



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 24 stycznia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2024-0064

NUMER ZDARZENIA

Samolot AERO AT-3 R100

25 lipca 2024 r., Łódź Lublinek (EPLL)

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. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 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), 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 25 lipca 2024r. uczeń pilot posiadający licencję PPL(A) w trakcie szkolenia zintegrowanego do licencji ATPL(A) wykonywał lot na trasie Gliwice EPGL – Łódź EPLL pod nadzorem kierownika szkolenia ośrodka. Na pokładzie znajdował się pasażer, który nie był członkiem załogi lotniczej tego lotu choć posiadał uprawnienia instruktora samolotowego, a jego zadaniem był odbiór innego samolotu z lotniska EPLL. Instruktor nie posiadał aktualnego uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych lądowych z napędem tłokowym SEP(L), a w tym do pilotowania typu AT-3.

Lot przebiegał normalnie do momentu lądowania. Po przyziemieniu na drodze startowej nastąpiła seria odbić, tak zwanych kangurów, zakończonych złamaniem przedniej goleni podwozia oraz zniszczeniem łopaty śmigła.

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia i pozwalała na bezpieczne wykonanie zadania.

Pilot oraz pasażer nie odnieśli obrażeń. Lotniskowa Straż Pożarna usunęła uszkodzony statek powietrzny z drogi startowej.

Pilot posiadał wszystkie niezbędne uprawnienia do wykonania zadania .

Samolot był sprawny technicznie, a wszystkie niezbędne dokumenty były aktualne.

### **2. Przyczyna/y zdarzenia**

Błąd w technice pilotowania polegający na niewłaściwej reakcji na odbicie samolotu po przyziemieniu.

### **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

1. Obecność instruktora na pokładzie podczas lotu szkolnego skutkująca oczekiwaniem na pomoc ze strony instruktora.
2. Brak wiedzy ucznia pilota o tym, że instruktor będący pasażerem nie posiada uprawnień na typ samolotu w którym wykonywał lot.

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

1. Zapoznanie całego personelu ośrodka z wynikami badania poważnego incydentu.
2. Przeprowadzenie spotkania standaryzacyjnego dla instruktorów ośrodka mającego na celu zapoznanie z poprawianiem błędów podczas lądowania.
3. Przeprowadzenie szkolenia odświeżającego z pilotem, który spowodował zdarzenie w zakresie korygowania błędów podczas lądowania.

**5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Komisja proponuje władzom ośrodka przeanalizowanie celowości łączenia lotów szkolnych z transportem innych osób, to znaczy czy korzyści ekonomiczne rekompensują ryzyko negatywnego wpływu pasażerów na bezpieczeństwo lotów szkolnych.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)