



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 22 stycznia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2024-0089

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, Grob G102 „Astir CS”, SP-3841

11 września 2024 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](mailto: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. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **1. Przebieg zdarzenia:**

W dniu 11 września 2024 r., na lotnisku w Piotrkowie Trybunalskim (EPPT) odbywały się loty szybowcowe z pasa trawiastego 21L, z wykorzystaniem wyciągarki. Wykonywano loty szkolne instruktorskie na szybowcu SZD-50-3 „Puchacz” oraz loty w ramach treningu pilotów z licencją, na szybowcach jednomiejscowych. Około godz. 13:00 LMT, pilot szybowca Grob G102 „Astir CS”, po około 20 minutowym locie termicznym, znajdował się na wysokości około 300 m AGL, w okolicy trzeciego zakrętu kręgu nadlotniskowego. Z tej pozycji zgłosił drogą radiową zamiar lądowania. W tym czasie odbywało się powtórne naprężanie liny wyciągarkowej do startu szybowca SZD-30 „Pirata”. Pilot „Pirata” słyszał korespondencję „Astira” o zamiarze lądowania. Pilot „Astira”, po wyjściu na prostą do lądowania, zauważył „Pirata”, na ziemi, w miejscu planowanego lądowania. Szybowiec ten, podpięty do liny wyciągarkowej, wolno przemieszczał się na kierunku startu. Z „kwadratu” szybowcowego wydano komendę dla operatora wyciągarki do rozpoczęcia ciągu, jednak korespondencja ta była nieczytelna dla wyciągarkowego. Polecenie „startuj” powtórzył więc instruktor znajdujący się w powietrzu. Jednak wyciągarkowy przekazał, że przerywa naprężanie liny, ponieważ dostrzegł „Astira” na prostej do lądowania. Pilot „Pirata” wyczepił linę i szybowiec zatrzymał się. Lądujący „Astir” był w tym czasie na krótkiej prostej, jednak jego pilot nie słyszał tej korespondencji. Zmniejszył prędkość lotu celem opóźnienia lądowania i uniknięcia ewentualnej kolizji z „Piratem”. Na minimalnej prędkości przeleciał tuż nad szybowcem „Pirata”, a następnie przepadł i twardo przyziemił: najpierw na „ogon”, a następnie uderzając przednią częścią kadłuba o ziemię.

Szybowiec został znacznie uszkodzony. Pilot szybowca nie odniósł obrażeń ciała.

### **2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:**

- 1) Nieprawidłowe wykonanie podejścia do lądowania skutkujące utratą prędkości i przeciągnięciem szybowca przed przyziemieniem.
- 2) Nieczytelna korespondencja radiowa pomiędzy „startem szybowcowym”, operatorem wyciągarki i pilotem „Pirata”, co spowodowało, że szybowiec stanowił utrudnienie w lądowaniu dla pilota „Astira”.
- 3) Brak decyzji pilota „Astira” o wyborze do lądowania niezajętej części lotniska.

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

- 1) Użytkownik zreorganizował system lotów szybowcowych w Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej. Przed rozpoczęciem przez pilotów lotów termicznych, na miejscu startu szybowców, obowiązkowo musi znajdować się instruktor szybowcowy. Będzie on nadzorował ruch naziemny i starty szybowców oraz prowadził łączność radiową we współpracy z kierującym lotami.
- 2) Zarządzający lotniskiem podjął działania związane z powiększeniem części użytkowej lotniska pod kątem działalności szybowcowej poprzez zagospodarowanie niewykorzystywanej części pola wzlotów.

**4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)