



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 12 listopada 2025 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0099

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, Rolladen-Schneider LS3a, SP-4307

14 sierpnia 2025 r., Biadki k. Krotoszyna

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



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



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



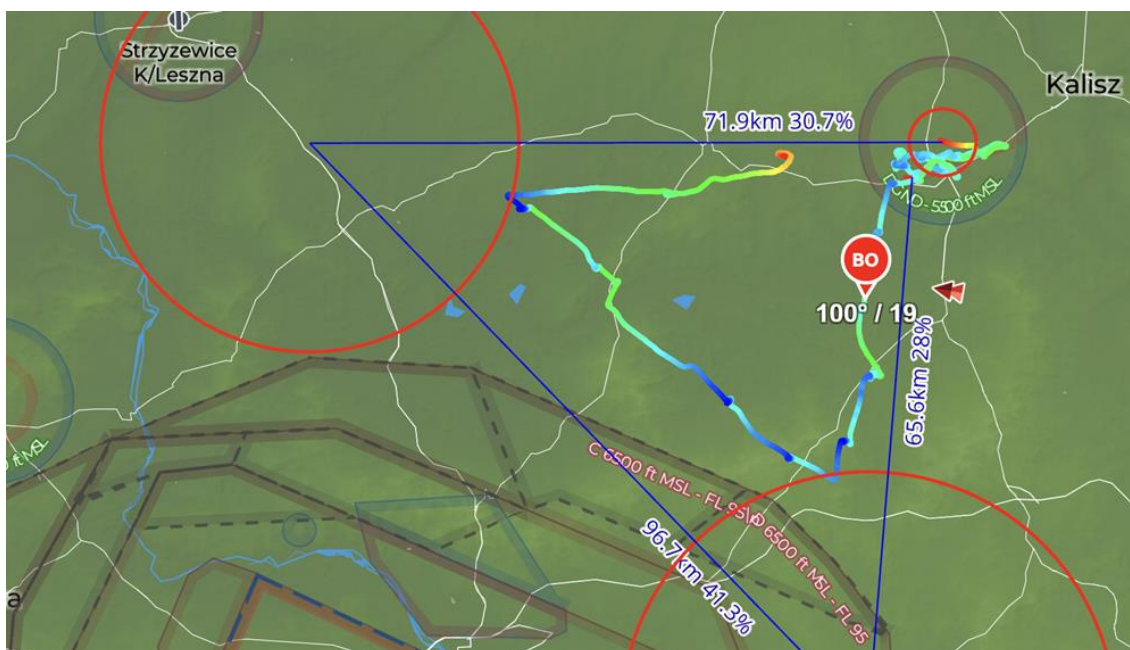
<https://www.pkbwl.gov.pl>

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 § 18 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 14 sierpnia 2025 r., w ramach rozgrywanych zawodów szybowcowych, pilot SPL wykonywał przelot po trasie trójkąta, po starcie z lotniska w Ostrowie (EPOM) (Rys. 1).

Do drugiego punktu zwrotnego, położonego na południowy wschód od Leszna, lot przebiegał normalnie. Po drugim punkcie zwrotnym, pilot skierował się do lotniska startu (EPOM). Ze względu na późną porę dnia warunki termiczne zanikały. Ponieważ dołot do lotniska był niemożliwy, na wysokości około 320 AGL¹ pilot wybrał do lądowania teren przygodny. Było to długie na blisko 300 m przeorane ściernisko, położone w osi wiatru, z podejściem bez przeszkód terenowych.



Rys. 1 Trasa lotu zapisana przez rejestrator pokładowy [źródło: SeeYou/materiały od pilota]

Rejestrator pokładowy zapisał wiatr z kierunku 100 stopni, o prędkości do 4 m/s.

¹ AGL – wysokość nad terenem (ang. Above Ground Level)

Po 3 godzinach lotu, o godz. 18:47 LT, z początkowej wysokości około 300 m AGL, pilot wykonał 4 okrążenia na pozycji „z wiatrem”. Następnie, z zakrętu o 180 stopni podszedł do pola i lądował (Rys. 2).



Rys. 2 Końcówka lotu i lądowanie w terenie przygodnym [źródło: SeeYou/materiały od pilota]

W trakcie dobiegu pilot odczuł nierówności lądowiska. Stanowiła je zbrylona, przeorana i utwardzona ziemia. Nastąpiło przytarcie przednią częścią kadłuba, który uległ spękaniu. Uszkodzeniom uległy także osłony komory podwozia oraz końcówka lewego skrzydła. Szybowiec został zakwalifikowany do naprawy. Pilot nie odniósł obrażeń.

2. Przyczyna zdarzenia:

Lądowanie na nierównej (zbrylonej) i twardej powierzchni pola, trudnej do identyfikacji z powietrza.

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

Zdarzenie omówiono na odprawie przedlotowej z zawodnikami w dniu 15.08.2025 r.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

.....

Podpis na oryginale

Przewodniczący Komisji

.....

Podpis na oryginale