



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

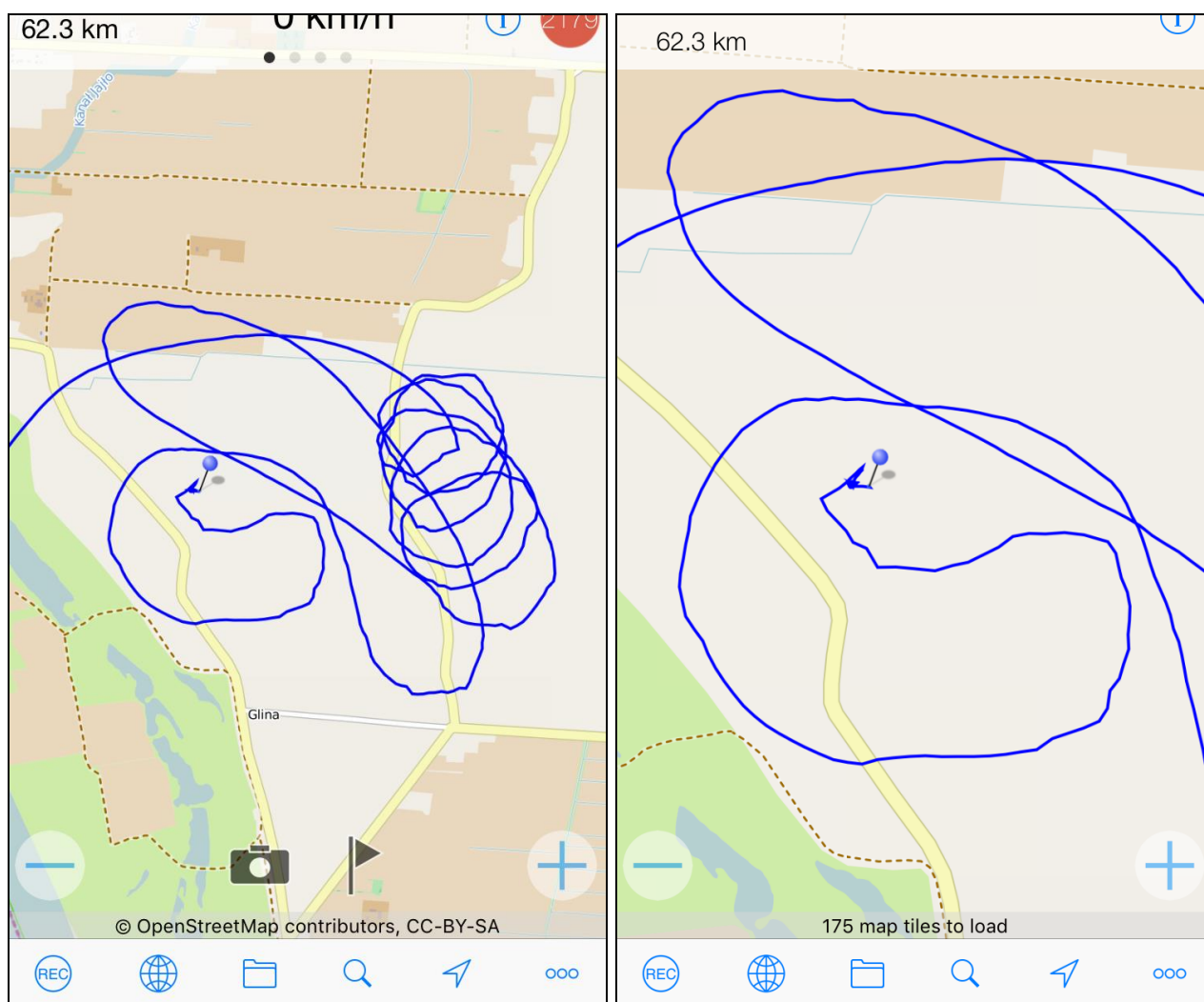
Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2137/16</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>WYPADEK</b>			
Data zdarzenia:	<b>15 sierpnia 2016 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Glina, gm. Sadlinki, pow. kwidzyński</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>szybowiec Club Astir II</b>			
Znaki rozpoznawcze SP:	<b>SP-3940</b>			
Użytkownik / Operator SP:	<b>Aeroklub Nadwiślański</b>			
Dowódca SP:	<b>pilot szybowcowy</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
				<b>1</b>
Nadzorujący badanie:	<b>Michał Cichoń</b>			
Podmiot badający:	<b>PKBWL – na podstawie zgłoszenia</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>nie wyznaczano</b>			
Zalecenia:	<b>NIE</b>			
Adresat zaleceń:	<b>NIE DOTYCZY</b>			
Data zakończenia badania:	<b>24 sierpnia 2016 r.</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

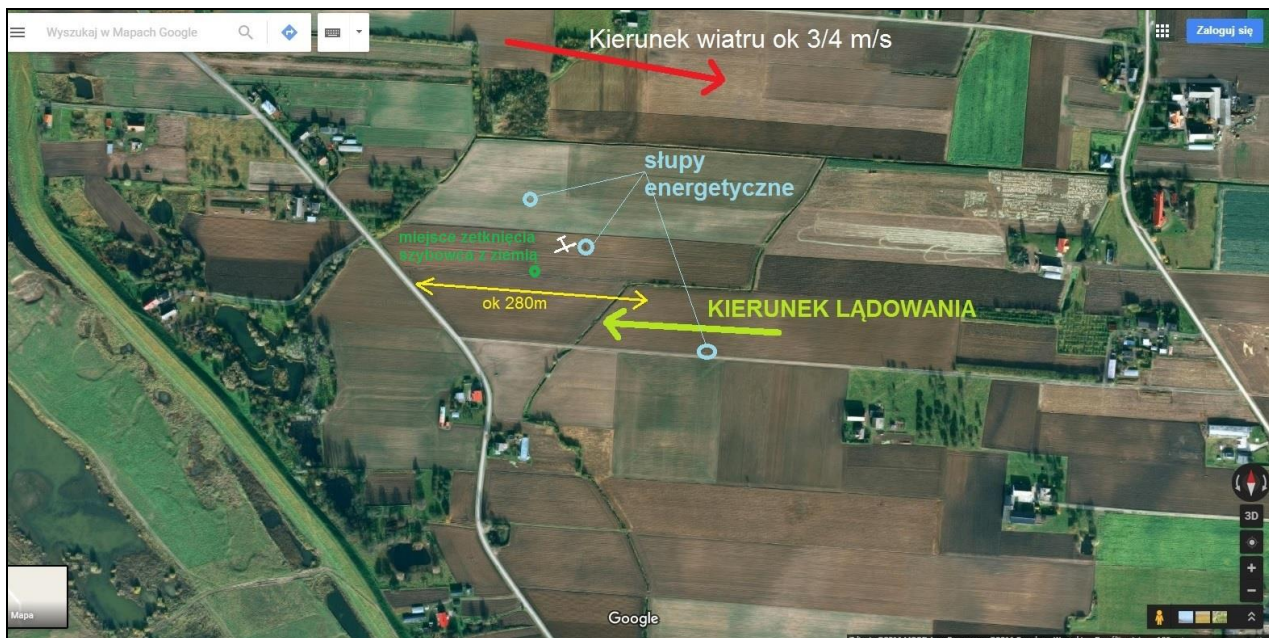
W dniu 15.08.2016 r. pilot wykonywała lot na szybowcu Club Astir II o znakach SP-3940, który został przydzielony jej na odprawie przedlotowej o godz. 9:00 LMT w Aeroklubie Nadwiślańskim. Pilot była w pełni sprawności psychofizycznej. Po odprawie wykonała przegląd szybowca według procedur. Po konsultacji z instruktorami zdecydowała się na przelot o długości 100 km na trasie EPGI - Skórcz - Łasin - EPGI. Start odbył się za samolotem o godzinie 11:27. Warunki meteorologiczne oceniła na wystarczająco dobre, aby odejść na trasę, dlatego po osiągnięciu wysokości podstaw chmur skierowała się w kierunku Skórcza. W okolicach miejscowości Nowe trafiła na obszar duszeń,

dlatego na wysokości 500 m wybrała pole do lądowania, szukając nadal noszeń. Po zdobyciu kilkudziesięciu metrów ponownie wróciła nad wybrane pole, drugi raz dokładnie oglądając jego ustawienie względem wiatru, powierzchnię, nachylenie oraz przeszkody. Pilot podjęła decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym i przyziemieniu na środku długości pola. Po wykonaniu kręgu nad polem na prostej do lądowania znajdowała się na wysokości ok. 250 m. W tym momencie zauważyła linie energetyczne przechodzące w poprzek pola, których wcześniej nie zauważyła. Pilot wypuściła hamulce aerodynamiczne. Na wysokości na której się znajdowała wiedziała, że nie da rady wylądować przed linią energetyczną. Podjęła decyzję o przelecie nad linią i odchyleniu się w prawo w celu zabezpieczenia dłuższego dobiegu ze względu na zakończenie pola drogą betonową. Przy wyprowadzeniu z zakrętu przyziemienie nastąpiło bokiem – kołem głównym i płozą ogonową. Szybowiec uległ uszkodzeniu.

Zdarzenie zaistniało o godz. 12:20 LMT. Po zdarzeniu pilot została przebadana w obecności szefa wyszkolenia na obecność alkoholu w KMP w Grudziądzu oraz poddana badaniu na pogotowiu ratunkowym w Regionalnym Szpitalu Specjalistycznym, gdzie stwierdzono tylko obtarcia i stłuczenia, bez uszczerbku na zdrowiu. Końcową trasę lotu, szkic sytuacyjny zdarzenia oraz uszkodzenia szybowca pokazano na rys.1÷7.



Rys.1÷2 Końcowa trasa lotu zarejestrowana na urządzeniu mobilnym



Rys.3 Szkic sytuacyjny zdarzenia wykonany przez użytkownika SP



Rys.4÷7 Zdjęcia uszkodzonego szybowca Club Astir II o znakach SP-3940 (fot. użytkownik SP)

Pilot posiadała licencję szybowcową, ważne badania lotniczo-lekarskie, KWT, KTP, uprawnienia do wykonywania startów za samolotem i za wyciągarką, ubezpieczenie NNW.

Nalot ogólny pilot wynosił: 115 godz. 47 min. w 239 lotach. Nalot na typie - Club Astir II: 4 godz. 22 min. w 7 lotach. Nalot w ostatnich 90 dniach: ogólny - 41 godz. 35 min., na Club Astir II - 4 godz. 22 min. Nalot w ostatnich 24 h przed zdarzeniem: ogólny - 22 min., na Club Astir II - 22 min.



**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Niewłaściwy wybór miejsca lądowania ze względu na przeszkody terenowe na podejściu i uniemożliwiający wykonanie bezpiecznego dobiegu;

**Działania profilaktyczne** podjęte przez użytkownika SP:

Po zaistniałym zdarzeniu organizacja postanowiła by każdy pilot szybowcowy, który nie szkolił się od podstaw w Aeroklubie Nadwiślańskim, poprowadził przed rozpoczęciem swoich lotów w Lisich Kątach wykład na temat lądowania w terenie przygodnym, a także by w lotach sprawdzających instruktorzy dopuszczający do lotów samodzielnych danego pilota przeprowadzali z nim sprawdzenie lądowania w ograniczonym terenie.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Michał Cichoń	<i>podpis na oryginale</i>