



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 19 sierpnia 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0030

NUMER ZDARZENIA

Samolot Cessna C-152, SP-KMG

31 maja 2025 r., EPML

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 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 31 maja 2025 r. załoga w składzie uczeń-pilot i instruktor wykonywała loty sprawdzające po kręgu do RWY 26 lotniska EPML. Po 5 lotach instruktor uznał, że uczeń jest przygotowany do lotów samodzielnych. Pierwszy lot, z lądowaniem typu „touch & go”, przebiegł prawidłowo. Podczas drugiego lotu, z uwagi na wzmagający się wiatr, instruktor wydał uczniowi polecenie zatrzymania samolotu po dobiegu. Uczeń przyziemił pod dużym kątem i na przednie kółko, w wyniku czego samolot trzykrotnie odbił się od drogi startowej. Podczas ostatniego odbicia wyłamanie uległa stójka przedniego podwozia, a śmigło uderzyło o nawierzchnię RWY. Samolot doznał znacznych uszkodzeń, także dolnego poszycia kadłuba. Uczeń nie odniósł obrażeń.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Zbyt strome podejście do RWY oraz spóźnione wyrównanie do lądowania;
- 2) Nieumiejętne poprawienie odbicia („kangura”) przy lądowaniu oraz częściowa utrata kontroli nad samolotem po odbiciu;
- 3) Nieprzerwanie lądowania – brak decyzji o odejściu „na drugi krąg”;
- 4) Stres towarzyszący uczniowi w pierwszych lotach samodzielnych.

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

- 1) Organizacja przeprowadziła odprawę z instruktorami ATO, omawiając szczegółowo kryteria dopuszczania uczniów do lotów samodzielnych oraz prawidłową reakcję załóg na nietypowe sytuacje przy lądowaniu. Zarządzono także większy nadzór nad lotami szkolnymi ze strony instruktorów.
- 2) Organizacja przypomniła o obowiązku załóg co do zapoznawania się z procedurami normalnymi i awaryjnymi, opisanymi w instrukcji użytkowania w locie oraz stosowania właściwych list kontrolnych.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

Podpisy na oryginale

.....

Podpisy na oryginale