



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 1 sierpnia 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0020

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, SZD-42-2 Jantar 2B, SP-3062

29.04.2024., Płock

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg zdarzenia

W dniu 29.04.2024 r. na lotnisku w Płocku, pilot zaplanował przeszkolenie się (pod nadzorem instruktora – właściciela) na nowy typ szybowca SZD-42-2 Jantar 2B. Pilot miał wykonać dwa loty po kręgu nadlotniskowym na wysokość 300 m i jeden wysoki na 700 m. Po odprawie i wyłożeniu startu, kierujący lotami przekazał informacje meteorologiczne i dotyczące ruchu lotniskowego.

Po pierwszym locie, który miał przebieg prawidłowy, szybowiec wystartował do drugiego lotu. Po wyczepieniu na wysokości około 400 m, pilot wykonał krąg nadlotniskowy. Na pozycji „z wiatrem” zgłosił, że wypuścił i zablokował podwozie. W trakcie podejścia do lądowania szybowiec nie doleciał do pasa startowego, uderzył w drzewo i zawisł na nim.

2. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające

Błędne postępowanie pilota w trakcie podejścia do lądowania.

3. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)