



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 grudnia 2025
w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0097

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, Schleicher ASW 19B, SP-4153

17 sierpnia 2025, EPRU

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 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 i analiza zdarzenia

W dniu 17 sierpnia 2025 r. na lotnisku EPRU (Rudniki k/Częstochowy) odbywały się loty szybowcowe. Po 4 godzinnym locie termicznym pilot SPL zbudował krąg do trawiastej drogi startowej RWY 26R.

Z uwagi na występującą termikę i turbulencję powietrza pilot utrzymywał zwiększoną prędkość podejścia, według oświadczenia 110÷120 km/h. Podchodził z przymkniętymi hamulcami aerodynamicznymi. Po przyziemieniu szybowiec odbił się od ziemi (kangur), a pilot zareagował zdecydowanym oddaniem drążka sterowego. Szybowiec ponownie przyziemił na dziób, jednocześnie zahaczając końcówką prawego skrzydła o trawę. Powstała w ten sposób para sił (moment) doprowadziła do niekontrolowanego obrotu szybowca wzdłuż osi pionowej (cyrkiel) i złamania kadłuba w części ogonowej. Jednocześnie nastąpiło spękanie osłony kabiny.



Rys. 1 Szybowiec po zdarzeniu [źródło: Aeroklub Częstochowski]

Pilot nie odniósł obrażeń. Szybowiec został znacznie uszkodzony.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające

1. Brak fazy wyrównania i wytrzymania przed przyziemieniem co doprowadziło do twardego lądowania i odbicia się szybowca.
2. Nieprawidłowa reakcja pilota po odbiciu się szybowca co skutkowało lądowaniem na dziób na zwiększonej prędkości.
3. Nieutrzymanie równowagi poprzecznej, prowadzące do zaczepienia końcówką skrzydła o nawierzchnię lotniska, po uderzeniu przednią częścią kadłuba.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Nie sformułowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
podpis na oryginale

.....
podpis na oryginale