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.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 29 czerwca 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0122

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, SZD-30 „Pirat”, SP-2827

17 październik 2026 r., EPPR

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

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

1. Przebieg zdarzenia

W dniu 17 października 2026 r. na lotnisku Pruszcz Gdański (EPPR) miejscowy aeroklub prowadził szkolenie szybowcowe z wykorzystaniem startu za wyciągarką. Starty i lądowania wykonywano na kierunku 09 (RWY[1]09). Stanowisko kierowania lotami (tzw. „kwadrat") oraz miejsce startu zlokalizowano po zachodniej stronie pola wzlotów, natomiast wyciągarkę szybowcową ustawiono na wschodnim krańcu lotniska.

Loty rozpoczęto o godz. 07:53 LMT[2]. Do godz. 17:18 LMT wykonano łącznie 50 lotów (nie licząc lotu zakończonego wypadkiem). Wszystkie ciągi wykonywał kwalifikowany i doświadczony operator wyciągarki.

Pod koniec dnia lotnego na miejscu startu pozostał wyłącznie jeden szybowiec – SZD-30 „Pirat" o znakach rozpoznawczych SP-2827, na którym wykonywano loty szkolne po kręgu. Nadzór nad szkoleniem sprawował instruktor Aeroklubu Gdańskiego. Ze względu na wcześniejsze zakończenie pracy przez osobę obsługującą łączność, instruktor ten łączył obowiązki instruktora nadzorującego, kierownika lotów oraz operatora radiostacji na kwadracie.

Warunki meteorologiczne w rejonie lotniska były dobre i umożliwiały bezpieczne prowadzenie szkolenia.

Ostatni zaplanowany w tym dniu lot miał wykonać 73-letni uczeń-pilot, który wcześniej brał udział w pracach obsługi naziemnej na kwadracie. Był to jego pierwszy lot w tym dniu. Po przekazaniu obowiązków naziemnych innym członkom zespołu, uczeń-pilot zajął miejsce w kabinie szybowca.

Przed startem instruktor przeprowadził standardową kontrolę przedstartową w kabinie, sprawdzając:

- prawidłowość zapięcia pasów oraz zablokowanie regulacji fotela pilota (ustawionego w 2 położeniu od przodu),
- ułożenie nóg pilota na pedałach oraz pełny zakres wychyleń steru kierunku,
- zamknięcie i zablokowanie hamulców aerodynamicznych.

Po zamknięciu osłony kabiny przez ucznia-pilota, instruktor zajął miejsce przy lewym skrzydle, przeprowadził dwukrotną próbę łączności radiowej (potwierdzoną przez ucznia-pilota uniesieniem ręki), a następnie wydał drogą radiową komendę naprężenia liny wyciągarkowej (podając typ statku powietrznego oraz informację o locie pojedynczym) oraz komendę do startu.

O godz. 17:29:10 LMT szybowiec SP-2827 rozpoczął rozbieg. Bezpośrednio po oderwaniu się od ziemi szybowiec przeszedł na bardzo strome wznoszenie

[1] RWY – (ang. Runway) – droga startowa. Lotnisko w Pruszczu Gdańskim posiada dwie czynny drogi startowe, usytuowane na kierunku 270 stopni (na zachód) oraz 90 stopni (na wschód).

[2] LMT – (ang. Local Mean Time) – czas lokalny, wszystkie godziny w tym raporcie podano w LMT

(Rys.1). Instruktor natychmiast podjął interwencję radiową, wydając wielokrotnie komendę korygującą („nie wyrywaj”).

Na wysokości około 70–100 m AGL operator wyciągarki na komendę wydaną przez radio gwałtownie zredukował moc wyciągarki, przerywając ciąg. Szybowiec zmienił trajektorię lotu, przechodząc ze stromego wznoszenia do lotu niemal poziomego, z dziobem tuż nad horyzontem (Rys. 2). W tym momencie instruktor wydał przez radio komendę wyczepienia liny („wyczep linę”). Podczas zmiany kąta toru lotu lina wyciągarkowa nie została jednak wyczepiona.

W trakcie przejścia do lotu poziomego nastąpiła gwałtowna utrata prędkości postępowej. Zapis wideo[3] z przebiegu zdarzenia wskazuje na postępujące przeciągnięcie, głębokie zaburzenie równowagi poprzecznej (przechylenie na prawe skrzydło), a następnie odchylenie kierunku w prawo i wejście w autorotację / korkociąg (Rys. 3). Szybowiec po wykonaniu obrotu wokół osi pionowej w prawo, w najgorszej możliwej konfiguracji dla przeżycia pilota, zderzył się z powierzchnią lotniska. Całkowity czas trwania lotu – od momentu ruszenia do zderzenia z ziemią – wyniósł około 17 sekund.

Bezpośrednio po wypadku instruktor wraz z dwoma uczniami-pilotami pobiegł w kierunku wraku, który znajdował się w odległości około 100 m od miejsca startu. W trakcie dobiegania do miejsca zdarzenia instruktor polecił uczniom powiadomienie służb ratowniczych.

Instruktor jako pierwszy dotarł do wraku szybowca i przystąpił do udzielenia pierwszej pomocy. Jego działania nie przyniosły rezultatu.

[3] Cały lot został zarejestrowany przez kamerę CCTV (monitoringu wizyjnego – (ang.) Closed Circuit Television), znajdującą się na hangarze aeroklubu.. Nagranie zostało zabezpieczone przez PKBWL.



Rys. 1. Szybowiec w początkowej fazie wznoszenia. [źródło: kamera przemysłowa zainstalowana na hangarze]



Rys. 2. Szybowiec, w chwili przerwania ciągu. Widoczny jest dodatni kąt szybowania (nie zmieni się) w stosunku do horyzontu (płaszczyzną referencyjną jest powierzchnia lotniska) [źródło: kamera przemysłowa zainstalowana na hangarze]



Rys. 2 Chwila utraty równowagi poprzecznej – tzw. „prawy zwis” i postępujące, głębokie przechylenie na prawe skrzydło. Widoczny jest kąt toru lotu względem ziemi (poziomu). Jest to początek (wprowadzenie) do autorotacji [źródło: kamera przemysłowa zainstalowana na hangarze]



Rys. 4 Chwila przed uderzeniem w ziemię [źródło: kamera przemysłowa zainstalowana na hangarze]



Rys. 5 Szybowiec SZD-30 po zderzeniu z nawierzchnią lotniska [źródło: PKBWL]

2. Obrażenia osób

W zabezpieczeniu poszkodowanego aktywnie pomagali piloci społeczności aeroklubowej, w tym kursanci szkolenia szybowcowego. Obecny na lotnisku instruktor jako pierwszy podjął reanimację ucznia pilota. Przybyli na miejsce ratownicy przejęli reanimację poszkodowanego, która nie powiodła się. Mężczyzna zmarł na miejscu zdarzenia.

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	1	1	0
Poważne	0	0	0
Lekkie	0	0	0
Brak	0	0	0
RAZEM	1	1	0

3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zadziałania sił udarowych, po prawie pionowym uderzeniu w ziemię, statek powietrzny został zniszczony. Zniszczoną kabinę załogi pokazano na Rys. 6.



Rys. 6 Kabina pilota po zderzeniu z ziemią [źródło: PKBWL]

Przeprowadzone przez przedstawicieli PKBWL oględziny miejsca zdarzenia wykazały:

- całkowite zniszczenie kabiny pilota;
- połączenie statecznika poziomego z belką ogonową zostało zachowane;
- kinematyka napędów wszystkich sterów tj. steru wysokości, lotek, hamulców aerodynamicznych, trymera (elementy takie jak obie sterownice, drążki sterowe, popychacze, dźwignie pośredniczące, inne), za wyjątkiem linek steru kierunku, została w wielu miejscach przerwana;
- pod wpływem zadziałania momentu gnącego kadłub przełamał się,
- powierzchnie skrzydeł uległy licznym spękaniom, rozwarstwieniom i zafalowaniom;
- we wraku nie znaleziono urządzeń mogących rejestrować przebieg lotu.

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje o organizacji

Organizatorem lotów był Aeroklub Gdański.

Do koordynacji startów i lotów stosowano komunikację radiową. Radiostacje na starcie, w szybowcu oraz na wyciągarce były sprawne, a komunikacja czytelna.

4.2. Informacje o załodze

Uczeń-pilot

Mężczyzna lat 73, uczestnik podstawowego szkolenia szybowcowego, organizowanego przez Aeroklub Gdański w 2022r. Szkolenie teoretyczne ukończył w AG.

4.3. Informacje o lotach szkoleniowych ucznia w dniu wypadku

W dniu zdarzenia uczeń pilot wykonał tylko jeden lot na szybowcu „Pirat" zakończony wypadkiem.

4.4. Informacje dotyczące szybowca

SZD-30 „Pirat", jednomiejscowy szybowiec szkolno-treningowy, konstrukcji drewnianej, model nr ser. S-04.09 wyprodukowany w 1974 przez WSK Świdnik.

Szybowiec był wpisany do polskiego rejestru statków powietrznych.

Był obsługiwany i zarządzany (c.z.d.l.[4]) przez CAO[5] lokalnego aeroklubu. Posiadał Świadectwo zdatności do lotu (CofA) wystawione w kwietniu 2008 r., bez ograniczeń oraz aktualne Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC), wystawione przez CAO w dniu 24 lipca 2026 i ważne do 04 lipca 2027 r.

Poświadczenie obsługi (CRS) 10 lipca 2026 r. przy nalocie od początku eksploatacji 2966 godzin 43 min

CAO wystawiło Świadectwo ważności obsługi technicznej (MS) ważne do 19 kwietnia 2027 r. do nalotu 3016 godz 43 min

4.5. Informacje o pogodzie

Pogodę w dniu i w chwili zdarzenia obrazuje zapis video z kamery przemysłowej.

Wyniki pomiarów i pełne omówienie czynnika pogody zostaną przedstawione w raporcie końcowym.

[4] c.z.d.l. – tzw. ciągła zdatność do lotu
[5] CAO – (ang. Combined Airworthiness Organisation) – organizacja kompleksowej zdatności do lotu funkcjonująca w strukturach lotnictwa segmentu GA (ang. General Aviation), prowadząca zarządzanie zdatnością do lotu połączone z obsługą techniczną statków powietrznych

4.6. Wyciągarka i jej operator

Do holowania wykorzystano współcześnie produkowaną wyciągarkę szybowcową typ WS-02-JK, produkcji firmy „Moto-Hurt" Ropczyce, rok budowy 2011. Od nowości wyciągarka znajduje się na stanie aeroklubu i jest regularnie użytkowana, głównie na potrzeby lotów szkolnych, w tym szkolenia podstawowego.

Oględziny wyciągarki nie wykazały uchybień technicznych. Wyciągarka była sprawna i zadbana. Według oświadczeń operatorów, na bieżąco prowadzili oni dziennik pracy wyciągarki, zawierający m.in. datę, nazwisko operatora i liczbę ciągów na konkretnym bębnie.

Obie syntetyczne liny wyciągarkowe, w tym spadochroniki, były w dobrym stanie. Na linach nie założono bezpieczników zrywowych jak na (Rys. 7).



Rys. 7 Brak bezpieczników na linie wyciągarkowej [źródło: PKBWL]

Według oświadczenia operatora wszystkie ciągi przebiegały normalnie i prawidłowo. Łączność radiowa funkcjonowała prawidłowo. Podczas ciągu zakończonego wypadkiem padła przez radio komenda przerwania ciągu.

5. Planowane działania PKBWL

1. Analiza warunków załadowania i wyważenia podłużnego szybowca SZD-30 „Pirat", który uległ wypadkowi.
2. Szczegółowa analiza zapisu filmowego dla lotu zakończonego wypadkiem.
3. Szczegółowa analiza pozyskanych zapisów korespondencji radiowej.
4. Analiza przebiegu szkolenia ucznia - pilota
5. Analiza funkcjonowania DTO w strukturze Aeroklubu Gdańskiego. Analiza procesu szkolenia podstawowego kursu szybowcowego.
6. Analiza czynników technicznych i ludzkich, które mogły przyczynić się do zdarzenia.