



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 14 października 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0079

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec SZD-42-2 „Jantar 2B”, SP-3062

26 lipca 2025 r., EPPL

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.



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233

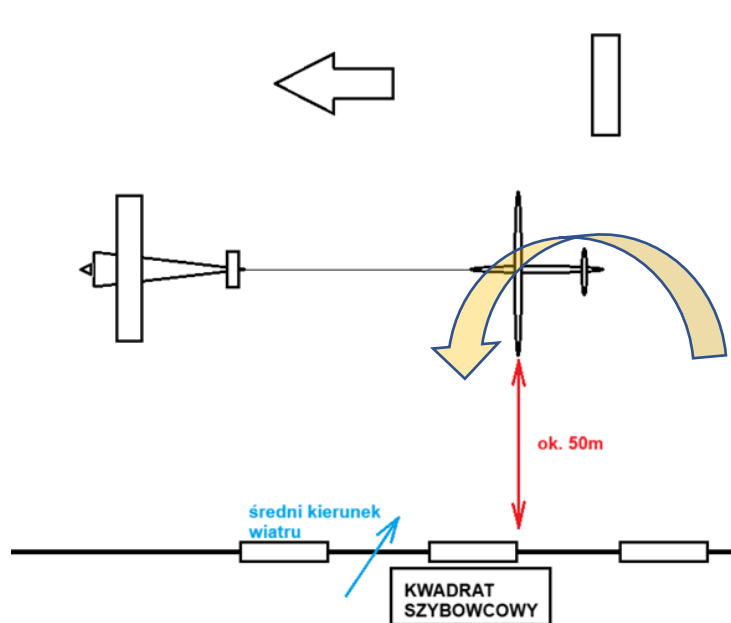


<https://www.pkbwl.gov.pl>

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 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 26 lipca 2025 r. wykonywano loty szybowcowe z RWY 30 lotniska EPPL. Start, z wykorzystaniem samolotu holującego, umiejscowiono jak na szkicu 1.



Rys. 1 Schemat rozłożenia startu szybowcowego [źródło: podmiot badający zdarzenie] – uwaga: rysunek nie w skali (przypis PKBWL)

Wiał słaby i umiarkowany wiatr z kierunków 250÷290 stopni. O godz. 12.30 LMT, zespół: samolot holujący z szybowcem SZD-42-2 „Jantar 2B” rozpoczął rozbieg. Tuż po ruszeniu z miejsca szybowiec zaczepił końcówką lewego (nawietrznego) skrzydła o trawę. Wygenerowana para sił spowodowała natychmiastową i znaczącą utratę kierunku na rozbiegu, której pilot szybowca nie był w stanie przeciwdziałać. Pilot odczepił linę holowniczą, nie mógł jednak zmienić kierunku toczenia się szybowca. Szybowiec przemieszczał się w stronę zlokalizowanego nieopodal kwadratu i ostatecznie zderzył z zaparkowanym tam samochodem. Obawiając się zderzenia, osoby znajdujące się w kwadracie, uciekły.

Żadna z osób nie została poszkodowana. Szybowiec (jak i samochód) uległy uszkodzeniom. Szybowiec został zakwalifikowany do przeglądu i naprawy.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Nieprawidłowe rozłożenie startu szybowcowego przez organizatora lotów, polegające na nieuwzględnieniu sytuacji, gdy na skutek utraty kierunku przy rozbiegu start musi zostać przerwany, a tracący kierunek statek powietrzny może stanowić zagrożenie: usytuowanie kwadratu po nawietrznej stronie pola wzlotów i zbyt blisko drogi startowej.
- 2) Możliwa nieprawidłowa, niezgodna z IUwL technika startu pilota szybowca, który nie uwzględnił składowej bocznej wiatru oraz własności pilotażowych szybowca klasy otwartej.
- 3) Boczne podmuchy wiatru, mogące utrudniać utrzymanie równowagi poprzecznej szybowca o dużej rozpiętości, w początkowej fazie rozbiegu.

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

- 1) Po zdarzeniu pilot został pouczony o prawidłowej technice startu szybowcem klasy otwartej.
- 2) Organizator lotów będzie zwracał uwagę na warunki do startu/lądowania, uwzględniając nie tylko kwestie pogodowe (w tym możliwy wpływ wiatru na przebieg operacji), ale także doświadczenie pilotów oraz typy użytkowanych statków powietrznych. Poddane weryfikacji zostaną procedury INOP z uwzględnieniem powyższych zasad.
- 3) Podczas odpraw przedlotowych organizator będzie omawiał kwestie bezpieczeństwa związane z przerwaniem startem.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

podpis na oryginale

.....

podpis na oryginale