



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 **wypadku lotniczego**

2025-0085

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec SZD-55-1, SP-3852

7 sierpnia 2025 r., EPGI (Lisie Kąty)

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 materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1995), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 7 sierpnia 2025 r., po czterodniowej przerwie spowodowanej niekorzystnymi warunkami pogodowymi, przystąpiono do rozgrywania konkurencji dla klasy klub „A” w Ogólnopolskich Zawodach Szybowcowych. Zawodnicy zostali zapoznani z prognozą meteorologiczną. Pogoda była typowa jak po przejściu frontu chłodnego: rozwijała się silna termika, której towarzyszył porywisty wiatr. Starty odbywały się z RWY31 lotniska EPGI.

O godz. 12.10 LMT, jako jeden z pierwszych, rozpoczął rozbieg pilot posiadający licencję SPL, na szybowcu SZD-55-1 o znaku rozpoznawczym SP-3852. Samolotem holującym był PZL-101 „Gawron”, wyposażony w syntetyczną linę o długości około 30 m. Szybowiec podczepiono do zaczepu przedniego. Pilot o dużym doświadczeniu, był świadomy ograniczonej sterowności poprzecznej SZD-55-1, przy starcie z bocznym wiatrem (wiatr wiał od lewej strony). Przygotowując się do startu, zgodnie z zapisem w IUWL, otworzył lekko hamulce aerodynamiczne. Dodatkowo, wychylił ster kierunku przeciwnie do wiatru (w prawo). Pomimo tego, tuż po ruszeniu z miejsca, szybowiec utracił kierunek w lewo, pod wiatr (Rys.1), zawadzając jednocześnie końcówką lewego skrzydła o trawę. Pilot próbował temu przeciwdziałać, jednak nie opanował szybowca. Tymczasem siła na linie, pochodząca od samolotu holującego o dużej mocy silnika, spowodowała gwałtowną zmianę kierunku rozbiegu w prawo (Rys. 2). Szarpnięty szybowiec, połączony liną z samolotem, oderwał się na około sekundę od ziemi. W tym czasie jego pilot wyczepił linę, a szybowiec twardo uderzył o nawierzchnię lotniska. Wykonał „cyrkiel” i zatrzymał się na kierunku odchylonym od osi zamierzonego startu o około 100 stopni. Pilot nie odniósł obrażeń, jednak szybowiec został poważnie uszkodzony.



Rys. 1 Utrata kierunku i równowagi poprzecznej tuż po rozpoczęciu rozbiegu
[źródło: użytkownik]



Rys. 2 Utrata kierunku w prawo [źródło: użytkownik]

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Utrata kontroli nad prawidłowym startem szybowca w fazie rozbiegu za samolotem, wynikająca prawdopodobnie z próby zamknięcia celowo wysuniętych do startu hamulców aerodynamicznych.
- 2) Ograniczona skuteczność sterowania poprzecznego (lotkami) szybowca SZD-55-1 podczas początkowej fazy rozbiegu (gdy prędkość jest niewielka).

- 3) Termika i porywisty wiatr ze zmiennych kierunków, rozbieżnie do osi startu, co utrudniało start.
- 4) Presja zawodnicza na pilota, przekładająca się na zamiar odzyskania równowagi szybowca podczas rozbiegu i nieprzerywanie startu (a w konsekwencji uniknięcie utraty kolejki startowej).

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

Nie zaproponowano działań profilaktycznych.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

podpis na oryginale

.....

podpis na oryginale