



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 listopada 2025
w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0062

NUMER ZDARZENIA

Samolot kat. specjalnej Hatz Classic, SP-YHW

6 lipca 2025 r., Wola Krakowiańska

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



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 2007 r. Nr 35, poz. 225), 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 dn. 6 lipca 2025 r., pilot zaplanował przelot z lotniska EPNT na lądowisko w Woli Krakowiańskiej. Podczas kołowania po polu manewrowym lotniska startu samolot wjechał lewym kołem w zagłębienie nawierzchni. Obciążenia podwozia, które wystąpiły, mogły spowodować niewidoczną i niewyczuwalną dla pilota deformację lewej goleni samolotu (Rys. 1). Lot na lądowisko docelowe przebiegł prawidłowo. Pilot podchodził i lądował z prostej na RWY 33, w warunkach wiatru z kierunku 160 st. o prędkości około 5 kt. Samolot przyziemił na dwa punkty, a następnie wytracał prędkość do opuszczenia kółka ogonowego. W trakcie dobiegu, gdy koło ogonowe znalazło się na ziemi, pilot hamował równomiernie oba koła, jednak samolot zaczął tracić kierunek w prawo. Pilot próbował temu przeciwdziałać wychylając ster kierunku przeciwnie do skrętu i jeszcze mocniej hamował. Samolot zjechał poza drogę startową, gdzie wykonał cyrkiel w prawo o 360 stopni. Pilot wyłączył iskrowniki i zamknął zawór paliwa. Po zatrzymaniu i opuszczeniu kokpitu stwierdził skrzywienie lewej goleni podwozia głównego oraz zerwanie połączenia tylnego koła z dźwignią steru kierunku, po prawej stronie. Dalsze oględziny nie wykazały uszkodzeń, w tym kleszczenia się układu hamulcowego. Na własnych kołach samolot został przeciągnięty do hangaru.



Rys. 1 Samolot Hatz Classic ze zdeformowaną golenią podwozia. Strzałką pokazano miejsce uszkodzenia [źródło: użytkownik samolotu]

2. Przyczyna i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

1. Prawdopodobną przyczyną cyrkla podczas dobiegu była zbyt wolna i niewystarczająca reakcja pilota na utratę kierunku.
2. Niestabilne miękkie podłoże drogi startowej lądowiska, w miejscach gdzie wysuszona trawa odsłoniła piaszczystą podbudowę DS. Mogło to utrudniać utrzymanie kierunku uszkodzonym samolotem.
3. Zniekształcenie goleni w miejscu osadzenia lewego koła mogło utrudniać utrzymanie kierunku na dobiegu.
4. Powodem zerwania połączenia kółka ogonowego z dźwignią steru kierunku mogły być wysokie naprężenia powstałe podczas manewrowania samolotem na ziemi, przed startem do lotu trasowego.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Nie zaproponowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
Podpis na oryginale

.....
Podpis na oryginale