



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 raportu wstępnego do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 8 maja 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0015

NUMER ZDARZENIA

Reims Aviation S.A., Cessna F150M, SP-PIA

Lotnisko Gliwice-Trynek (EPGL)
współrzędne: N50°16'11.8" E18°40'20.6"
16 kwietnia 2025 r.

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



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>

1. Historia lotu

W dniu 16 kwietnia 2025 r. w trakcie wykonywania serii lotów szkolnych po kręgu na lotnisku Gliwice-Trynek (EPGL) miał miejsce wypadek samolotu typu Cessna F150M o znaku rozpoznawczym SP-PIA. Po wykonaniu czwartego kręgu, około godziny 18:43 LT, podczas startu z konwojera, na niewielkiej wysokości nastąpiła nagła utrata mocy silnika. Instruktor przejął ster i skierował samolot do lądowania na końcu pasa 08R. Po przyziemieniu i ocenie, że lądowanie zakończy się uderzeniem w ogrodzenie lotniska, a silnik nadal pracuje, instruktor przestawił manetkę przepustnicy do pozycji w pełni otwartej. Początkowo silnik zareagował prawidłowo, a instruktor poderwał samolot, by przelecieć nad ogrodzeniem w stronę pola uprawnego za pasem. Podczas przelotu nad ogrodzeniem silnik ponownie stracił moc. Z uwagi na drzewa w osi pasa instruktor skierował samolot w lewo, w stronę obszaru pola wolnego od przeszkód. Przed przyziemieniem instruktor wyprowadził samolot z zakrętu do lotu poziomego w szybowaniu i wypuścił kłapy 20°. Samolot z przepadnięcia, z ok. 2 metrów przyziemił na 3 punkty, odbił się i po ugrzęźnięciu i wyłamaniu przedniej goleni w miękkim podłożu (grunt orny), skapotował. Uczeń-pilot oraz instruktor opuścili kabinę nie odnosząc obrażeń.



Rys. 1. Samolot SP-PIA po lądowaniu w polu za lotniskiem Gliwice-Trynek. [źródło: PKBWL]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	2	-	2	-
RAZEM	2	-	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Samolot uległ znacznemu uszkodzeniu. Stwierdzono następujące uszkodzenia: złamana goleń podwozia przedniego, zniszczony statecznik pionowy wraz ze sterem kierunku, odkształcone śmigło, uszkodzone łożo silnika oraz pocięte osłony silnika.

4. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy zebrał oświadczenia uczestników wypadku, zapoznał się z dokumentacją ośrodka szkolenia lotniczego oraz dokumentacją statku powietrznego. Ponadto zabezpieczone zostały nagrania z monitoringu na lotnisku. W dniu zdarzenia wykonano oględziny samolotu. Następnego dnia po zdarzeniu samolot został postawiony na koła. W asyście członka Komisji i właściciela samolotu licencjonowany mechanik (z uprawnieniami właściwymi do obsługi tego typu statku powietrznego) wykonał czynności polegające na:

- sprawdzeniu (wizualnie) szczelności układu paliwowego;
- sprawdzeniu ilości paliwa w obu zbiornikach oraz gaźniku;
- sprawdzeniu poprawności działania układu sterowania silnikiem;
- sprawdzeniu poziomu oleju w silniku;
- pomiarze szczelności cylindrów;
- weryfikacji stanu świec zapłonowych;
- weryfikacji uszkodzeń elementów silnika powstałych wskutek inny niż podczas kapotażu.

Ze zbiorników samolotu w następnym dniu po zdarzeniu zlano ok. 6 litrów paliwa (ok 5 litrów z prawego zbiornika, oraz ok. 1 litr z lewego zbiornika). W komorze pływakowej gaźnika znajdowało się paliwo. Nie stwierdzono śladów niekontrolowanego wycieku paliwa z samolotu po kapotażu jak również rozszczelnienia układu paliwowego przed zdarzeniem.

Zespół zabezpieczył do dalszego badania próbkę paliwa oraz iskrowniki zdemontowane z samolotu.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do chwili opublikowania niniejszego raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.