



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 16 sierpnia 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

2024-0052

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, SZD-30 „Pirat”, SP-4028

19 lipca 2024 r., Leszno (EPLS)

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 19 lipca 2024 r. wykonywano na lotnisku w Lesznie loty szybowcowe po starcie za samolotem, skoki spadochronowe oraz po zachodniej stronie pola wzlotów odbywały się starty lotni holowanych przez motolotnie. Starty i lądowania odbywały się na kierunku 05.

Strefa zrzutu skoczków spadochronowych zlokalizowana była na południe od RWY05R, a lądowania skoczków miały miejsce na południowo-wschodniej części lotniska.

O godzinie 16:28 LMT¹, na szybowcu SZD30 „Pirat”, wystartował pilot lat 52, posiadający licencję SPL. Zadaniem był lot termiczny nadlotniskowy.

Zespół nawiązał kontakt z termiką na południowy wschód od lotniska, a pilot szybowca wyczepił linę na wysokości 400 m AGL². W tym czasie drogą radiową została przekazana informacja, że nastąpi zrzut skoczków. Pilot szybowca, który znalazł się w rejonie strefy zrzutu, zdecydował o odlocie w kierunku zachodnim. Utrzymując wysokość około 450 m AGL przeleciał w okolice wsi Strzyżewice (Rys. 1), gdzie znalazł słabe wznoszenie. Kierujący skokami, obserwujący przestrzeń wokół lotniska, zwrócił uwagę na obecność szybowca w rejonie strefy zrzutu. Drogą radiową przekazał pilotowi szybowca uwagę, że ten nie może przebywać w tym obszarze.

Pilot zaprzestał krążenia i odleciał w kierunku południowo-zachodnim, oddalając się od lotniska aż poza drogę ekspresową S5, przebiegającą po zachodniej stronie lotniska w Lesznie. W trakcie dolotu do lotniska, przelatując nad drogą na bardzo małej wysokości szybowiec zderzył się ze słupem latarni, a następnie ze skarpą ziemną.

¹ LMT – czas lokalny. W dniu zdarzenia LMT = UTC + 2 godz.

² AGL – Nad poziomem terenu (ang. Above Ground Level)



Rys. 1 Orientacyjna trasa lotu szybowca i miejsce wypadku [źródło: Google Maps]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zderzenia z latarnią oraz z ziemią szybowiec uległ zniszczeniu (Rys. 2).



Rys. 2 Wrak szybowca po zderzeniu z infrastrukturą węzła drogowego
[źródło: PKBWL]

4. Inne istotne informacje

- 1) Pilot szybowca posiadał:
 - licencję SPL od 2014 r.
 - Ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie kl. II z wpisanym ograniczenie VNL³.
- 2) Pilot oraz kierujący lotami dysponowali dwustronną, sprawnie działającą łącznością radiową.
- 3) Lot trwał 17 min.
- 4) Pilot miał prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.
- 5) Pogoda nie miała wpływu na przebieg zdarzenia.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Na wniosek Komisji HT aeroklubu przesłał notatkę o zdarzeniu, oświadczenie pilota, kopie jego uprawnień oraz materiał zdjęciowy z miejsca zdarzenia.

³ VNL – ograniczenie zdrowotne dla personelu lotniczego polegające na tym, że pilot wykonuje lot wyłącznie z okularami korekcyjnymi do blizy oraz z zapasową parą takich samych okularów przy sobie

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na tym etapie badania.
