS ZDARZENIA**

Data zdarzenia

|2|0|1|6|

Rok

|0|4|

Miesiąc

|1|6|

Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|8|

Godz.

|5|6|

Min.

**STATEK POWIETRZNY**

Producent SP

ZSLS Krosno

Typ SP

Szybowiec SZD-9Bis Bocian 1D

Znaki rejestracyjne SP

|S|P|-|3|6|1|6|

Państwo rejestracji SP

Polska

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 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**

T U R B I A | E P S T

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S  taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Planowany punkt docelowy**

T U R B I A | E P S T

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

| | | 0 | 1

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

Śmiertelne

Poważne

Nieznaczne

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

##### KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

- Pilot, współwłaściciel szybowca wykonuje przegląd szybowca i montaż statecznika poziomego.
- Pilot wykonuje cztery loty w ramach KTP z wynikiem pozytywnym i przygotowuje się do pierwszego lotu za wyciągarką na szybowcu Bocian 1D po przeróbce sposobu mocowania dolnego zaczepu.
- Pilot prosi drogą radiową wyciągarkowego o delikatny hol
- Start szybowca za wyciągarką nabór wysokości na łagodnym wznoszeniu.
- Po dwudziestu sekundach od komendy „naprzężona startuję” ( na wysokości 80-100m) pilot szybowca daje wyciągarkowemu przez radio komendę „wolniej, wolniej”.
- Wyciągarkowy zmniejsza prędkość ciągu.
- Sześć sekund później pilot dramatycznym głosem podaje ponownie komendę „wolniej”
- Dwie sekundy później wyciągarkowy podaje drogą radiową informację „wyczepiony”
- Szybowiec przechodzi łagodnie do lotu nurkowego.
- Zderzenie się szybowca z ziemią pod kątem około 60° na dużej prędkości w odległości 95 m od wyciągarki.
- W wyniku wypadku pilot zginął na miejscu.

##### ETAP LOTU:

Start za wyciągarką i lot po wyczepieniu.

## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W dniu 16.04.2016 roku na lotnisku w Turbi (EPST) pilot – współwłaściciel (zwany dalej pilotem) szybowca SZD 9 bis Bocian 1D o znakach rejestracyjnych SP-3616 przygotowywał go do lotu. Szybowiec był po naprawie deski kilowej połączonej ze zmianą sposobu zamontowania dolnego zaczepu. Stojąc w hangarze miał już wcześniej zamontowane skrzydła. Pilot wraz ze swoim kolegą (mechanikiem samolotowym) zamontowali tablice przyrządów, a następnie korzystając z pomocy pilota - kandydata na instruktora, statecznik poziomy. Po założeniu statecznika i dokręceniu śrub mocujących, pilot poprosił kolegę mechanika o zabezpieczenie śrub drutem (kontrówką). Po zabezpieczeniu śrub mechanik oraz pomagający przy montażu statecznika kandydat na instruktora odjechali do Stalowej Woli. Kiedy mechanik wychodził z hangaru pilot leżał pod statecznikiem poziomym i wyglądało na to, że podłącza napęd steru wysokości. Po zakończeniu prac przy szybowcu pilot przetransportował go na start. Ponieważ miał już nie aktualne KTP, w ramach jego wznowienia wykonał dwa loty za samolotem (w tym jeden na korkociągi) a następnie dwa loty za wyciągarką. Po zaliczeniu lotów w ramach KTP około godziny 18:50, pilot zajął miejsce w kabinie swojego szybowca, z zamiarem wykonania lotu treningowego. Po podczepieniu szybowca dał wypuszczającemu za skrzydło znak gotowości do startu, poprosił drogą radiową wyciągarkowego o łagodny hol i dał komendę do naprężania liny. Po naprężeniu liny o godzinie 18:55 szybowiec wystartował. Po starcie szybowiec przeszedł na łagodne wznoszenie. Po 20 s od komendy „naprężona” pilot drogą radiową dał komendę „wolniej, wolniej” (spokojnym głosem). Po kolejnych 6 s krzyknął „wolniej” a 2 s później wyciągarkowy potwierdził wyczepienie liny. Szybowiec przeszedł łagodnie do lotu nurkowego i pod kątem około 60° zderzył się z ziemią. Ilustracje nr 1 i 2.

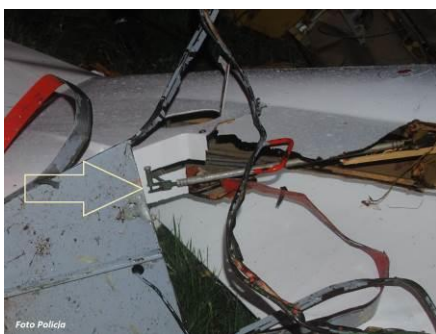


Ilustracja nr 1. Szybowiec w locie przed zderzeniem z ziemią.  
Zdjęcia poklatkowe zapisu z kamery monitoringu.



Ilustracja nr 2. Szczątki szybowca.

**Przyczyną wypadku** był niepodłączony popychacz do steru wysokości. Ilustracja nr 3.



Ilustracja nr.3  
W szczątkach szybowca pokazany strzałką niepodłączony popychacz steru wysokości.  
W trakcie zderzenia popychacz nie uległ żadnemu uszkodzeniu.

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie wydano.

## **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie wydano.

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

podpis na oryginale