



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom 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 incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 15 kwietnia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0002

NUMER ZDARZENIA

Samolot Cessna 152, SP-GDC

23 lutego 2025 r., EPPR

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. 2023 poz. 2110 z późn. zm.) oraz 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 zdarzenia:

W dniu 23 lutego 2025 r. instruktor zaplanował dla ucznia-pilota loty po kręgu nadlotniskowym. Po przeprowadzeniu lotów sprawdzających, uczeń przystąpił do lotów samodzielnych, z których dwa pierwsze wykonał poprawnie. Podczas trzeciego kręgu spóźnił wykonanie czwartego zakrętu, przez co znalazł się z boku osi podejścia do lądowania. Podchodził z lekkim bocznym wiatrem, na zwiększonej prędkości i nieumiejętnie korygował trawers. Przy lądowaniu uczeń wyrównał samolot za wysoko. Próbując poprawić błąd, oddał wolant „od siebie”, co skutkowało zaburzeniem równowagi podłużnej lotu. Samolot uderzył kołem przedniego podwozia o ziemię, goleń została wyłamana a śmigło uległo zniszczeniu. Samolot zatrzymał się kilkadziesiąt metrów dalej, poza drogą startową. Uczeń nie odniósł obrażeń.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Do zdarzenia doprowadziło kilka czynników:

- 1) Niewłaściwe poprawianie zaburzenia równowagi podłużnej (falowania) przy lądowaniu, poprzez gwałtowne oddanie wolantu i przyziemienie na przednią goleń podwozia;
- 2) Podejście bez prawidłowego usytuowania samolotu na kierunku lądowania (kierunku drogi startowej);
- 3) Lądowanie z bocznym wiatrem i nieumiejętne eliminowanie trawersu;
- 4) Przerwy ucznia w lotach, brak systematyki w treningu;
- 5) Brak reakcji instruktora nadzorującego loty na błędy ucznia podczas podejścia.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Organizacja zadeklarowała omówienie zdarzenia podczas posiedzenia zespołu ds. bezpieczeństwa lotów, z uwzględnieniem:

- 1) Przyczyn występowania błędów przy lądowaniu i sposoby ich poprawiania;

- 2) Konieczności prowadzenia analizy systematyczności wykonywania lotów przez uczniów-pilotów przed decyzją instruktora o dopuszczeniu do lotów samodzielnych;
- 3) Roli instruktora nadzorującego loty samodzielne i presji czasowej w podejmowaniu decyzji i wydawaniu poleceń uczniowi, gdy ten popełnia błędy;
- 4) Psychiki ucznia, który może wstydzić się przyznać, że po długiej przerwie potrzebuje więcej lotów kontrolnych przed lotami samodzielnymi.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)