



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 15 października 2025
w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0066

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Cessna 150, SP-FVW

15 lipca 2025 r.

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 dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (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 i analiza zdarzenia

W dniu 15 lipca 2025 r. zaplanowano loty szkolne na samolocie Cessna 150 o znakach SP-FVW wg ćwiczenia A/6 Programu Szkolenia do Licencji PPL(A) –

„Nauka lądowania przymusowego bez mocy silnika oraz postępowanie w innych sytuacjach awaryjnych”.

Po starcie z kierunkiem 27 na wysokości około 100ft instruktor zredukował obroty silnika. Uczeń-pilot oddał wolant od siebie w celu zabezpieczenia prędkości samolotu do lądowania. W wyniku mało energicznego wychylenia wolantu przez ucznia-pilota w celu zabezpieczenia prędkości instruktor przejął stery i oddał energicznie wolant od siebie. Samolot zaczął przepadać z dużą prędkością opadania. Lądowanie wykonane było na klapach startowych ponieważ w deficycie czasu załoga nie zdążyła przestawić klap w położenie do lądowania. W wyniku dużego opadania oraz nieadekwatnego ściągnięcia wolantu do siebie nastąpiło twarde przyziemienie na przednie i lewe podwozie. W wyniku twardego lądowania uszkodzone zostało śmigło i przednie podwozie samolotu (koło przedniego podwozia odpadło po pierwszym kontakcie samolotu z powierzchnią drogi startowej (Rys.1). Po zatrzymaniu się samolotu załoga opuściła statek powietrzny bez obrażeń. W dniu zdarzenia na lotnisku panowały dobre warunki atmosferyczne do wykonywania lotów szkolnych, poniżej METAR dla lotniska

METAR EPPR 150800Z 04004KT 9999 BKN019 22/17 Q1012

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zdarzenie.

Zgodnie z zapisami w Programie szkolenia do licencji PPL(A) zakres wykonania ćwiczenia A/6 wynosi 500-2000 ft.



Rys. 1 Widok ogólny samolotu po zdarzeniu.

2. Przyczyna zdarzenia

1. Zredukowanie obrotów silnika na wysokości około 100ft (ok.30m) w celu wykonania szkolenia w zakresie sytuacji awaryjnych.
2. Zbyt późne ściągnięcie wolantu, które doprowadziło do twardego przyziemienia.

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

- 1) Omówić zdarzenie na najbliższym posiedzeniu Bezpieczeństwa Lotów Aeroklubu Gdańskiego z uczniami i instruktorami z uwzględnieniem:
 - a) Sposobu wykonania ćw. A/6
 - b) Znaczenia roli Instruktor-pilota oraz współpraca instruktor-uczeń w kabinie
 - c) Przyczyn występowania błędów przy lądowaniu i sposobu ich poprawiania
 - d) Działanie w deficycie czasu oraz charakterystyka lądowania na klapach pełnych, startowych oraz bez klap

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale

Przewodniczący Komisji

Podpis na oryginale

