

Nie zapomnij o oddychaniu

Pprzed lotem szybowiec został dokładnie sprawdzony, łącznie z działaniem świeżo napełnionej aparatury tlenowej TA-03-A. We wcześniejszych rozmowach z instruktorem nadzorującym loty falowe, pilot wykazał się dobrą znajomością związanych z nimi zagadnień (latał już na fali, uprawnienia do lotów wysokościowych miał od 1985 r.) i zasad obsługi aparatury tlenowej.

Ok. 8 minut po starcie za samolotem pilot wyczepił się na wysokości ok. 1650 m (QNH) nad Kowarami. Korzystając z niewielkiego noszenia falowego 1-2 m/s, wznosił się na wysokość ok. 2000 m, po czym noszenie ustało. Słyszcząc przez radio informacje innych szybowców, o 10:18 wykonał przeskok w rejon zbiornika wodnego Sosnowka i już o 10:32 (wg zapisu loggera) przekroczył 3000 m. Wtedy założył maskę tlenową i odkręcił zawór regulacyjny. Ok. 10:40, osiągnąwszy 4000 m, dowiedział się o lepszych warunkach nad Szklarską Porębą. Gdy podczas przeskoku wysokość zmalała do 3400 m, zdjął maskę i zakręcił zawór. W rejonie Szklarskiej Poręby znalazł stabilne noszenie 1,5-2 m/s i założył maskę oraz odkręcił zawór – tak zeznał; Komisja ma co do tego wątpliwości.

Esując między Szklarską Porębą a Śnieżką, o 11:33 osiągnął wysokość 6286 m, a ponieważ noszenie

11 listopada 2008 roku o 9:48 (UTC) instruktor pilot szybowcowy wystartował szybowcem *Junior* z Jeleniej Góry z zamiarem wykonania lotu falowego na przewyższenie 5000 m.



Pilot uratował się skokiem ze spadochronem. Zawisł na drzewie w pobliżu wraku szybowca. Wrak spadł do lasu praktycznie pionowo



zmalowało, wrócił nad Szklarską Porębę na wysokości 5894 m, gdzie znalazł niewielkie noszenie ok. 0,5 m/s, o czym zameldował przez radio dopiero po kilkakrotnym wywołaniu przez instruktora. Te pierwsze objawy niedotlenienia powinny, zgodnie z zasadami lotów wysokościowych, skutkować jak najszybszym obniżeniem wysokości poniżej 4000 m i zakończeniem lotu. Brak takiej reakcji mógł być spowodowany postępującym niedotlenieniem.

O 12:02 szybowiec osiągnął maksymalną wysokość 6350 m. Wtedy pilot poczuł „pewną oswoiałość” i postanowił zwiększyć przepływ tlenu, co jednak nie pomogło. Szybko otworzył zawór awaryjny, również bez skutku. Po



Elementy instalacji tlenowej wśród szczątków szybowca

O sile uderzenia świadczy dźwigar skrzydła przebity galęzią drzewa



chwili pilot stracił przytomność. Szybowiec wszedł w nurkowanie, w ciągu 49 s tracąc ok. 1700 m wysokości i opadając z prędkością do 107 m/s, co doprowadziło do oderwania prawego skrzydła. Tuż przed zderzeniem z ziemią pilot od-

zyskał przytomność i zdołał uratować się na spadochronie.

Zdaniem PKBWL, pilot zorientował się, że leci bez tlenu, dopiero po osiągnięciu maksymalnej wysokości. Wbrew instrukcji użytkownika, gwałtownie otworzył zawór



Zawór awaryjny instalacji tlenowej był w pozycji otwartej (po lewej)

Położenie wraku i uderzanego skrzydła w rejonie wypadku



awaryjny (zawór regulacyjny we wraku był mocno zakręcony), co spowodowało rozszczelnienie instalacji tlenowej (ujawnił się jej błąd konstrukcyjny).

Według Komisji, przyczyną wypadku była nieprawidłowa eksploatacja aparatury tlenowej – prawdopodobne wykonywanie długotrwałego lotu przy zamkniętym zaworze regulacyjnym, brak obserwacji i korygowania przepływu tlenu oraz zbyt szybkie otwarcie zaworu awaryjnego.

Michał Setlak
Ilustracje z Raportu PKBWL