



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 pogięte 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 płwakowej 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.