Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Badanie jest prowadzone niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowo-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

Wykorzystywanie wyników badań Komisji do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym jest nieuzasadnione i może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

w sprawie **INCYDENTU LOTNICZEGO**

2026-0090

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec SZD-50-3 „Puchacz”, SP-3363

17 lipca 2026 r., EPSU

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa

e-mail: kontakt@pkbwl.gov.pl

adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233

https://www.pkbwl.gov.pl

Po analizie raportu z badania i dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.) oraz § 18 ust. 1 pkt. 1 lit. a rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t.j. 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 17 lipca 2026 r. od godzin wczesnoporannych wykonywano na lotnisku w Suwałkach loty szybowcowe szkolne za wyciągarką. Szkolenie odbywało się w warunkach bezwietrznej pogody. Do startów i lądowań wykorzystywano trawiastą RWY 26L.

Pierwszych 14 lotów przebiegło normalnie. Jednym ze szkolonych był uczeń-pilot, który po locie sprawdzającym z instruktorem wykonał w serii 3 loty samodzielne. O godz. 8.02 LT rozpoczął czwarty start. Do chwili wyczepienia liny wzlot za wyciągarką przebiegał prawidłowo. Na wysokości około 300 m AGL uczeń-pilot próbował wyczepić linę, jednak ponawiana próba była nieskuteczna. Informację o pozostaniu liny przy szybowcu przekazali do ucznia drogą radiową zarówno operator wyciągarki (wyciągarkowy) jak i instruktor znajdujący się na starcie. Szybowiec przeleciał nad wyciągarką, a wyciągarkowy – zgodnie z procedurą – odciął linę. Piąta próba odczepienia liny była skuteczna – lina odłączyła się od szybowca i spadła na przebiegającą przy lotnisku drogę ekspresową. Organizator lotów niezwłocznie powiadomił o sytuacji Policję, która zabezpieczyła pas drogowy do czasu usunięcia liny.

Uczeń-pilot kontynuował lot i bezpiecznie wylądował na lotnisku.

Nikt nie odniósł obrażeń. Upadek liny na jezdnię nie spowodował strat materialnych.

2. Przyczyna/y i czynniki sprzyjajace zaistnieniu zdarzenia

1) Zużycie szekli na zakończeniu liny wyciągarkowej, w miejscu podłączenia do ogniwka zaczepowego („koluszka”), sprzyjające zakleszczeniu się układu.
2) Zużycie fartucha gumowego ochraniającego komorę dolnego zaczepu szybowca.

3. Działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

1) Zmieniono system mocowania liny do ogniwka zaczepowego na końcu liny wyciągarkowej, wymieniono linę na syntetyczną, wymieniono osłonę zaczepu.
2) Organizacja przeprowadziła szkolenie standaryzacyjne dla uczniów-pilotów biorących udział w szkoleniu do SPL. Omówiono szczególne sytuacje mogące wystąpić podczas startu za wyciągarką, przeanalizowano przebieg zdarzenia i jego przyczynę.
   Przed kolejnymi lotami omawiano zdarzenie podczas odpraw przed lotami.

Nadzorujący badanie

……..

Przewodniczący Komisji

Data zakończenia badania

……29.10.2026…….. ……..