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 raportu wstępnego 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 27 października 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0114

NUMER ZDARZENIA

Piper Aircraft Corporation, PA-30, SP-MAL

28 września 2026 r., EPMO

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. Historia lotu

W dniu 28 września 2026 r. około godziny 12:00[a] z lotniska Warszawa-Modlin (EPMO) wystartował samolot Piper PA-30 o znaku rozpoznawczym SP-MAL. Znajdująca się na pokładzie załoga w składzie uczeń-pilot oraz instruktor, wykonywała lot wg IFR[b] w warunkach VMC[c] na uprawnienie IR/ME[d] zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia.

Start i lot przebiegał bez zakłóceń. Ostatnimi ćwiczeniami było wykonanie kilku niskich przelotów nad RWY[e]08 EPMO oraz dwa podejścia z przyziemieniem i startem.

Wszystkie podejścia przebiegły w sposób prawidłowy tj. z sygnalizacją wypuszczonego podwozia (zapalona zielona lampka). Sprawdzano również wypuszczenie przedniej goleni w lusterku umieszczonym na lewej gondoli silnika.

Po około 2 godzinach lotu wszystkie przewidziane zadania i ćwiczenia zostały pomyślnie zrealizowane, w związku z tym zgłoszono lądowanie z pełnym zatrzymaniem.

Podejście ILS[f] było ustabilizowane. Sygnalizacja wypuszczonego podwozia działała prawidłowo. Wg oświadczenia ucznia-pilota i instruktora obaj sprawdzili, że zielona lampka sygnalizująca wypuszczenia podwozia świeciła się w tej fazie lotu. Załoga zweryfikowała, w lusterku umieszczonym na lewej gondoli silnika, wysunięcie goleni podwozia przedniego.

W fazie wytrzymania manetki ciśnienia ładowania ustawione zostały w pozycji obrotów jałowych (IDLE), a śmigła w pozycji wysokich obrotów (FULL FORWARD).

Nie aktywowała się sygnalizacja dźwiękowa ostrzegająca o niewypuszczonym podwoziu.

Lądowanie na RWY08 EPMO nastąpiło o godzinie 14:12[g] z łagodnym przyziemieniem, a początkowa faza dobiegu była prawidłowa z utrzymaniem kierunku. Po chwili samolot zaczął się przechylać w lewa stronę, co wyglądało na uszkodzenie opony.

Po skontrowaniu momentu odchylającego, samolot zaczął się przechylać w prawo. Dalszy dobieg samolotu przebiegał w sposób niekontrolowany i ostatecznie zatrzymał się on w kierunku przeciwnym do kierunku podejścia.

Po zakończeniu dobiegu zaobserwowano zadymienie kabiny. Instruktor polecił uczniowi zabezpieczenie samolotu poprzez wyłączenie iskrowników, zaworów

[a] Czasy w raporcie zostały podane w LMT(ang. Local Time). W dniu zdarzenia LMT =UTC(ang. Coordinated Universal Time)+2 h;
[b] Przepisy dla lotów według wskazań przyrządów (ang. Instrument Flight Rules);
[c] Warunki meteorologiczne do lotu z widzialnością (ang. Visual Meteorological Conditions);
[d] Uprawnienia do wykonywanie lotów według wskazań przyrządów na samolotach wielosilnikowych (ang. Instrument Rating / Multi-Engine);
[e] Droga startowa (ang. Runway)
[f] System lądowania według przyrządów (ang. Instrument Landing System);
[g] Czas zadeklarowany w zgłoszeniu do ECCAIRS2;

paliwa, mieszanki paliwowej i nadał komunikat do ATC[h] o wyłączeniu włącznika głównego samolotu z obawy o możliwość wystąpienia pożaru.

Po opuszczeniu samolotu okazało się, że podwozie złożyło się w trakcie lądowania, a samolot pokonał część dobiegu na „brzuchu".

Miejsce zdarzenia zabezpieczyła LSP[i], po czym wrak przetransportowano do hangaru.

Załoga nie odniosła obrażeń ciała.



Rys. 1. Samolot Piper PA-30 SP-MAL po lądowaniu na EPMO [źródło: Użytkownik]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Brak	2	-	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Na statku powietrznym stwierdzono następujące uszkodzenia:

- zgięte i starte końcówki łopat obu śmigieł;
- starty spód kadłuba;

[h] Kontrola ruchu lotniczego (ang. Air Traffic Control);
[i] Lotniskowa Straż Pożarna.

- pourywane i pościerane anteny znajdujące się na spodzie kadłuba;
- zdeformowane i pourywane osłony luku goleni podwozia przedniego;
- wygięte sztywne cięgła sterujące pozycją goleni podwozia głównego;
- wygięty popychacz sterujący pozycją goleni podwozia przedniego;
- urwane mocowanie silnika elektrycznego mechanizmu chowania podwozia.

4. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy:

- przeprowadził oględziny samolotu w hangarze po zdarzeniu;
- zabezpieczył w formie elektronicznej dokumentację pokładową samolotu oraz dokumenty pilotów;
- przeprowadził próby funkcjonalne działania mechanizmu chowania podwozia;
- zabezpieczył monitoring z zarejestrowanym zdarzeniem.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego Komisja nie sfomułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale

……..