



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 16 kwietnia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0005

NUMER ZDARZENIA

Samolot Pipistrel Virus SW 121A, SP-SPB

8 marca 2025 r., EPGL

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 8 marca 2025 r. pilot PPL(A) wraz z osobą towarzyszącą przybyli na lotnisko w Gliwicach w celu wspólnego lotu samolotem Virus SW 121A. Po wykonaniu przeglądu przedlotowego oraz rozpisaniu w pokładowym dzienniku technicznym stanu oleju i paliwa (27 l), pilot uruchomił silnik, odkołował z płyty postojowej i przeprowadził próbę. Następnie przeokołował do progu drogi startowej (RWY08), skąd – po uzyskaniu zgody – wystartował. Po około 25 sek. od startu, znajdując się na wysokości około 70 m AGL i jeszcze nad RWY, silnik samolotu zaczął nierówno pracować. Pilot rozpoczął zakręt powrotny do lotniska, zgłaszając sytuację alarmową na częstotliwości „Gliwice Radio”. Po zmianie kierunku lotu o około 180°, włączyło się urządzenie sygnalizujące przeciągnięcie. Pilot kontynuował zakręt, zmieniając kierunek o dalsze około 40°. W tym czasie, 60 sek. od rozpoczęcia rozbiegu, silnik wyłączył się. Samolot znajdował się na minimalnej wysokości, na krótkiej prostej do lotniska. Lądowanie wypadło na części użytkowej, na nawierzchni trawiastej, skośnie do RWY26R. Cały lot został udokumentowany zapisem z kamery, którą pilot zainstalował w kokpicie i włączył przed startem. Samolot nie został uszkodzony.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Przyczyną wyłączenia się silnika w locie i w konsekwencji awaryjnego lądowania był brak paliwa w zbiorniku prawym samolotu, przy jednoczesnym ustawieniu przez pilota przed startem zaworu paliwowego w kabinie na ten zbiornik;
- 2) Badający zdarzenie uznał, że pilot nie miał świadomości co do faktycznego stanu paliwa przed lotem, a zwłaszcza co do ilości paliwa w zbiornikach paliwa. Nie posiadał również wiedzy n/t wymaganej minimalnej ilości paliwa, niezbędnej do zaplanowanego lotu trasowego.

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

- 1) Operator przeprowadził doraźne szkolenie dla pilotów organizacji użytkujących samolot Pipistrel Virus SW 121A, w zakresie ustalania faktycznej ilości paliwa przed lotem, planowania lotu pod kątem zużycia

paliwa oraz pełnego, właściwego wykonywania przeglądów przedlotowych;

- 2) Sylabus organizacji dotyczący przeszkalania pilotów na typ Pipistrel Virus SW 121A zostanie rozszerzony o dokładny opis instalacji paliwowej, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli stanu paliwa przed lotem i podczas lotu, w tym procedur przełączania zbiorników;
- 3) W ramach kontroli umiejętności pilotażowych instruktorzy organizacji będą weryfikować umiejętności pilotów w zakresie planowania zapasu paliwa na lot, określania zużycia paliwa oraz jego dystrybucji w zbiornikach.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)