



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 28 stycznia 2026 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

2023-0027

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, SZD-50-3 "Puchacz", SP-3484

4 czerwca 2023 r., EPPT

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 zdarzenia:

W dniu 4 czerwca 2023 r. na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim EPPT odbywały się loty szybowcowe za wyciągarką i skoki spadochronowe w ramach funkcjonującej na lotnisku strefy zrzutu. Ze względu na kierunek wiatru zrzut skoczków i otwieranie spadochronów odbywało się po wschodniej stronie lotniska, w rejonie kręgu nadlotniskowego. Skoczkowie otwierali spadochrony na wysokości około 3000 ft AGL.

Loty szybowcowe wykonywali piloci z licencją. Z RWY03 wystartował za wyciągarką szybowiec SZD-50-3. Po wyczepieniu pilot rozpoczął krążenie w okolicy końca drogi startowej. Krótko po tym, znajdując się na prostej do zrzutu skoczków, pilot samolotu wyrzucającego nadał stosowny komunikat pozycyjny („na prostej do zrzutu”). Zgodnie z procedurą, po usłyszeniu takiego komunikatu, wszystkie statki powietrzne miały nakaz natychmiastowego opuszczenia rejonu otwarcia spadochronów.

Pilot szybowcowy oświadczył, że nie słyszał komunikatów o zrzucie skoczków i nadal centrował komin termiczny. Kierownik skoków ponaglił go o natychmiastowe opuszczenie strefy opadania skoczków i nakazał lądowanie. W tym czasie pilot rozglądał się wokoło i dostrzegł skoczków w odległości około 200 m. Dołączył do lewego kręgu do RWY03 i wylądował bez następstw.

2. Przyczyny zdarzenia:

- 1) Brak reakcji pilota szybowca na komunikaty pilota samolotu oraz kierownika skoków o mającym nastąpić zrzucie.
- 2) Nieprawidłowy podział uwagi pilota szybowca, prowadzący do nadmiernej koncentracji w trakcie centrowania komina termicznego i spóźniony odlot ze strefy opadania skoczków.

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

- 1) Organizator lotów przeprowadził szkolenie indywidualne dla pilota szybowca w zakresie zasad wykonywania wspólnych lotów szybowcowych i skoków spadochronowych na lotnisku EPPT.
- 2) Podczas szkolenia pilotów szybowcowych organizator będzie wymagał od szkolonych prawidłowej oceny sytuacji ruchowej nad lotniskiem i unikania sytuacji kolizyjnych.
- 3) Dodatkowo, w czasie lotów łączonych, wymagana będzie obecność instruktora szybowcowego na starcie.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....