



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom 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 incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 17 września 2025 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0033

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, Schempp Hirth, Janus C, SP-4020

31 maja 2025 r., okolice Vrchlabi (Republika Czeska)

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 31 maja 2025 r. pilot z licencją SPL wraz z pasażerem, wykonywał przelot docelowo-powrotny z/do lotniska LKDK (Dvur Kralove n. Łabą) przez Liberec. Przed osiągnięciem punktu zwrotnego, z uwagi na pogarszające się warunki pogodowe (rozwój burz oraz zanikające noszenia), pilot podjął decyzję o zmianie trasy. Skierował szybowiec w stronę najbliższego lotniska LKVR (Vrchlabi), na którym postanowił wylądować. Gdy wysokość nad pożądanym terenem spadła do ok 150 m pilot uznał, że bezpieczny dołot do lotniska LKVR nie jest możliwy. Postanowił lądować na lądowisku Brabenec. Wykonując przed lądowaniem manewr esowania, wysokość lotu zmalała do tego stopnia, że niemożliwym okazało się podejście w osi lądowiska. Próba lądowania w poprzek, na przyległym ściernisku (Rys. 1), odbyła się na zwiększonej prędkości.



Rys. 1 Miejsce wypadku – w bliskiej odległości od zamierzonego miejsca lądowania na lądowisku Brabenec. [źródło: pilot szybowca]

Po przyziemieniu pilot próbował zmienić kierunek dobiegu szybowca na równoległy do bruzd ścierniska. Zaczepił końcówką lewego skrzydła o ziemię i wykonał obrót (cyrkiel) o 270°. Szybowiec uległ poważnym uszkodzeniom.

Zarówno pilot jak i pasażer nie odnieśli obrażeń.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Decyzja o lądowaniu w terenie przygodnym podjęta na wysokości uniemożliwiającej wykonania właściwego manewru podejścia do lądowiska.
- 2) Spóźniona decyzja o przerwaniu przelotu i powrocie do lądowiska lub o wyborze pola do lądowania z odpowiedniej wysokości.

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

- 1) W ramach profilaktyki przebieg zdarzenia został omówiony w organizacji.
- 2) Lądowania w terenie przygodnym będą przedmiotem szkoleń w ramach corocznych konferencji bezpieczeństwa lotniczego.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....

Podpis na oryginale

Podpis na oryginale