



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom 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 incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 15 kwietnia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0079

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, SZD-9 bis 1E „Bocian”, SP-3046

24 sierpnia 2024 r., EPGL

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>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2023 poz. 2110 z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 24 sierpnia 2024 r., na lotnisku w Gliwicach (EPGL), z RWY 28 odbywały się loty szybowcowe z wykorzystaniem wyciągarki. W godzinach popołudniowych na lotnisko przybył uczeń-pilot w celu kontynuowania rozpoczętych dzień wcześniej lotów samodzielnych, do ukończenia podstawowego szkolenia szybowcowego. Loty wykonywano na szybowcu SZD-9 bis 1E „Bocian”. Po odprawie przedlotowej uczeń wykonał poprawnie lot kontrolny z instruktorem, po czym został dopuszczony do lotu. Miał to być trzeci lot samodzielny ucznia-pilota, jednocześnie pierwszy w tym dniu. W ramach przygotowania instruktor omówił przebieg lotu oraz przeprowadził przegląd przedstartowy szybowca. Start za wyciągarką nastąpił o godz. 18:16 LMT. Wznoszenie, wyczepienie liny na wysokości około 300 m AGL oraz pierwsze dwa zakręty kręgu nadlotniskowego były prawidłowe. Trzeci zakręt uczeń-pilot wykonał zbyt blisko lotniska, wobec czego nadzorujący lot instruktor dwukrotnie wydał polecenie otwarcia hamulców aerodynamicznych, celem obniżenia wysokości lotu. Uczeń-pilot, nie otwierając hamulców, kontynuował lot do czwartego zakrętu, który wykonał na wysokości około 120 m, zbyt blisko progu pasa do lądowania. Po wyjściu na prostą otworzył hamulce i w nurkowaniu rozpędził szybowiec. Ze zbyt dużą prędkością, bez prawidłowego wyrównania i wytrzymania, w odległości $\frac{3}{4}$ pasa w użyciu, przyziemił i odbił się od nawierzchni lotniska. Instruktor wydał komendę do ucznia-pilota, aby „nie oddawał drążka”. Na małej wysokości szybowiec przepadł, a podczas dobiegu utracił kierunek, wykonując „cyrkiel”. Uczeń-pilot samodzielnie opuścił kabinę szybowca, nie odnosząc obrażeń ciała. Szybowiec został uszkodzony.

Uczeń rozpoczął szkolenie w sierpniu 2023 r. Do dnia zdarzenia, w ramach szkolenia, uczeń-pilot wykonał 5 h 15 min lotu z instruktorem oraz 12 min w 2 lotach samodzielnych.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Nieprawidłowa budowa kręgu, polegająca na wykonaniu trzeciego zakrętu zbyt blisko lotniska;
- 2) Brak korekty położenia i wysokości w locie po kręgu, po trzecim zakręcie;
- 3) Niereagowanie na polecenia instruktora wydawane przez radio;

- 4) Podejście do lądowania na znacznie zwiększonej prędkości, jako skutek nurkowania na podejściu;
- 5) Nieprawidłowa technika lądowania, polegająca na przyziemieniu szybowca bez pełnego wyrównania;
- 6) Nieumiejętne poprawianie „kangura”, skutkujące doprowadzeniem do przeciągnięcia i przepadnięcia szybowca (twardego lądowania);
- 7) Rozciągnięte w czasie szkolenie ucznia, z dłuższymi przerwami w lotach.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:

- 1) Organizacja szkoląca przeanalizowała zdarzenie w gronie kadry instruktorskiej, podczas posiedzenia w tematyce bezpieczeństwa;
- 2) Zadecydowano o potrzebie doszkolenia ucznia w lotach z instruktorem, przed wykonaniem kolejnych lotów samodzielnych.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)