



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.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 19 sierpnia 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0071

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Bristell S-LSA (RG), SP-SBSB

Strąkowa k. Ząbkowic Śląskich, 21 lipca 2025

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>

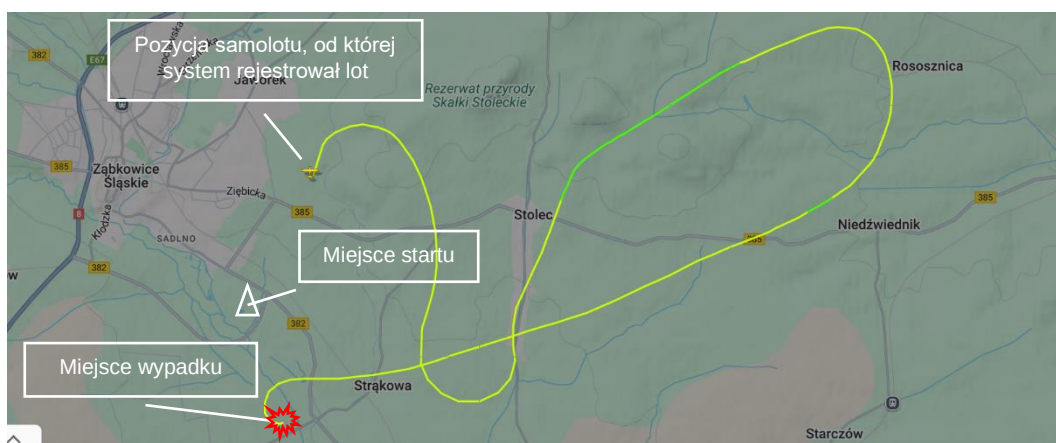


1. Historia lotu

W dniu 21 lipca 2025 r. przed południem, pilot wraz z pasażerką przyjechali do Ząbkowic Śląskich, do miejsca przechowywania swojego samolotu Bristell S-LSA. Zamiarem był lot do Warszawy, zgodnie ze złożonym uprzednio planem lotu. Szczegóły przygotowania do lotu nie są znane na chwilę opracowania raportu wstępnego.

Do startu pilot wykorzystywał pole oddalone ok. 200 m od hangaru. To miejsce startów i lądowań nie figuruje w ewidencji lądowisk ULC.

Start do lotu nastąpił około godz. 12:15 czasu lokalnego. Prawdopodobna trajektoria lotu, do miejsca wypadku, została zarejestrowana przez system FlightRadar24 (Rys. 1). Na podstawie tego zapisu oraz odsłuchu korespondencji pilota ze służbą FIS „Poznań” odtworzono częściowo przebieg lotu.



Rys. 1 Zapis prawdopodobnej trajektorii lotu pozyskany ze strony internetowej <https://www.flightradar24.com/>

Po starcie samolot początkowo wznosił się z kursem północnym, następnie południowym oraz ponownie północnym i północno-wschodnim.

Kilka minut po starcie pilot nawiązał kontakt radiowy z FIS „Poznań”, a informator potwierdził otwarcie planu lotu. Około 1,5 min. później informator zapytał pilota o ustawienie kodu transpondera, a pilot potwierdził przydzielony squawk. Po kolejnych 2 min. lotu pilot wywołał FIS, przekazując informację o kłopotach z ciśnieniem paliwa i swojej decyzji o powrocie do miejsca startu. W tej rozmowie pilot zasugerował zamknięcie planu lotu i przekazał także wiadomość o konieczności „sprawdzenia samolotu po lądowaniu”. Dalsza korespondencja dotyczyła ewentualnej pomocy ze strony FIS, na co pilot odpowiedział, że „na razie jakoś leci powoli”. Zobowiązał się także zgłosić swoją pozycję, gdy dostrzeże lądowisko. Charakter korespondencji nie wskazywał aby pilot był szczególnie zdenerwowany sytuacją. Około 4 min. później informator próbował wywołać pilota, jednak ten nie odpowiedział. Cały lot trwał około 10 min.

Około godz. 12:30, samolot znalazł się 1,5 km na południowy-wschód od lądowiska, na wysokości 1150 ft AMSL (wg danych z FlightRadar24), po czym twardo zderzył się z ziemią (Rys. 2). Zapis FlightRadar24 urwał się o godz. 12:29. Ostatnia zanotowana prędkość pionowa samolotu wyniosła blisko 900 ft/min

(około 5 m/s), przy prędkości poziomej względem ziemi 80 km/h. Samolot poruszał się wtedy z kursem 51°.

Charakter zderzenia wskazuje na upadek ze znacznej wysokości, przy dużym opadaniu, co może świadczyć o tym, że doszło do sytuacji korkociągowej. Świadkowie powiadomili służby ratownicze, które w krótkim czasie przybyły na miejsce i wydobyły z wraku poszkodowanych. Na miejscu zdarzenia interweniowały śmigłowce LPR. W stanie zagrożenia życia oboje poszkodowani zostali przetransportowani do szpitali.



Rys. 2 Samolot Bristell po zderzeniu z ziemią [źródło: PKBWL]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	0	0	0
Poważne	1	2	0
Lekkie	0	0	0
Brak	0	0	0
RAZEM	1	2	0

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot został całkowicie zniszczony. Zderzenie z ziemią nastąpiło pod dużym kątem, prawie pionowo, po czym samolot przewrócił się „na plecy”. Energię zderzenia pochłonął zespół napędowy (Rys. 3) oraz płatowiec. Zbiorniki paliwowe, znajdujące się w skrzydłach, zostały rozszczelnione, a paliwo wyciekło do ziemi. Pożar nie wystąpił. Przybyłe na miejsce służby ratownicze nie używały środków gaśniczych.

System ratowniczy, zabudowany w kadłubie przed kabiną załogi, nie nosił znamion użycia. Zawleczka systemu, służąca do odbezpieczenia go przed lotem, była wyciągnięta.



Rys. 3 Zniszczony zespół napędowy [źródło: PKBWL]

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje dotyczące pilota samolotu

Mężczyzna lat 40, posiadający świadectwo kwalifikacji wydane przez LAA Republiki Czeskiej („Pilotni Pukaz”), w okresie ważności oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL, w okresie ważności, bez ograniczeń.

Doświadczenie i przygotowanie pilota pozostaje aktualnie przedmiotem badania PKBWL. Ustalono, że pilot znał miejsce startu i okolicę lotu, wykonywał wielokrotnie loty z tego miejsca.

4.2. Informacje dotyczące samolotu, w tym zdolności do lotu

Bristell S-LSA to dwumiejscowy, ultralekki samolot w układzie dolnopłata, z chowanym podwoziem trójkołowym. Masa samolotu pustego wynosiła 416 kg (wg tabliczki znamionowej na samolocie), a maksymalna masa startowa 600 kg.

Zespół napędowy stanowił silnik Rotax 915IS oraz przestawialne w locie trójłopatowe, drewniane śmigło MTV-34-1 produkcji MT-Propeller.

Na pokładzie zabudowano balistyczny system ratowniczy Magnum firmy Stratos.

Samolot produkowany jest w Republice Czeskiej przez firmę BRM Aero Ltd.

Oznaczenie fabryczne (model) – Bristell S-LSA:

- nr fabryczny (seryjny) – 508/2020;
- rok budowy – 2020;
- znak rozpoznawczy – SP-SBSB;
- właściciel i użytkownik – podmiot cywilno-prawny (spółka z o.o.);
- świadectwo ewidencji – data wpisu 23 czerwca 2020, nr ewidencji 1762, w kategorii K6E. Eksperymentalna, Podkategoria UL-A. Samolot – ważne w dniu zdarzenia.

Organizacja obsługowa wystawiła poświadczenie obsługi technicznej na przegląd 100 godz./roczny – data wystawienia czerwiec 2025.

Przegląd systemu ratowniczego Magnum wykonany został w maju 2020 r. i pozostawał ważny.

4.3. Informacje o miejscu zdarzenia

Samolot rozbił się na polu uprawnym (niska uprawa) (Rys. 4), na jego południowym skraju. Pole rozciąga się na długości około 400 m w kierunku północnym.

Koordynaty miejsca wypadku wg WGS-84¹: 50°33'44.4"N 16°50'26.4"E

¹ WGS-84 – World Geodetic System (1984), geodezyjny system odniesienia



Rys. 4 Miejsce startu i miejsce zdarzenia pokazane przy użyciu Google Maps
[źródło: Google Maps]

4.4. Informacje meteorologiczne

W dniu wypadku, w rejonie Zabkowic Śląskich, panowały korzystne dla lotów VMC/VFR warunki atmosferyczne. Występowała rozwinięta termika cumulusowa, a w godzinach późno wieczornych przeszła burza frontowa. Na podstawie pozyskanych do dnia publikacji raportu wstępnego informacji wykluczono wpływ pogody na zdarzenie. Pogodę ilustruje ponadto Rys. 2.

4.5. Informacje o rejestratorach parametrów lotu

Samolot posiadał zabudowany w kabinie system monitorujący parametry lotu oraz pracy zespołu napędowego Garmin G3X. Urządzenie zostało zniszczone w wyniku zdarzenia. Komisja pracuje nad odzyskaniem danych z systemu.

4.6. Informacje o organizacjach i zarządzaniu

Lot zakończony zdarzeniem miał charakter prywatny.

5. Działania podjęte przez PKBWL (Nadzorującego badanie)

1. Ze względu na stan zdrowia poszkodowanych nie uzyskano oświadczeń o zdarzeniu od pilota oraz od pasażerki.
2. Wystosowano powiadomienie o zdarzeniu (Event Notification) do EASA, UZPLN², BMK³ oraz ULC.
3. Wykonano dokumentację fotograficzną i opisową miejsca zdarzenia oraz oględziny wraku.
4. Podjęto działania mające na celu kompletację dokumentacji lotniczej pilota oraz samolotu w zakresie zdolności do lotu.
5. W porozumieniu z Prokuraturą w Ząbkowicach Śląskich zabezpieczono wrak do dalszego postępowania.
6. Wyznaczono i przypisano do badania zdarzenia eksperta w dziedzinie zespołów napędowych.

6. Planowane działania PKBWL

1. Odczytanie danych eksploatacyjnych z modułu elektronicznego sterowania silnikiem.
2. Sprawdzenie awioniki oraz układu elektrycznego płatowca.
3. Odtworzenie zapisów ze zniszczonego urządzenia rejestrującego Garmin G3X.
4. Oględziny zespołu napędowego oraz weryfikacja poprawności działania układu paliwowego.
5. Analiza przebiegu lotu i decyzji/możliwości wykonania bezpiecznego lądowania zapobiegawczego.
6. Analiza kwalifikacji pilota i przygotowania do wykonania lotu.
7. Analiza czynników ludzkich, jeśli przyczyniły się do zdarzenia.
8. Analiza czynników przeżycia osób w kabinie.
9. Opracowanie Projektu Raportu Końcowego.
10. Konsultacje Projektu Raportu Końcowego.
11. Publikacja Raportu Końcowego.

² UZPLN – organ ds. badania zdarzeń lotniczych Republiki Czeskiej

³ BMK – organ ds. badania zdarzeń lotniczych Austrii