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 **WYPADKU LOTNICZEGO**

2026-0051

NUMER ZDARZENIA

Sky Arrow 450 TS, SP-SKAR

6 czerwca 2026, Zazdrość/Chroboty

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. b 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 postanowiła uzupełnić przyczynę przedstawioną w raporcie końcowym przez podmiot prowadzący badanie, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 6 czerwca 2026 r. pilot samolotu Sky Arrow wykonywał loty na granicy miejscowości Zazdrość i Chroboty k. Żyrardowa. Miejsce startu było wykorzystywane jako lądowisko nieewidencjonowane. W miejscu wykonywania lotu panowała typowa, późnowiosenna pogoda z temperaturą otoczenia około 22°C. Występowało małe i umiarkowane zachmurzenie, widzialność była bardzo dobra, wiał wiatr lekki do umiarkowanego o zmiennym kierunku.

Około godz. 14:30 LMT[1] pilot przeprowadził przegląd samolotu, uruchomił i rozgrzał silnik. Wykonał krótki lot samodzielny w celu sprawdzenia samolotu i oceny warunków pogodowych. Następnie wykonał kilka lotów ze znajomymi. W oczekiwaniu na kolejnego pasażera jeden ze znajomych pilota, operator drona DJI Mini[2], zaproponował aby zarejestrować lot samolotu z powietrza. Wcześniej, gdy samolot znajdował się pod hangarem, operator ten nagrał film, latając dronem wokół samolotu. Operator przekazał pilotowi samolotu, że dron rozpoznaje sylwetkę samolotu, a filmowanie będzie bezpieczne. Przed zamierzonym lotem operator nie uzgadniał z pilotem przebiegu lotu. Piloci ustalili jedynie, że dron nie wzniesie się wyżej jak 100 m AGL i utrzyma odległość od samolotu co najmniej 50 m. W czasie lotu pilot samolotu i operator drona nie mieli ze sobą łączności.

Pilot samolotu wystartował o godz. 16:50 LMT, na kierunku 310°. W tym czasie średni kierunek wiatru wahał się pomiędzy 270 a 360° – podmuchy termiczne powodowały chwilowe zmiany jego kierunku i prędkości. Po starcie pilot wykonał dwa zakręty w lewo o 90°, wchodząc do pozycji z wiatrem lewego kręgu, gdzie wzniósł się na około 150 m AGL. Pilot rozpoczął krążenie na stałej wysokości, próbując dostrzec drona. Aby zmniejszyć prędkość, a tym samym promień krążenia i utrzymać się nad lądowiskiem, przestawił klapy z 20 na 30°. W drugim okrążeniu obniżył wysokość do około 100 m AGL, po czym uznał, że znajduje się na wysokości lotu drona. Pilot utrzymywał prędkość właściwą dla lotu na klapach, co odpowiadało położeniu wskazówki prędkościomierza w środkowej części białego łuku. Przyznał, że koncentrując się na wypatrzeniu drona,

[1] W dniu zdarzenia LMT = UTC+2 h
[2] DJI Mini - dron o masie poniżej 250 g, dla którego zastosowanie mają tzw. przepisy uproszczone (Kategoria Otwarta).

ograniczył uwagę nad utrzymaniem parametrów lotu samolotu. Po dostrzeżeniu drona pilot zacieśnił zakręt tak, aby dron znalazł się w środku okręgu, po którym poruszał się samolot. Pozostając w lewym zakręcie, pilot doprowadził do przeciągnięcia i początku autorotacji w lewo. Zorientowawszy się w sytuacji, usiłował wyprowadzić samolot z nietypowego położenia – nieskutecznie. Po kilku sekundach samolot, przechylony około 20° w lewo i pochylony około 25°, zderzył się z ziemią. Samolot uległ zniszczeniu. Lewe skrzydło przełamało się w okolicy połowy lotki a końcówka skrzydła odpadła. Kadłub uległ przełamaniu. Silnik zatrzymał się w chwili zderzenia, po ukręceniu się kadłuba. Pomimo rozszczelnienia instalacji paliwowej pożar nie wystąpił.



Rys. 1. Sky Arrow SP-SKAR po wypadku [źródło: właściciel samolotu]

Pilot, pomimo poważnych obrażeń ciała, wydostał się z wraku samodzielnie. Postronni obserwatorzy powiadomili służby ratownicze.

2. Przyczyna i czynniki sprzyjajace zaistnieniu zdarzenia

2.1. Przyczyna zdarzenia

Utrata świadomości sytuacyjnej i przeciągnięcie samolotu w ciasnym zakręcie na małej wysokości.

2.2. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- niewłaściwy podział uwagi pilota samolotu podczas wykonywania okrążenia na małej wysokości;
- brak komunikacji radiowej pilota samolotu z operatorem drona;

- niedostatecznie szczegółowe omówienie manewrów z pilotem drona przed lotem;
- możliwe porywy wiatru, zaburzające lot samolotu na dużych klapach i małej prędkości.

3. Zalecenia i działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Nie sformułowano

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano

Nadzorujący badanie	Przewodniczący Komisji
……..	……..
(podpis na oryginale)	(podpis na oryginale)

Data zakończenia badania

…14.10.2026……
……..