



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

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 25 lipca 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

2024-0039

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, SZD-51-1 „Junior”, SP-3470

25 czerwca 2024 r., Piła (EPPI)

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



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>

1. Historia lotu

W dniu 25 czerwca 2024 r. na lądowisku w Pile wykonywano loty szybowcowe po starcie za autoholem. Uczeń-pilot, lat 42, zamierzał pod nadzorem instruktora przeszkolić się na nowy typ szybowca SZD-51-1 „Junior”. O godz. 20:33 zespół rozpoczął start, który został zarejestrowany przy użyciu telefonu komórkowego. Rozbieg szybowca odbywał się na kole głównym ze zwisem na lewe skrzydło (Rys. 1).



Rys. 1 Rozbieg szybowca, wyraźnie widoczne przechylenie na lewe skrzydło oraz uniesiony ogon [źródło: materiał świadka]

Pomimo osiągnięcia odpowiedniej prędkości do oderwania się od ziemi i przejścia na wznoszenie uczeń utrzymywał szybowiec w kontakcie z nawierzchnią lądowiska. Instruktor, który obserwował start dwukrotnie wydał komendę „wyczep się!”. Jednak uczeń nie zareagował.

Szybowiec zaczepił końcówką lewego skrzydła o trawę, wykonał autorotacyjny obrót wokół osi podłużnej i zderzył się z ziemią (Rys. 2).



Rys. 2 Zdjęcia poklatkowe nieudanego startu [źródło: materiał świadka]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	1	-	1	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	-	-	-	-
RAZEM	1	-	1	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zderzenia z ziemią szybowiec został zniszczony (Rys. 3).



Rysunek 3 Położenie szybowca po zdarzeniu oraz uszkodzenia strukturalne
[źródło: PKBWL]

4. Inne istotne informacje

Uczeń, który pilotował szybowiec legitymował się nalotem ogólnym na poziomie około 30 godzin, w tym około 7 godzin nalotu samodzielnego.

W dniu zdarzenia uczeń wykonał wcześniej 2 loty na szybowcu SZD-30 „Pirat” po starcie za autoholem. Loty te przebiegły normalnie.

Doświadczenie ucznia w lotach po starcie za autoholem na szybowcu jednomiejscowym: 21 lotów szybowcem „Pirat”.

W trakcie zdarzenia łączność była zachowana.

Instruktora przeprowadził przygotowanie ucznia do lotu.

Uczeń przypięty był pasami bezpieczeństwa.

Warunki pogodowe nie przyczyniły się do zdarzenia.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Dzień po wypadku przedstawiciele PKBWL byli obecni na miejscu zdarzenia. Zebrano dokumentację, zabezpieczono materiał filmowy oraz przesłuchano świadków. Uczeń, ze względu na decyzję lekarzy, nie został przesłuchany, złożył stosowne oświadczenie w terminie późniejszym.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na tym etapie badania.
