



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 6 listopada 2025
w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0019

NUMER ZDARZENIA

Samolot, PS28 Cruiser, SP-GBG

29 kwietnia 2025 r.

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. z 2023 r. 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 i analiza zdarzenia

W dniu 29.04.2025 uczeń pilot w trakcie szkolenia PPL(A), lot samodzielny trasowy, trasa zamknięta. Planowana trasa zakładała przelot z EPBC na EPBC po trasie EPBC-EPBCF-WAR-Skierniewice-Warka-EPWAG-EPWAK-EPWAN-EPBCZ-EPBC. Przewidywany czas blokowy to 1h 30m.

Po wykonaniu przygotowania naziemnego, uczeń pilot pod nadzorem instruktora przygotował samolot do lotu. Ilość paliwa na pokładzie przed lotem to 76L. Podczas przeglądu przedlotowego żadnych usterek nie stwierdzono. Odkońkowanie samolotu z płyty nr.4 nastąpiło o godzinie 8:40 UTC. Kołowanie, zajęcie pasa i odlot nastąpił bez problemów. Instruktor prowadził nadzór (nasłuch) na częstotliwości Babice Informacja 119.180, około godziny 10:00 UTC uczeń pilot zgłosił powrót z trasy, wejście w krąg a następnie prostą do pasa 28L. Załoga innego samolotu oczekującego na start zgłosiła, że samolot lądujący złamał przednią gołęń. Po kontakcie z AFIS EPBC i otrzymaniu zezwolenia instruktor nadzorujący oraz Kierownik Bezpieczeństwa Ventum Air udali się na miejsce zdarzenia. Uczeń pilot bez obrażeń o własnych siłach opuścił samolot. Uszkodzeniu uległo przednie podwozie (urwane koło), oraz uszkodzone końcówki śmigła po kontakcie z powierzchnią pasa startowego.

Analiza

Instruktor:

- W dniu zdarzenia posiadał wszystkie niezbędne uprawnienia, upoważnienia oraz dopuszczenia do pełnienia czynności instruktora nadzorującego lot ucznia pilota;
- Pełnił nadzór nad uczniem pilotem zgodnie z Instrukcją Operacyjną Ośrodka Ventum Air pkt.
 - A-19-03 Nadzór instruktorski;
 - A-19-04 Rozpoczęcie i zakończenie nadzoru instruktorskiego nad lotami uczestników szkolenia.

Uczeń pilot :

- Przed zdarzeniem w okresie od 15.04.2025 do dnia zdarzenia 29.04.2025 uczeń pilot odbył ponad 7h lotów z instruktorem;
- Posiadał wszystkie niezbędne dopuszczenia do wykonania lotów solo po trasie (odpowiednia zapisy w Karcie Przebiegu Szkolenia Praktycznego);
- Zapoznał się z prognozą pogody, przed wykonaniem lotu (weather briefing);

- Przygotował Operacyjny Plan Lotu;
- Wypełnił arkusz wywarzenia Statku Powietrznego;
- Zapoznał się z sytuacją ruchową na lotnisku startu, docelowym, zapasowym (NOTAM);
- Naniósł na mapę trasę oraz niezbędne informacje nawigacyjne;
- odbył z instruktorem prowadzącym briefing przed lotem solo, wpis w Kartę Przebiegu Szkolenia Praktycznego.

Analiza lotu – fazy podejścia i lądowania

Na podstawie danych uzyskanych z awioniki stworzono animacje przebiegu lotu :

Kąt podejścia prawidłowy. Prędkość w zakresie dopuszczalnym przez AFM , korygowana przez ucznia pilota. Prędkość zwiększona w stosunku do zalecanej w AFM 60kt do ok +15 kt. W normie zgodnie z AMC1 FCL.235 (3) prędkość: (i) start i podejście do lądowania +15/–5 węzłów.

Faza wyrównania oraz wytrzymania widoczna na animacji wskazuje, że pierwsze przyziemienie na główne podwozie przy prędkości 57kt, kąt ok +1°.

Obroty silnika zredukowane do wartości do lądowania, przez cały okres przyziemienia nie zmieniają się zgodnie z AFM. Samolot odbił się. Po odbiciu kąt wzrasta prędkość zmniejsza się. Kolejne przyziemienie następuje na przednie podwozie kąt ok -7° prędkość cały czas maleje. Każde kolejne przyziemienie na przednie podwozie, prędkość nadal maleje. Samolot odbija się z powodu sprężystości podwozia. Przednie koło urywa się, śmigło dotyka końcówkami łopat betonowej drogi startowej. Samolot kończy dobieg na pozostałej części przedniej goleni.

Uczeń pilot bez obrażeń o własnych siłach opuszcza kabinę samolotu.

2. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną zaistnienia zdarzenia był błąd w technice pilotażu. Brak prawidłowej reakcji po odbiciu się samolotu od pasa startowego po pierwszym przyziemieniu.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- podwyższona prędkość podejścia do lądowania;
- niewielkie doświadczenie ucznia pilota w lotach solo;
- z uwagi na niedostępność ucznia pilota, przerwy w szkoleniu praktycznym;
- przerwa pomiędzy lotami solo a zdarzeniem ponad rok i pięć miesięcy.

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

W stosunku do ucznia pilota:

Zrealizować zgodnie w programem szkolenia :

- PPL 1/5 1h 00 min;
- PPL 1/6 0h 30 min;
- wznowienie szkolenia w sytuacjach awaryjnych PPL 1 / 0, 5, 6
- PPL 3/8 2h 00 min lot trasowy na dwa obce lotniska nie będące lotniskiem startu.

W stosunku do statku powietrznego :

- zrealizować naprawę zgodnie z przepisami lotniczymi.

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

- opracować na podstawie danych pozyskanych z awioniki przebieg ostatniej fazy lotu przed zdarzeniem (animacja);
- udostępnić przebieg lotu pilotom Ventum Air pozyskany materiał jako poglądowy;
- wykorzystywać podczas szkolenia praktycznego (na różnych etapach) materiał poglądowy o zaistniałym zdarzeniu;
- wprowadzić do programów szkolenia do licencji LAPL(A) oraz PPL(A) zmianę, w której uczeń pilot przed lotem solo po trasie musi wykonać co najmniej 3 lądowania w ciągu ostatnich 90 dni.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale

Przewodniczący Komisji

Podpis na oryginale