



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 **incydentu lotniczego**

## 2021-1830

NUMER ZDARZENIA

Samolot UL Alto, SP-SCHA &  
Samolot Tecnam P2006T, SP-SMR

27 czerwca 2021 r., EPLS

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 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 27 czerwca 2021 r., w godzinach popołudniowych, na lotnisku EPLS (Leszno/Strzyżewice) odbywały się loty łączone: samolotowe oraz skoki spadochronowe. Krótco przed godz. 20:00, z uwagi na zakończenie operacji spadochronowych, zamknięty został lokalny ATZ oraz strefa TR36, rezerwowana na potrzeby skoków. W międzyczasie działalność kontynuowali motolotniarze oraz paralotniarze. Starty i lądowania odbywały się z RWY05.

Około godz. 20:30, po godzinnym locie, powrócił do strefy kręgu samolot UL Alto, SP-SCHA. Pilot zgłosił wejście do drugiego zakrętu lewego kręgu, a po chwili potwierdził do kwadratu motolotniowego, że dolatuje do pozycji „z wiatrem”. W tym samym czasie na pozycji „z wiatrem” zgłosił się samolot Tecnam P2006T SP-SMR, wykonujący z EPLS loty szkoleniowe. Załogi obu samolotów nie widziały się. Jako pierwszy, pozycję „na prostej” zgłosił SP-SCHA, a tuż po nim pozycję „na prostej” zgłosiła załoga SP-SMR. Załogi w dalszym ciągu nie obserwowały się, o czym świadczyło pytanie pilota SP-SCHA do SP-SMR: „czy mnie widzisz?”. Załoga SP-SMR, nie znając położenia SP-SCHA, podjęła decyzję o przerwaniu lądowania. Następnie odeszła na drugi krąg, informując o tym drogą radiową, przeleciała w niewielkiej odległości nad SP-SCHA. Samolot SP-SCHA wylądował na lotnisku bez następstw.

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

1. Brak należytej obserwacji przestrzeni powietrznej w locie po kręgu przez załogi obu samolotów.
2. Kontynuowanie lotu po kręgu przez oba samoloty aż do pozycji „na prostej”, pomimo dalszego nieorientowania się co do wzajemnego położenia w kręgu.

### **3. Działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkowników**

Zarządzający lotniskiem Leszno poinformował PKBWL o przeprowadzeniu analizy incydentu z podmiotami uczestniczącymi w zdarzeniu.

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
podpis na oryginale

.....  
podpis na oryginale