



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 11 lipca 2025

w sprawie **incydentu lotniczego**

2025-0046

NUMER ZDARZENIA

AERO AT Sp.z o.o, Samolot AT-3R100, SP-RWG

EPRJ, 25 maj 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>

Badanie incydentu nie podjęte przez PKBWL – zamknięcie badania na zgłoszeniu.

Uchwała podejmowana na wniosek Przewodniczącego PKBWL, kiedy informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego są wystarczające i gdy ustalone przyczyny incydentu nie budzą wątpliwości.

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 Komisja 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 25 maja 2025 r. pilot z licencją PPL(A)¹ z uprawnieniem SEP(L)² w okresie ważności wraz z pasażerem zaplanowali wykonanie lotu z lotniska EPBC na lotnisko EPRJ na samolocie AT-3 o znaku rozpoznawczym SP-RWG. Po złożeniu planu lotu i jego akceptacji pilot wystartował do lotu około godziny 9:03 LMT. Lot do lotniska docelowego przebiegał bez uwag. W trakcie dolotu do lotniska docelowego pilot nawiązał kontakt radiowy ze służbami lotniska i otrzymał niezbędne informacje oraz zgodę na lądowanie na lotnisku EPRJ. Lądowanie nastąpiło około godziny 11:00. Po wylądowaniu pilot przebiegał pod hangar i wyłączył silnik. W tym momencie do samolotu podeszła osoba z obsługi lotniska i poinformowała pilota, że lotnisko EPRJ jest lotniskiem użytku wyłącznego i pilot powinien uzyskać zgodę na lądowanie od zarządzającego lotniskiem, co jest zgodne z zapisem w AIP Polska:

„1.2. Loty szybowcowe na lotnisku EPRJ mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR RZESZÓW. Lotnisko Rzeszów EPRJ dostępne po uzyskaniu zgody zarządzającego. O zgodę należy zwrócić się minimum 24 HR przed planowaną operacją lotniczą w dniach pracy zarządzającego. Uzyskanie zgody nie dotyczy użytkownika wpisanego do INOP tj. Aeroklubu Rzeszowskiego”.

Pilot po uzgodnieniu z SOL³ lotniska przebiegał do miejsca postoju samolotów Aeroklubu Rzeszowskiego. Z rozmowy przeprowadzonej z pilotem wynika, że nie uzgodnił z zarządzającym lotniska warunków lądowania i nie uzyskał zgody na lądowanie.

¹ PPL(L)- Licencja pilota turystycznego

² SEP(L)- Uprawnienie wpisywane do licencji, jednosilnikowy tłokowy samolot, lądowy.

³ SOL- Służba ochrony lotniska.

2. Przyczyna zdarzenia

Niepełne przygotowanie do lotu w zakresie lądowania na lotnisku użytku wyłącznego.

3. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

Podpis na oryginale

Podpis na oryginale