



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 29 stycznia 2025 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2024-0039

NUMER ZDARZENIA

PDPS "PZL-Bielsko", SZD-51-1 „Junior”, SP-3470

25 czerwca 2024 r., lądowisko Piła (EPPI)

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), w związku z punktem 5.1 Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego, Komisja uznała wyniki badań za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 25 czerwca 2024 r. na lądowisku w Pile (EPPI) wykonywano loty szybowcowe przy wykorzystaniu startu za autoholem. O godz. 20:33 LMT, w ramach przeszkolenia na nowy typ szybowca, do startu przystąpił 42-letni uczeń-pilot. Podczas rozbiegu uczeń utrzymywał kierunek i zwis na lewe skrzydło, jednak szybowiec nie przechodził na wznoszenie. Obserwujący to instruktor wydał dwukrotnie polecenie przerwania startu, na co uczeń nie reagował. Kierowca samochodu holującego usłyszał korespondencję i rozpoczął hamowanie. W tym czasie szybowiec zbliżył się do obszaru lądowiska z wysoką, niewykoszoną trawą, o którą zahaczył końcówką przechylnego skrzydła. Następnie, wykonując półobrót połączony z wyrwaniem do góry, zderzył się pionowo z ziemią.

Pilot odniósł poważne obrażenia ciała i został przetransportowany do szpitala. Szybowiec został zniszczony.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zdarzeniu

- 1) Wydłużony rozbieg szybowca na kole głównym w wyniku niewłaściwej oceny prędkości podczas rozbiegu.
- 2) Brak przejścia do fazy łagodnego wznoszenia pomimo uzyskania właściwej prędkości.
- 3) Stałe przechylenie przy rozbiegu (zwis), co doprowadziło do zahaczenia końcówką skrzydła o trawę z jednoczesną utratą kontroli nad szybowcem.
- 4) Niewyczepienie liny holującej przez ucznia-pilota podczas nieprawidłowego rozbiegu.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Nie sformułowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....

(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)