Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności.

Badanie jest prowadzone niezależnie od postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowo-administracyjnego, administracyjnego lub czynności związanych z likwidacją szkody.

Wykorzystywanie wyników badań Komisji do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym jest nieuzasadnione i może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

w sprawie **WYPADKU LOTNICZEGO**

2026-0042

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2008JC, SP-LFF

24 maj 2026, lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa

e-mail: kontakt@pkbwl.gov.pl

adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233

https://www.pkbwl.gov.pl

Po analizie raportu z badania i dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1431, z późn. zm.) oraz § 18 ust. 1 pkt. 1 lit. a rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t.j. 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 24 maja 2026 r. pilot z licencją PPL(A) z uprawnieniem SEP(L) wykonywała lot trasowy w ramach budowania nalotu do licencji CPL. Czas trwania lotu około 2 h15 min. Po powrocie do lotniska i włączeniu się do lewego kręgu do pasa 21 pilot kontynuowała podejście do pasa w użyciu. Przyziemienie nastąpiło na trzy punkty i samolot odbił się od pasa ponownie przyziemiając i ponownie się odbijał trzy razy. Po trzecim odbiciu samolot wypadł z pasa i uderzył przednim podwoziem w trawiastą część lotniska co doprowadziło do urwania przedniego podwozia. Doszło do uszkodzenia śmigła, maski silnika, uszkodzenia mocowania silnika do kadłuba oraz dolnej części kadłuba. Pilot nie odniosła żadnych obrażeń i opuściła samolot o własnych siłach. Lot odbywał się w warunkach VMC, jednak z oświadczenia pilota wynika, że w trakcie lotu odczuwała turbulencje oraz panowała dość wysoka temperatura. Czynniki te mogły wpłynąć na zmęczenie pilota. Na lotnisku lądowania warunki atmosferyczne były dobre i nie miały wpływu na zdarzenie. Pilot szkoliła się i wykonywała loty na jednym typie samolotu (Tecnam P2008JC), posiadała nalot całkowity 70 h 35 min., i w okresie trzech miesięcy przed zdarzeniem nalot pilota wynosił 10 h 38 min.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

2.1. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną zdarzenia była niewłaściwa reakcja na twarde przyziemienie poprzedzone niestabilnym podejściem, skutkujące odbiciem od pasa (tzw. „kangur”), wpadnięcie samolotu w oscylację podłużną, utratę kierunku i nie przejście do fazy odejścia na drugi krąg (go-around).

2.2. Czynniki sprzyjające

Do czynników sprzyjających należało złe samopoczucie i zmęczenie pilota skutkujące chęcią jak najszybszego lądowania.

3. Działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

Bezpośrednio po zdarzeniu objęto pilota pomocą psychologa a po konsultacjach wykonano loty doszkalające z instruktorem w celu odświeżenia umiejętności z zakresu wykonywania stabilnych podejść i lądowań oraz prawidłowych reakcji na niestabilne podejścia oraz niestandardowe położenia samolotu nad pasem.

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie wydano.

Kierujący badaniem /
Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale.

Przewodniczący Komisji

Data zakończenia badania

27 październik 2026

Podpis na oryginale