

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

Bolkov

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. ☐ nieznany

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. ☐ nieznany

42. ☐ przebazowanie

45. ☐ akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. ☐ aeroklub / szkoła lotn.

4. ☒ użytk. prywatny

Z. ☐ nieznany

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 trasy lotu

0 h 21 min

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO ☐ zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	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:

START Z LOTNISKA ZA WYCIĄGARKĄ DO LOTU
TRENINGOWEGO (TERMIKA NADLOTNISKOWA)

WEJŚCIE W KRĄG DO 3 ZAKRĘTU

WYJŚCIE NA PROSTĄ DO LĄDOWANIA

WYKONANIE ZAKRĘTU NA MAŁEJ WYSOKOŚCI O
KĄT WIĘKSZY NIŻ 180° Z PRZEJŚCIEM DO
PIERWSZEJ FAZY KORKOCIAĞU

ZDERZENIE Z ZIEMIĄ

ETAP LOTU:

PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA

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 1/2 zwiłki 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

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
Maciej Łasek
dr inż. Maciej Łasek

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