

## 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

Boikov

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			
<b>Pasażerowie</b>					
<b>Osoby postronne</b>					

**Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu**



## 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<sup>\*)</sup> 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

*podpis na oryginale*

dr inż. Maciej Lasek

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