



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 09 kwietnia 2025 r.

w sprawie **wypadku lotniczego**

2022-3124

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Cessna F 150M, SP-CBE

18 czerwca 2022 r., okolice lądowiska EPBI

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 § 18 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 18 czerwca 2022 r., ok. godz. 11.00, na lądowisko w Brzeskiej Woli przybył obywatel Niemiec, posiadacz licencji PPL(A), z zamiarem wykonania samodzielnego lotu nawigacyjnego w ramach budowy nalotu. Po zatankowaniu samolotu i wykonaniu przeglądu przedlotowego pilot stwierdził śladowe ilości wody w jednym z odstoju paliwa, spuszczonego ze zbiornika. Skłoniło go to do dodatkowego spuszczenia odstoju, w którym już wody nie wykrył.

Po zajęciu miejsca w kabinie, uruchomił silnik i kołował do drogi startowej. Podczas kołowania zauważył nierównomierną pracę silnika. Wykonał dwie próby silnika, które – w opinii pilota – dały wynik pozytywny.

Start nastąpił z pełnego dystansu RWY28. Po osiągnięciu wysokości ok. 800÷1000 ft nad terenem silnik tracił moc, a kontynuowanie lotu poziomego stało się niemożliwe. Pilot ocenił, że nie będzie w stanie zawrócić do lotniska. Ponieważ na kierunku startu znajdował się kompleks leśny, pilot zdecydował się na awaryjne lądowanie na leśnej polanie. Po ok. 120 m dobiegu samolot zderzył się z drzewem lewym skrzydłem, wykonując niesterowany obrót o ok. 90 st.

Samolot został poważnie uszkodzony, pilot nie odniósł obrażeń. O zdarzeniu poinformowano służby.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zdarzeniu:

- 1) Spadek mocy silnika po starcie oraz jego nierównomierna praca, co uniemożliwiało kontynuowanie lotu.
- 2) Prawdopodobne zanieczyszczenie paliwa samolotu wodą, pomimo pozytywnego wyniku dwóch prób silnika.

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

- 1) Każdy pilot samodzielnie tankujący samolot powinien zgłaszać ten fakt przed lotem operatorowi.
- 2) Celem zredukowania możliwości wykroplenia się wody w zbiornikach samolotu, operator wprowadził obowiązek tankowania samolotów do pełna, po każdym locie.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)