



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 11 lutego 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0015

NUMER ZDARZENIA

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

Gliwice, 16 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



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1431 z zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg zdarzenia:

Samolot Cessna F150M o znaku rozpoznawczym SP-PIA ostatni raz został zatankowany dwa dni przed wypadkiem. Instruktor określił ilość paliwa na podstawie wskazań paliwomierzy oraz systemu monitorowania parametrów pracy silnika (dalej „EDM”). Tankujący uczeń-pilot nie przeprowadził wizualnej weryfikacji rzeczywistego poziomu paliwa w zbiornikach samolotu. Na podstawie informacji o zatankowanej ilości 58 litrów instruktor zaktualizował po przeliczeniu stan paliwa w EDM do poziomu 22,2 galonów. Dnia 15 kwietnia 2025 r. samolot nie wykonywał lotów.

W dniu 16 kwietnia 2025 r. podczas wykonywania serii lotów po kręgu nadlotniskowym lotniska Gliwice (EPGL) w ramach szkolenia do licencji PPL(A) po starcie z konwojera z drogi startowej (dalej „RWY”), na wysokości kilku metrów nad ziemią, nastąpiła nagła utrata mocy silnika. Instruktor przejął sterowanie i przystąpił do awaryjnego lądowania na końcu RWY. Ponieważ silnik pracował, w celu uniknięcia zderzenia z ogrodzeniem lotniska, instruktor przestawił manetkę przepustnicy na pełną moc. Samolot przeleciał nad ogrodzeniem i znowu nastąpiła utrata mocy silnika. Instruktor skierował samolot w stronę pola wolnego od przeszkód. Z powodu ustawienia klap w położeniu 20° samolot przepadł z wysokości około 2 metrów i o godzinie 18:43 LMT twardo przyziemił na 3 punkty. Odbił się, a po ponownym przyziemieniu ugrzązł w miękkim gruncie, wyłamał gołęń przednią podwozia i skapotował. Załoga opuściła kabinę odnosząc lekkie obrażenia. Samolot uległ znacznemu uszkodzeniu.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zdarzeniu:

Niewystarczająca ilość paliwa w zbiornikach samolotu do zapewnienia pracy zespołu napędowego, wynikająca z niewłaściwie przeprowadzonego przeglądu przedlotowego.

3. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

Podpis na oryginale

Podpis na oryginale

.....

.....