



**LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA****Rodzaj lotu**

Szkolny lub treningowy

10. ☐ z instruktorem1Y. ☐ inny11. ☒ samodzielny12. ☐ kontrolny

Niehandlowy

20. ☐ w celach własnych23. ☐ specjalny2Z. ☐ nieznany21. ☐ 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. ☐ nieznany42. ☐ przebazowanie45. ☐ akwizyc./ pokaz.**Rodzaj użytkownika**1. ☒ aeroklub / szkoła lotn.4. ☐ użytk. PrywatnyZ. ☐ nieznany2. ☐ spółka5. ☐ sprzedaż / wynajem3. ☐ przeds. Państw.Y. ☐ inny**TRASA LOTU****Ostatni punkt odlotu**

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|
| J | E | L | E | N | I | A | - | G | Ó | R | A | ( | E | P | J | G | ) |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

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

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|
| J | E | L | E | N | I | A | - | G | Ó | R | A | ( | E | P | J | G | ) |  |  |  |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S ☐ taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie**Długość lotu /godz. min./**

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| 0 | 2 | 2 | 0 |
|---|---|---|---|

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

| Załoga          | Śmiertelne                                          | Poważne | Nieznaczone | Nie było                                   | Nieznane                                            |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|-----------------|-----------------------------------------------------|---------|-------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--|--------------------------------------------|--|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------|--|---|-----------------------------------------------------|--|--|--|-----------------------------------------------------|--|--|--|
|                 | <table><tr><td></td><td></td></tr></table>          |         |             | <table><tr><td></td><td></td></tr></table> |                                                     |  | <table><tr><td></td><td></td></tr></table> |  |                                                     | <table><tr><td></td><td>1</td></tr></table> |  | 1 | <table><tr><td></td><td></td></tr></table>          |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 | 1                                                   |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
| Pasażerowie     | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |         |             |                                            | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |  |                                            |  | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |                                             |  |   | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |  |  |  | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
| Osoby postronne | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |         |             |                                            | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |  |                                            |  | <table><tr><td></td><td></td><td></td></tr></table> |                                             |  |   | Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu          |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |
|                 |                                                     |         |             |                                            |                                                     |  |                                            |  |                                                     |                                             |  |   |                                                     |  |  |  |                                                     |  |  |  |

#### IV – USZKODZENIA

## Uszkodzenia statku powietrznego

☒ 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

|                            |
|----------------------------|
| <b>Warunki oświetlenia</b> |
|----------------------------|

1 ☐ świt                      2 ☒ oświetlenie dzienne                      3 ☐ zmierzch  
4 ☐ noc księżycowa                      5 ☐ noc ciemna                      Z ☐ nie ustalono

## KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

### KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:

- Start za samolotem do lotu na fali.
- Wyczepienie szybowca na wysokości 1660 m wg QNE, w rejonie m. Kowary.
- Próba nawiązania kontaktu z falą i po 20 minutach przeskok na zachód w rejon m. Miłków.
- Nabór wysokości na fali nad Miłkowem do ok. 3800 m. Założenie maski tlenowej i otwarcie zaworu głównego aparatury. Kolejny przeskok na zachód w kierunku Szklarskiej Poręby. W czasie przeskoku zdjęcie maski tlenowej i zakręcenie zaworu głównego aparatury tlenowej.
- Wejście w strefę wznoszeń falowych nad Szklarską Porębą i o godzinie 11.55 przekroczenie wysokości 4000 m z dalszym wznoszeniem. Powtórne założenie maski tlenowej.
- Po osiągnięciu o godz. 12.30 wysokości 6200 m odlot w kierunku m. Mirsk, a następnie powrót w rejon Szklarskiej Poręby o godz. 12.55, na wysokości ok. 6200 m.
- Dalszy nabór wysokości w rejonie Szklarskiej Poręby i osiągnięcie największej, zarejestrowanej na loggerze wysokości lotu, tj. 6349 m o godz. 13.01.34.
- Ok. godz. 13.03, na wysokości ok. 6340 m lot szybowca staje się niestabilny, pojawiają się wahania prędkości poziomej i pionowej szybowca, nawet w locie po prostej, co może dowodzić, że pilot już nie kontroluje sytuacji.
- Od godziny 13.06.30 opadanie szybowca zaczyna gwałtownie narastać i szybowiec o godz. 13.06.34, po wykonaniu ciasnego zakrętu w lewo przechodzi do niekontrolowanego nurkowania.
- O godz. 13.07.23 opadanie szybowca, na 4548 m, osiąga 107,2 m/s i od konstrukcji odpada prawe skrzydło.
- Pilot odzyskuje świadomość i opuszcza kabinę szybowca ratując się na spadochronie.
- Szybowiec zderza się z ziemią w zalesionym terenie górzystym.

## ETAP LOTU:

Końcowa faza lotu na fali, w celu osiągnięcia przewyższenia 5000 m.

## CZEŚĆ 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

Pilot szybowcowy, lat 43, wystartował za samolotem, do lotu na fali. Wyczepienie nastąpiło w rejonie m. Kowary, na wysokości 1660 m wg QNE. Po wyczepieniu pilot próbował nawiązać kontakt z falą, ale noszenie było niestabilne i po 20 minutach wykonał przeskok na zachód w rejon m. Miłków. W noszeniu nad Miłkowem osiągnął wysokość około 3800 m wg QNE i tam po raz pierwszy założył maskę tlenową i włączył tlen. Następnie wykonał kolejny przeskok na zachód w kierunku Szklarskiej Poręby. Tam w strefie wznoszeń falowych o godzinie 11.55 pilot przekroczył wysokość 4000 m, założył powtórnie maskę tlenową i odkręcił zawór główny instalacji tlenowej. Po osiągnięciu o godz. 12.30 wysokości ok. 6200 m, pilot odleciał w kierunku m. Mirsk, a następnie, powrócił w rejon Szklarskiej Poręby. Na wysokości 6200-6300 pilot odczuwał osowiałość i ustawia wskazówkę przepływomierza zaworem głównym w położenie 6-8 km, a po chwili otwiera zawór awaryjny instalacji i wykonuje kilka głębokich wdechów. Mimo tego nie poczuł żadnej poprawy, więc postanawia szybko obniżyć wysokość lotu. O godz. 13.01.34 szybowiec osiągnął największą wysokość lotu, tj. 6349 m. O godz. 13.03, lot szybowca staje się niestabilny, pojawiają się wahania prędkości poziomej i pionowej, nawet w locie po prostej, co może dowodzić, że pilot już nie kontroluje sytuacji. Opadanie szybowca zaczyna gwałtownie narastać i szybowiec, po wykonaniu ciasnego zakrętu w lewo przechodzi do niekontrolowanego nurkowania. O godz. 13.07.23 prędkość opadania szybowca, na wysokości 4548 m, osiąga 107,2 m/s. Wtedy od konstrukcji odpada prawe skrzydło. Szybowiec nadal opada, a pilot jest nieprzytomny na skutek niedotlenienia. Po pewnym czasie pilot odzyskuje świadomość i na kilka sekund przed upadkiem szybowca na ziemię opuszcza kabinę szybowca ratując się na spadochronie. Szybowiec zderzył się z ziemią w zalesionym górzystym terenie ulegając całkowitemu zniszczeniu. Pilot wylądował na spadochronie w pobliżu szczątków szybowca, ale czasza spadochronu zawisała na kilkunastometrowej brzozie. Posiadany telefonem komórkowym pilot powiadomił o wypadku instruktora, który zorganizował akcję poszukiwawczą. Pilota zlokalizowano po ok. 30 min., strażacy uwolnili pilota i przekazali pogotowiu ratunkowemu. Lekarz stwierdził brak obrażeń, ale ze względu na charakter zdarzenia przewieziono pilota do szpitala na obserwację.

## WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie wydano.

## PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Nie proponuje się.

## PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

Katowice, 24.11.2008 r.