



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 20 maja 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2023-0040

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec SZD-24-4A Foka 4, SP-2418

Okolice lądowiska Borsk, 7 lipca 2023 r.

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



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

1. Badanie PKBWL zakończone Raportem Końcowym

Komisja akceptuje wyniki badania przedstawione przez IIC i/lub zespołu badawczego w projekcie raportu końcowego.

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995) po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

2. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 7 lipca 2023 r. pilot szybowcowy, ok. godz.10.30 wykonał przy pomocy samochodu holującego start do lotu na własnym szybowcu SZD-24-4A „Foka 4”. Według relacji świadków i kierującego pojazdem faza rozbiegu i oderwanie szybowca przebiegały bez uwag. Natomiast dalsza część wznoszenia wykonana była z dużo mniejszą prędkością wznoszenia niż zazwyczaj. Szybowiec, przed wyczepieniem, znajdował się na wysokości dużo mniejszej niż normalnie, według relacji świadków około lub poniżej 100 m AGL. Pilot szybowca wyczepił linę holowniczą i przez około 5 sek. wykonywał ustabilizowany lot po prostej, następnie rozpoczął zakręt w prawo z pogłębiającym się przechyleniem. Po zmianie kierunku około 120° -130° zderzył się prawym skrzydłem z wierzchołkami drzewami a następnie z ziemią. W wyniku zderzenia pilot poniósł śmierć na miejscu a szybowiec został zniszczony.

3. Przyczyna zdarzenia

1. Przyczyną wypadku była utrata sterowania poprzecznego z powodu niepodpięcia lub nieprawidłowego podpięcia napędu lotki.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

Podpis na oryginale

Podpis na oryginale