



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 28 maja 2025 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0006

NUMER ZDARZENIA

Motolotnia Apollo C15DD/Delta Jet 2, SP-MTOO

7 marca 2025 r., Wyszonowice, gmina Wiązów

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.



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



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



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

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 2017 r., poz. 1995), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 7 marca 2025 r. na lądowisku Wyszonowice pilot motolotni, legitymujący się świadectwem kwalifikacji PHGP z uprawnieniem PHGL¹, zamierzał wykonywać loty w okolicy. Deklarowane przez pilota doświadczenie obejmowało około 800 godz. lotu na motolotniach. Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy LAPL, bez ograniczeń. Około godz. 15.00 LMT, po przygotowaniu motolotni, uruchomieniu i rozgrzaniu silnika, wykonał pierwszy start. Po starcie na kierunku 120 stopni i uzyskaniu wysokości około 30÷40 m AGL, rozpoczął zakręt w lewo. Znajdując się na pozycji „z wiatrem”, po północnej stronie lądowiska, zanadto zredukował obroty silnika. Motolotnia zaczęła opadać ze znaczną prędkością pionową. Pilot zorientował się, że wysokość jest bardzo mała i gwałtownie zwiększył obroty silnika do maksymalnych, próbując przejść na wznoszenie. Bezładność motolotni nie zapewniała jednak możliwości uniknięcia kolizji z drzewem, do której doszło w okolicy starego nasypu kolejowego (Rys. 1).



Rys. 1 Motolotnia po wypadku w rejonie lądowiska Wyszonowice [źródło: KPP Strzelin]

¹ PHGL – uprawnienie do wykonywania lotów na motolotni lądowej.

Na wysokości około 5 m nad ziemią motolotnia zaczepiła lewym końcem skrzydła o gałąź drzewa, utraciła kierunek i zdolność do dalszego lotu. Wykonując niekontrolowany obrót wpadła w zarośla i krzewy, a silnik zgąsł. Pożar nie wystąpił. Motolotnia uległa zniszczeniu.

W wyniku zdarzenia pilot odniósł poważne obrażenia ciała. Świadkowie, użytkownicy innych statków powietrznych wykonujących loty w tym dniu, powiadomili służby ratownicze. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe przetransportowało poszkodowanego do szpitala.

Pilot oświadczył, że zbyt nisko rozplanował lot po kręgu w ten sposób, że wysokość lotu nie zabezpieczała możliwości bezpiecznego przelotu nad przeszkodami w przypadku wystąpienia usterki zespołu napędowego lub redukcji mocy silnika.

2. Przyczyna zdarzenia i czynnik sprzyjający:

1. Wykonanie przez pilota lotu po kręgu na wysokości nie uwzględniającej odpowiedniego przewyższenia nad przeszkodami terenowymi w rejonie lądowiska.
2. Zbyt wczesne zredukowanie mocy silnika na kręgu, przed zakrętem do lądowania.

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

Nie zaproponowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)