



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 3 września 2025 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0077

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec SZD-30 „Pirat”, SP-1909

24 lipca 2025 r., Musików

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 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 22 czerwca 2025 r. pilot SPL zadeklarował zamiar wykonania przelotu docelowo powrotnego po trasie Turbia – Zamość – Turbia. Pierwszy start, za wyciągarką, był nieudany. Po drugim starcie, także za wyciągarką, pilot nawiązał kontakt z termiką. Lot do Zamościa przebiegał normalnie, a punkt zwrotny pilot osiągnął o godz. 14.00 LMT, na wysokości 1800 m AMSL.

Jednak powrót do Turbii odbywał się w warunkach słabnącej termiki oraz nasilającego się czołowego wiatru. Gdy pilot znalazł się w odległości ok. 22 km od lotniska docelowego, z wysokości 1100 m AMSL, podjął próbę dolotu. Po pokonaniu 17 km, na około 5 km przed celem uznał, że do niego nie doleci. Po minięciu kompleksu leśnego, podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. O godz. 18.20, podczas podejścia do nieużytku znajdującego się tuż za lasem, szybowiec zahaczył skrzydłem o drzewo. Na wysokości około 2,5 m nastąpił niekontrolowany obrót. Następnie szybowiec zderzył się z ziemią, ulegając zniszczeniu. Pilot nie odniósł obrażeń i opuścił kabinę samodzielnie.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Prawdopodobna decyzja pilota o „siłowym” dolocie do lotniska, pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych i deficytu wysokości – błędne oszacowanie pogorszonych w locie pod wiatr osiągnięć szybowca;
- 2) Lądowanie w terenie spowodowane brakiem wysokości do kontynuowania lotu, z pominięciem manewru pozwalającego przygotować pilota i szybowiec oraz niezgodnie z przepisami i dobrą praktyką – pilot nie wybrał pola do przygodnego lądowania.

- 3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:**
Organizacja (aeroklub) podjęła decyzję o konieczności doszkolenia pilota pod kątem przygotowania do lądowania w ograniczonym terenie, zarówno w zakresie teoretycznym i praktycznym.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
podpis na oryginale

.....
podpis na oryginale