

NIP 929- 011- 54- 36  
REGON 000682465

Aeroklub Ziemi Lubuskiej  
w Zielonej Górze

Lotnisko - Przylep  
66-015 Przylep

tel./fax: (0-68) 321 30 10, 321 30 11

e-mail: [azl@azl.pl](mailto:azl@azl.pl)

## CZEŚĆ OPISOWA

### 1. okoliczności zaistnienia przesłanki wypadku lotniczego

... pilot – dowódca zespołu miał zadanie wykonać lot docelowo-powrotny po trasie:

Przylep – Schönhagen – Lüsse ; Lüsse - Schönhagen – Przylep.

Celem lotu było przebazowanie dwóch szybowców na holu, które wracały z zakończonego Szybowcowego Obozu Polsko-niemieckiego, zorganizowanego w miejscowości Lüsse w Niemczech (była część DDR). Odprawa celno-paszportowa odbyła się na lotnisku Schönhagen (EDAZ), oddalonego od EPZP o 168km

Start z lotniska Przylep EPZP nastąpił o godz. 11:20, lądowanie po stronie niemieckiej nastąpiło na lotnisku Schönhagen EDAZ o godz. 12:30, gdzie dokonano odprawy celno-paszportowej. Po odprawie pilot wystartował o godz. 13:20 na lotnisko docelowe Lüsse EDAJ, gdzie wylądował o godz. 13:40. Po przygotowaniu do holowania szybowców i dotankowaniu 30 litrów paliwa, zespół wystartował o godz. 15:00 i wylądował na lotnisku Schönhagen EDAZ o godz. 15:20 celem dokonania powrotnej odprawy celno-paszportowej. Po sprawdzeniu paliwa na ziemi (w zbiornikach znajdowało się 105 litrów paliwa), **pilot nie oceniając faktycznego stanu pogody** stwierdził, że posiada zapas benzyny i nie będzie się dotankowywał. Zespół, samolot + dwa szybowce wystartował o godz. 16:20 z zamiarem planowanego lądowania o godz. 17:35 na lotnisku macierzystym w Przylepie EPZP. Po starcie pilot ponownie sprawdził stan paliwa, który wynosił 100 litrów. Lot odbywał się bez zakłóceń na parametrach w zakresie -1-ej przelotowej, zgodnej z instrukcją użytkownika samolotu. Po przekroczeniu granicy Polski, po paru minutach lotu zespół wleciał w obszar z opadem deszczu.

Aby utrzymać nakazane parametry lotu (wysokość 500m i lot bez opadania), dowódca zespołu **zwiększył ładowanie** (moc silnika), na zakres 2-ej przelotowej, zgodnej z instrukcją użytkownika samolotu. Po 50min lotu, pilot sprawdził stan paliwa wynosił on ok. 40 litrów. Dowódca zespołu stwierdził, że do lotniska jest problematyczny, więc skierował samolot w stronę pól nadających się na lądowanie. Poinformował o tym drogą radiową zawiadowcę lotniska. W dalszej części kontynuował lot w stronę lotniska nad polami. Po paru minutach dowódca stwierdził, iż nie wystarczy mu paliwa na do lotniska, więc podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym, poinformował o tym zawiadowcę lotniska. Dowódca obrał nadające się pole do lądowania, nakazał wyczepienie szybowcom i lądowanie na obranym terenie, po czym wylądował na tym samym polu.



Lądowanie przebiegło bezpiecznie w łozu wiatru, na dużym ściernisku, koło wsi Leśniów, tj. 10km przed lotniskiem o godz. 17:30.

**1.2 Informacje o załodze statku powietrznego**

Pilot [ ] jest doświadczonym pilotem. Posiada licencję szybowcową oraz samolotową zawodową II klas. Posiada także uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy, instruktora samolotowego II klasy. Cechuje się dużą wiedzą teoretyczną w zakresie lotniczym. Posiada nienaganną opinię personalną. Lata chętnie i bezpiecznie. W Aeroklubie Ziemi Lubuskiej pełni funkcję Szefa Sekcji Szybowcowej a także członka Zarządu Aeroklubu.

**1.3 Obrażenia załogi, pasażerów i osób postronnych.**

Nie dotyczy

**1.4 Informacje o statku powietrznym /~~spadochronie~~**

Płotowiec: PZL-104 Wilga 35A SP-AFR nr fab. 16820641, rok budowy 1982.  
Z resursem 70 godz. Do końca eksploatacji Po wypracowaniu ogółem 2624 godz.

Silnik: AI-14RA nr fab.K820822 rok budowy 1988 z resursem 923 godz. Po wypracowaniu ogółem 1082 godz.

Śmigło: US 122000, rok budowy 1983 z resursem międzynaprawczym 1000 godz. / 10 lat, po wypracowaniu ogółem 391 godz. / 2 lata, pozostały resurs lopat 617 godz. / 8 lat.

Uwagi eksploatacyjne:

Od początku eksploatacji nie stwierdzono zastrzeżeń. Samolot był eksploatowany zgodnie z instrukcją obsługi technicznej i instrukcją użytkowania w locie.

**1.5 Uszkodzenia statku powietrznego / ~~spadochronu~~**

Statek powietrzny nie został uszkodzony

**1.6 Inne uszkodzenia**

W trakcie lotu pilot stwierdził niesprawność żyroskopowego wskaźnika kursu. Nie miało to wpływu na lot. Na pokładzie znajdowały się inne środki zabezpieczające prawidłową nawigację ( skompensowana busoła magnetyczna , mapa z wyrysowaną trasą lotu, urządzenie nawigacji satelitarnej).

**1.7 Informacje o lotnisku / lądowisku**

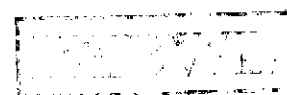
Pole - ściernisko o równej twardej nawierzchni o rozmiarach 800m. x 300m. Podejście do lądowania wolne od przeszkód

**1.8 Środki nawigacyjne**

Oprócz wyposażenia standardowego samolotu, na pokładzie znajdował się dodatkowo GPS (Garmin 95).

**1.9 Środki łączność**

Nie dotyczy.



**1.10 Informacje meteorologiczne**

Zgodnie z komunikatem meteorologicznym

**1.11 Rejestratory pokładowe**

Nie dotyczy.

**1.12 Badania i ekspertyzy**

Nie dotyczy

**1.13 Informacje uzupełniające**

Po przybyciu komisji na miejsce zdarzenia stwierdzono co następuje:

w zbiornikach paliwa - stan paliwa - 0 litrów

w zbiorniku oleju - stan oleju - 12,5 litra, prawidłowy, umożliwiający lot.

**2. Analiza**

Samolot do czasu zaistnienia zdarzenia miał ważne świadectwo zdadności do lotu oraz świadectwo rejestracji. Samolot lądował z pracującym silnikiem. Nieregularna praca silnika wystąpiła na prostej do lądowania.

**3. Przyczyna zaistnienia przesłanki wypadku lotniczego**

Przyczyną zaistnienia przesłanki było złe obliczenie zapasu paliwa (za małe odnośnie do warunków atmosferycznych), nie uwzględniające możliwość załamania pogody (wystąpienia burz).

**4. Zalecenia profilaktyczne**

Komisja badająca incydent lotniczy zaleca zdanie egzaminów doraźnych przed Komisją KWT Aeroklubu Ziemi Lubuskiej powołaną przez Dyr. Aeroklubu, z następujących przedmiotów:

1 Osiągi i planowanie lotu.

2 Szczególne przypadki w locie.

3 Instrukcji użytkowania statków powietrznych w locie z zakresu wiedzy o samolocie PZL 104 Wilga.

4. Meteorologia

**Wynik egzaminu potwierdzony protokołem zostanie odnotowany w Książce Pilota Samolotowego.**

Przewodniczący Komisji

