



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH

# RAPORT KOŃCOWY

## 057/24

**bardzo poważny wypadek morski**

### **JACHT REGATOWY „DUŻY PTAK”**

Zatonięcie jachtu podczas Morskich Żeglarskich Mistrzostw  
Polski ORC na Zatoce Gdańskiej w dniu  
28 czerwca 2024.

**Czerwiec 2025 r.**



Badanie bardzo poważnego wypadku jachtu regatowego **DUŻY PTAK** prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1374) oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Zgodnie z przepisami wyżej wymienionej ustawy celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Niniejszy raport nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich**

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel. +48 91 44 03 290, tel. kom. +48 664 987 987

e-mail: [pkbwm@pkbwm.gov.pl](mailto:pkbwm@pkbwm.gov.pl)

[www.gov.pl/pkbwm/](http://www.gov.pl/pkbwm/)

Raport może być wykorzystany w dowolnym formacie lub na dowolnym nośniku, bezpłatnie (z wyłączeniem logo PKBWM), do celów badawczych, edukacyjnych lub informacji publicznej. Raport winien być wykorzystany dokładnie i w kontekście nie wprowadzającym w błąd. W przypadku wykorzystania należy podać tytuł publikacji źródłowej oraz informację o prawach autorskich. W przypadku, gdy w raporcie jest wskazane inne źródło lub autor materiału chronionego prawem autorskim przed wykorzystaniem raportu należy uzyskać zgodę od właścicieli praw autorskich.



## SPIS TRESCI

1. Fakty .....	2
2. Informacje ogólne .....	2
2.1. Dane Jachtu.....	2
2.2. Informacje o podróży statku .....	3
2.3. Informacje o wypadku .....	3
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych .....	3
3. Opis okoliczności wypadku .....	4
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz .....	5
4.1. Czynniki mechaniczne.....	5
4.2. Czynniki ludzkie.....	5
4.3. Czynniki organizacyjne – uwarunkowania prawne.....	5
4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego.....	6
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania .....	7
6. Spis zdjęć .....	10
7. Spis rysunków .....	10
8. Źródła informacji .....	10
9. Skład zespołu badającego wypadek.....	10

## 1. Fakty

W dniu 28 czerwca 2024 r. jacht regatowy „Duży Ptak” (klasa Mantra 31) brał udział w wyścigu w ramach Morskich Żeglarskich Mistrzostw Polski ORC. W okolicach godziny 17:30 uległ zatonięciu na pozycji  $\varphi = 54^{\circ}30,7'N$ ,  $\lambda = 018^{\circ}51,9'E$  po gwałtownym uderzeniu szkwału o sile do 67 węzłów (12°B), które spowodowało przewrócenie jednostki i szybkie zalanie kadłuba. Pięcioosobowa załoga znalazła się w wodzie. Została podjęta przez inne jachty uczestniczące w regatach („IRS Challenger” i „Zoltar”). Jacht zatonął w ciągu 20 minut od uderzenia szkwału.

## 2. Informacje ogólne

### 2.1. Dane Jachtu



Zdjęcie 1 – Jacht regatowy DUŻY PTAK (fot. AKM, <https://zezlarski.info/artykuly/ostatni-lot-duzego-ptaka/> )

Nazwa jachtu:	DUŻY PTAK
Bandera:	POLSKA
Armator:	osoba fizyczna
Organ Rejestrujący:	Polski Związek Żeglarski
Typ jachtu:	Jacht żaglowy regatowy, klasa Mantra 31
Numer rejestracyjny:	POL00139H
Nr identyfikacyjny:	PL-PL100XD1E024
Rok budowy:	2002



Powierzchnia ożaglowania:	48,72 m <sup>2</sup>
Szerokość:	2,59 m
Długość całkowita:	9,46 m
Zanurzenie max.:	2,29 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	laminat poliestrowo-szkłany z przekładką z balsy
Obsada załogowa:	2-6 osób

## 2.2. Informacje o podróży statku

Porty wyjścia i przeznaczenia:	Górki Zachodnie
Rodzaj żeglugi:	Regaty morskie (kategoria ORC)
Trasa wyścigu:	Pława GW → Pława GN → powrót
Informacja o załodze (liczba, narodowość):	5 członków załogi (Polacy)

## 2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj wypadku:	bardzo poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia:	28.06.2024 r. godz. 17:30 LT
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:	$\varphi = 54^{\circ}30,7'N$ , $\lambda = 018^{\circ}51,9'E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zatoka Gdańska
Charakter akwenu:	wody przybrzeżne Zatoki Gdańskiej
Pogoda w trakcie zdarzenia:	Wiatr: SSW 60-67 węzłów (szkwał), widzialność ograniczona (ulewa)
Skutki wypadku :	zatonienie jednostki, brak ofiar w ludziach

## 2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

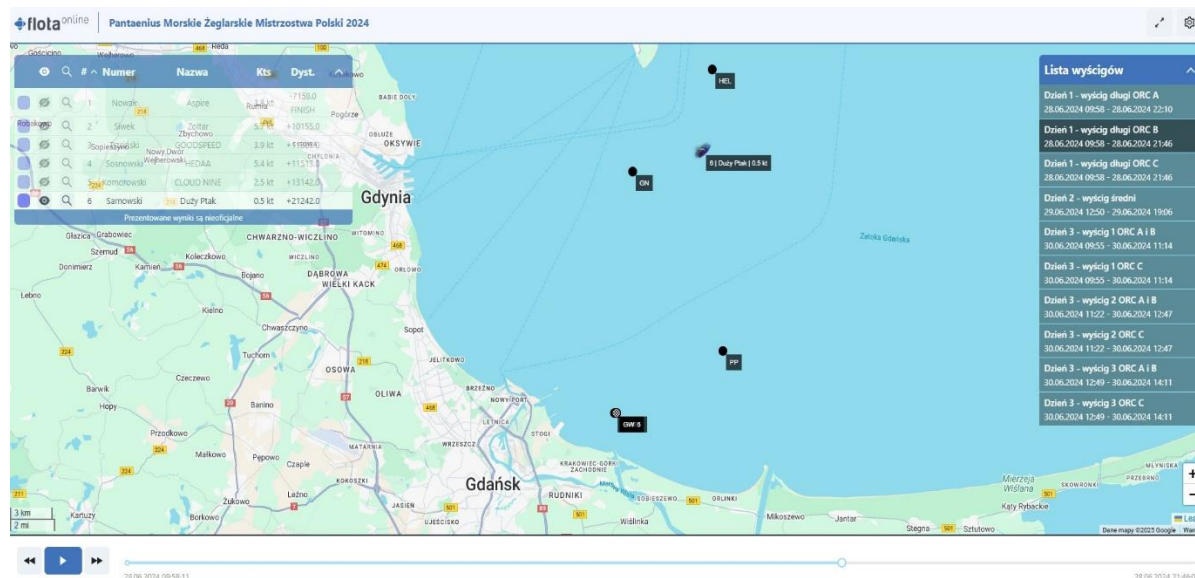
Podmioty zaangażowane: Centrum Koordynacyjne Ratownictwa Morskiego (MRCC); załogi jachtów „IRS Challenger” oraz „Zoltar”

Użyte środki: Jednostka ratownicza SZTORM

Podjęte działania: Jacht „IRS Challenger” podjął z wody 4 członków załogi „Dużego Ptaka” natomiast „Zoltar” jednego. „Sztorm” - przeszukanie miejsca wypadku w poszukiwaniu jednostki, potwierdzenie podjęcia wszystkich 5 członków załogi przez 2 w.w. jachty.



### 3. Opis okoliczności wypadku



Rys. 1 – Zrzut ekranu z trasy wyścigu online o godz. 17:30 z pozycją jachtu.

Pierwszego dnia Morskich Żeglarskich Mistrzostw Polski ORC tj. 28.06.2024 o godz. 08:30 w Marinie, w porcie regat, odbyła się odprawa zawodów z organizatorami oraz sędzią uwzględniająca odprawę meteorologiczną oraz omówienie trasy regat, gdzie uczestnicy zostali poinformowani o przewidywanych warunkach meteo w późnych godzinach popołudniowych. Organizatorzy informowali o możliwości wystąpienia silnych i porywistych wiatrów.

Jacht „Duży Ptak” rozpoczął wyścig o godz. 10:00 w ramach grupy B (jachty średniej wielkości). Na pokładzie znajdowało się pięciu członków załogi, posiadających doświadczenie, w związku z wcześniejszym udziałem w imprezach regatowych tego typu. Pogoda początkowo była korzystna dla żeglarzy, wiatr umiarkowany, a widzialność dobra.

Do godz. 17:00 żegluga przebiegała w standardowych warunkach (wiatr 15-20 węzłów). Około godz. 17:25 załoga zauważyła ciemniejące chmury i formowanie się wału szkwałowego na horyzoncie. Podjęto przygotowania jachtu do żeglugi w pogarszających się warunkach pogodowych – spinnaker został zdjęty, ale grot i fok pozostawiono postawione.

Około godziny 17:30 jacht został nagle uderzony bardzo silnym podmuchem wiatru i przewrócił się na lewą burtę. Woda gwałtownie zaczęła zalewać wnętrze przez niezamkniętą zejściówkę.

W związku z szybkim nabieraniem wody przez jednostkę załoga postanowiła opuścić pokład.





Po zauważeniu zdarzenia, jachty uczestniczące w regatach natychmiast przystąpiły do akcji ratunkowej. Jacht „IRS Challenger” jako pierwszy nadał sygnał MAYDAY przez radio VHF o godz. 18:00 i podjął z wody czterech członków załogi. Piąty został podjęty przez załogę jachtu „Zoltar”.

Na miejsce dotarł również statek ratowniczy „Sztorm” z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Przeszukano powierzchnię wody i nie stwierdzono pozostałości po jachcie oraz upewniono się że wszyscy członkowie jachtu „Duży Ptak” są bezpieczni. Uratowani żeglarze nie odnieśli obrażeń i nie wymagali hospitalizacji.

#### **4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz**

Bezpośrednią przyczyną wypadku było gwałtowne zjawisko meteorologiczne, typowe dla sezonu letniego – wał szkwałowy z intensywnym podmuchem wiatru. Zmiana warunków była dostrzegalna, jednak jej intensywność przekroczyła prognozowane wartości.

##### **4.1. Czynniki mechaniczne/konstrukcyjne**

Jacht typu Mantra 31 posiada niską wolną burtę (0,85m) oraz otwarty kokpit. Ponadto niezamknięta zejściówka przyczyniła się do gwałtownego napływu wody do kadłuba jednostki.

##### **4.2. Czynniki ludzkie**

Załoga była doświadczona i wielokrotnie brała udział w regatach. Poleganie jednak na aplikacjach typu „Windy”, na której załoga się opierała, nie zapewnia optymalnego i w pełni miarodajnego oglądu dynamicznej sytuacji pogodowej. Załoga zdjęła spinaker jednak pozostawiła grot i fok, które po przewróceniu jednostki i kontakcie z lustrem wody uniemożliwiły podniesienie jachtu. Ponadto pozostawienie otwartej zejściówki istotnie przyczyniło się do prędkości nabierania wody do kadłuba co ostatecznie spowodowało zatonięcie jednostki.

##### **4.3. Czynniki organizacyjne**

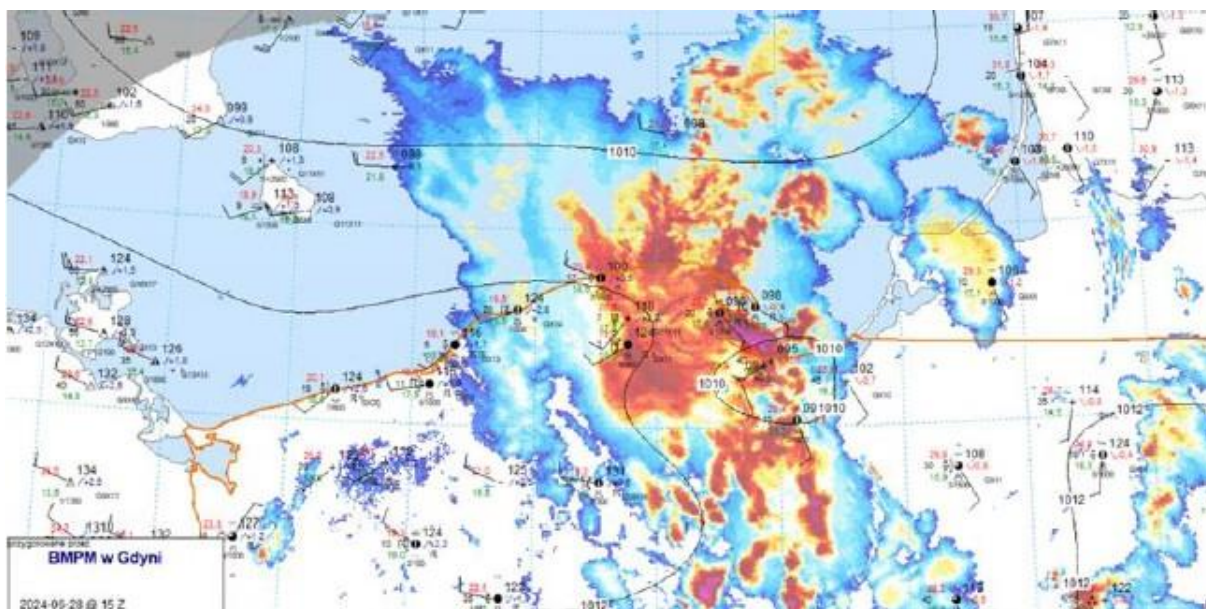
Organizatorzy regat przekazali ostrzeżenia o możliwych ciężkich warunkach atmosferycznych w godzinach popołudniowych bazując na oficjalnych prognozach pogody. Uczestnicy byli informowani o obowiązku zachowania czujności i samodzielnego podejmowania decyzji o kontynuacji żeglugi. Organizator pozostawił ostateczną decyzję o kontynuowaniu zawodów

kapitanom jednostek uczestniczących w regatach o czym zainteresowani zostali poinformowani podczas odprawy.

Sędzia regat nie podjął decyzji o przerwaniu wyścigu, wskazując na spełnienie przez jednostki minimalnych standardów OSR zgodnie z inspekcją przeprowadzoną na podstawie „Protokołu inspekcji wyposażenia jachtu wg. World Sailing OSR” (Rys. 3).

#### 4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego

Zgodnie z analizą IMGW-PIB, wiatr około godziny 16:00 czasu miejscowego zachodni 2-3 B (2-4 m/s), maksymalna prędkość do 4 B (6 m/s), około godziny 17:00 wiatr zmienny 1-3 B (1-3 m/s). Maksymalna prędkość wiatru zmierzona na stacjach zlokalizowanych wokół Zatoki Gdańskiej od godz. 17:00 do 18:00 nie przekraczała 8 B (18 m/s), jednak z uwagi na obecność liniowej struktury widocznej na zobrażowaniu radarowym (Rys. 2) nad Zatoką Gdańską, świadczącej o możliwości występowania wału szkwałowego oraz lokalny charakter zjawisk towarzyszących burzom, można przypuszczać, że maksymalna prędkość wiatru w rejonie zdarzenia mogła dochodzić do 10 B (około 90-100 km/h).



Rys. 2 – Mapa synoptyczna z godziny 15:00 UTC oraz obraz radarowy z godziny 15:30 UTC 28.06.2024 r. (Źródło: IMGW-PIB)





## **5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania**

Organizatorzy zawodów przeprowadzali inspekcję jachtów przed zawodami zgodnie z wymogami World Sailing OSR określającymi zalecenia/wymagania dotyczące jachtów i wyposażenia w zależności od typu żeglugi. Karta inspekcji (Rys. 3) była wysłana do wszystkich zawodników na kilka dni przed regatami. Znajdował się tam wyraźny punkt dotyczący gotowości do zamknięcia zejściówki jachtu w trudnych warunkach (zapobieganie gwałtownemu naborowi wody w dużym przechyle jachtu) oraz wymóg opisanie bulajów „Do not open at sea” jak i wymóg posiadania żagli sztormowych lub głębokiego refu na grocie.

Zgodnie z sekcją 3.08 OSR (Rys. 4) jacht powinien posiadać zamknięcia zejściówek umożliwiające ich natychmiastowe zamknięcie, jednak nie stanowi wprost że powinny one zostać zamknięte i zabezpieczone przez cały czas żeglugi.

Załoga po znalezieniu się w wodzie zachowała się rozważnie i poprawnie, korzystając z kamizelek pneumatycznych oraz gwizdków aby zasygnalizować swoją pozycję i dzięki pomocy załóg z jachtów „IRS Challenger” oraz „Zoltan” została bezpiecznie podjęta z wody w przeciągu kilkunastu minut. Jacht „IRS Challenger” powiadomił również służby ratunkowe, które skierowały jednostkę ratowniczą „Sztorm”, która zakończyła akcję upewniając się że wszyscy członkowie załogi „Dużego Ptaka” są bezpieczni i nie potrzebują pomocy medycznej oraz potwierdzając zatonięcie jednostki.



# RAPORT KOŃCOWY 057/24



**PKBWM**  
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH



POLSKI  
ZWIĄZEK  
ŻEGLARSKI

ZESPÓŁ ds. ORC



## PROTOKÓŁ INSPEKCJI WYPOSAŻENIA JACHTU WG WORLD SAILING OSR

OSR CAT. Mo4

Miejsce/data/ Nazwa regat	Gdańsk 27-30.06.2024 MORSKIE ŻEGLARSKIE MISTRZOSTWA POLSKI FC		
NAZWA JACHTU/długość LOA			
KAPITAN i ZAŁOGA:	KAPITAN: ILOŚĆ ZAŁOGI:		
Element kontrolowany	Pkt WS OSR	Uwagi inspektora	Spełnienie wymagań T/N
Wywiad z kapitanem - zrozumienie i przyjęcie odpowiedzialności zgodnie z definicją "Person in Charge"	1.02.1, 1.02.2		
Mapy papierowe i przyrządy do nawigacji na mapach, kompas magnetyczny zamontowany na stałe i niezależny od źródeł zasilania - prawidłowo skalibrowany (tabela dewiacji w uzasadnionych przypadkach)	4.11.1 3.24a		
Ręczne radio VHF wodoszczelne zabezpieczone w grab-bag'u oraz drugie radio zdolne do odbioru prognoz pogody - może to być też ręczne lub stacjonarne radio VHF	3.29.05 3.29.06		
Apteczka oraz instrukcja udzielania pierwszej pomocy	4.08.1		
Róg mgłowy	4.09.1		
Niezbędne narzędzia i cz.zamiennic oraz narzędzie do awaryjnego odcinania olinowania stałego	4.16.1		
Pirotechnika - aktualne daty ważności: min 2 pławki dymne	4.23.1		
Kamizelki ratunkowe min.150N z odblaskiem, światłem i gwizdkiem oznaczone nazwą jachtu/nazwiskiem wyposażone w pasy krokowe i skontrolowane przez kapitana/właściciela w ciągu ostatnich 12 miesięcy (zapis) - min 1szt./osobę	5.01.1 5.01.4		
Co najmniej 2 wyjścia ewakuacyjne (jeśli LOA>8.5m) w tym jedno przed masztem przednim, otwierane wyłącznie na zewnątrz	3.06.1 3.08.1		
Bulaje otwierane do wewnątrz oznaczone napisem "Nie otwierać w morzu/do not open at sea"	3.08.2		
Sprawnie zawory na przejściach dennych poniżej linii wodnej i awaryjne kołki drewniane lub inne.	3.10.1 4.03.1		
Stopa masztu stojącego na kilu bezpiecznie zamocowana do struktury (nie dotyczy masztów na pilersie)	3.12.1		
Toaleta albo dodatkowe wiadro odpowiednio zamontowane na stałe	3.18.2		
Wszystkie koje permanentnie zamontowane	3.19.2		
Handrelingi/uchwyty pod pokładem	3.22.1		
2 gaśnice w różnych lokalizacjach jachtu (jedna dostępna z kokpitu)	4.05.2		
Koc gaśniczy jeżeli na jachcie jest kuchnia z otwartym ogniem	4.05.1		
Lay-out / plan rozmieszczenia środków bezpieczeństwa	4.12.1		
Koło ratunkowe z automatycznym światłem (pławka) i dryfkotwą odpowiednio zamocowane	4.22.3		
Rzutka - linka pływająca min 6mm średnicy, o długości 15-25m składowana w kokpicie do szybkiego użycia	4.22.7		
Zejsiódka (sztorc-klapa, itp..) zabezpieczona na czas rejsu (gotowa do szybkiego zamknięcia)	3.08.4		
Mocny nóż dostępny i gotowy do użycia. Wodoszczelna latarka i zapasowe baterie.	4.25.1		
Światła nawigacyjne zamontowane ponad linia pokładu w taki sposób, aby przy przechyle nie zasłaniały ich żadne żagle	3.27.1		
Zejsiódka (sztorc-klapa, itp..) zabezpieczona na czas rejsu (gotowa do szybkiego zamknięcia)			3.08.4

Rys. 3 – Karta inspekcji jachtu

**	<b>3.08 Hatches &amp; Companionways</b>
	3.08.1 <u>Hatch</u> covers forward of the maximum beam station shall not open toward the interior of the boat, except <u>hatches</u> in the side of a coachroof or ports having an area of less than 0.071 m <sup>2</sup> (110 in <sup>2</sup> ).
	3.08.2 A <u>hatch</u> , including a <u>hatch</u> over a locker shall be:
	a) permanently attached and capable of being firmly shut immediately and remaining firmly shut in a 180° capsize, b) above the water when the boat is heeled 90°.
Mo0,1,2,3,4	

14

### SECTION 3 – STRUCTURAL FEATURES, STABILITY, FIXED EQUIPMENT

Categories	A boat shall be/have:
Mo0,1,2,3,4	A boat may have a maximum of two <u>hatches</u> on each side of centerline that do not conform to the requirement in b), provided that the opening of each is less than 0.071 m <sup>2</sup> (110 in <sup>2</sup> ).
**	3.08.3 <u>Hatches</u> not conforming with <u>OSR</u> 3.08.1 and <u>OSR</u> 3.08.2 shall be clearly labelled and used in accordance with the following instruction "NOT TO BE OPENED AT SEA".
**	3.08.4 Companionway <u>hatches</u> :
**	a) fitted with a strong securing arrangement which shall be operable from the exterior and interior even when the boat is inverted,
**	b) blocking devices:
**	i capable of being retained in position with the <u>hatch</u> open or shut,
**	ii secured to the boat (e.g. by lanyard) for the duration of the race, and
**	iii permit exit in the event of inversion.

*Rys. 4 – Sekcja 3.08 przepisów OSR*



*Zdjęcie 2 – Jacht regatowy DUŻY PTAK widok na zejściówkę*



## 6. Spis zdjęć

Zdjęcie 1 – Jacht regatowy DUŻY PTAK (fot. AKM, <a href="https://zeglarski.info/artykuly/ostatni-lot-duzego-ptaka/">https://zeglarski.info/artykuly/ostatni-lot-duzego-ptaka/</a> ) .....	2
Zdjęcie 2 – Jacht regatowy DUŻY PTAK widok na zejściówkę.....	9

## 7. Spis rysunków

Rys. 1 – Zrzut ekranu z trasy wyścigu online o godz. 17:30 z pozycją jachtu .....	4
Rys. 2 - Mapa synoptyczna z godziny 15:00 UTC oraz obraz radarowy z godziny 15:30 UTC 28.06.2024 r.....	7
Rys. 3 – Karta inspekcji jachtu.....	8
Rys. 4 – Sekcja 3.08 przepisów OSR.....	9

## 8. Źródła informacji

Materiały z wysłuchań sternika oraz organizatorów regat.

Offshore Special Regulations 2024-2025

Sprawozdanie MRCK Gdynia z akcji ratowniczej SAR

Ekspertyza warunków meteorologicznych sporządzona przez IMGW-PIB w Gdyni

Dane z systemu rejestru jachtów i innych jednostek pływających do 24 metrów "REJA 24"

## 9. Skład zespołu badającego wypadek

Kierujący zespołem - Maciej Rostrygin – Członek PKBWM

Członek zespołu - Marek Szymankiewicz – Przewodniczący Komisji