



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 10 września 2025

w sprawie wypadku lotniczego

2025-0049

NUMER ZDARZENIA

Samolot Aeroprakt A22 LS, SP-SMAH
26 czerwca 2025 r., Jerzmanowice

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 zdarzenia:

W dniu 26 czerwca 2025 r., podczas lotu widokowego (z pasażerem) z lądowiska Niegowoniczki (EPNI) do lądowiska Sąspów, pilot¹ samolotu Aeroprakt A22 LS o znaku rozpoznawczym SP-SMAH zauważył chwilowy zanik wskazania temperatury oleju. Silnik pracował bez zastrzeżeń, a wskazania pozostałych parametrów pracy silnika były prawidłowe. Z uwagi na to, iż samolot znajdował się w okolicy lądowiska zapasowego (lądowisko Jerzmanowice² koło Ojcowa), pilot postanowił wykonać lądowanie zapobiegawcze. Przed końcowym podejściem wykonał dwa kręgi nad lądowiskiem w celu sprawdzenia warunków do lądowania. Zamontowany w okolicy lądowiska rękaw wskazywał wiatr z kierunku zachodniego. Występowała termika. Pilot podjął decyzję, aby podejść do lądowania z „małymi klapami” od strony wschodniej. Krótco przed przyziemieniem pilot odczuł zmianę kierunku wiatru na tylny. Przełożyło się to na zwiększoną prędkość przyziemienia, w efekcie czego samolot odbił się od powierzchni drogi startowej lądowiska. Po odbiciu („kangurze”) pilot podjął decyzję o odejściu na drugi krąg i zwiększył obroty silnika. Przypuszczalnie odnosił kąt lotu do lekko wznoszącego się terenu, co mogło prowadzić nawet do spadku prędkości lotu. W rezultacie pilot przeciągnął samolot, który przepadł i twardo przyziemił w polu porośniętym zbożem. Wysoka uprawa natychmiastowo wyhamowała samolot, który uległ poważnym uszkodzeniom (zob. Rysunek 1). Podwozie przednie i prawa goleń podwozia głównego zostały złamane, końcówki skrzydeł zostały wygięte, a prawa klapolotka została wyrwana z mocowań. Zarówno pilot, jak i pasażer nie odnieśli obrażeń.

Pogodę w chwili zdarzenia (tzn. o godzinie 12:30 LMT³) ilustruje Rysunek 1 oraz opisuje meteorogram (Rysunek 2). Warunki atmosferyczne, zaobserwowane na lotnisku Kraków – Balice (15 km od miejsca zdarzenia), opisuje depesza METAR:

METAR EPKK 261030Z 27003KT 220V350 9999 SCT048 26/14 Q1015=

- wiatr o prędkości 3 kt z kierunku 270°; kierunek zmienny od 220° do 350°;

¹ Pilotem był mężczyzna w wieku 44 lat, posiadający świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego statku powietrznego UACP z uprawnieniem UAP(L), wydane 30 września 2024 r. i pozostające w okresie ważności. Nalot pilota w chwili zdarzenia wynosił 93 godziny, całość na typie A22/A32. Poprzedni lot miał miejsce 14 czerwca 2025 r.

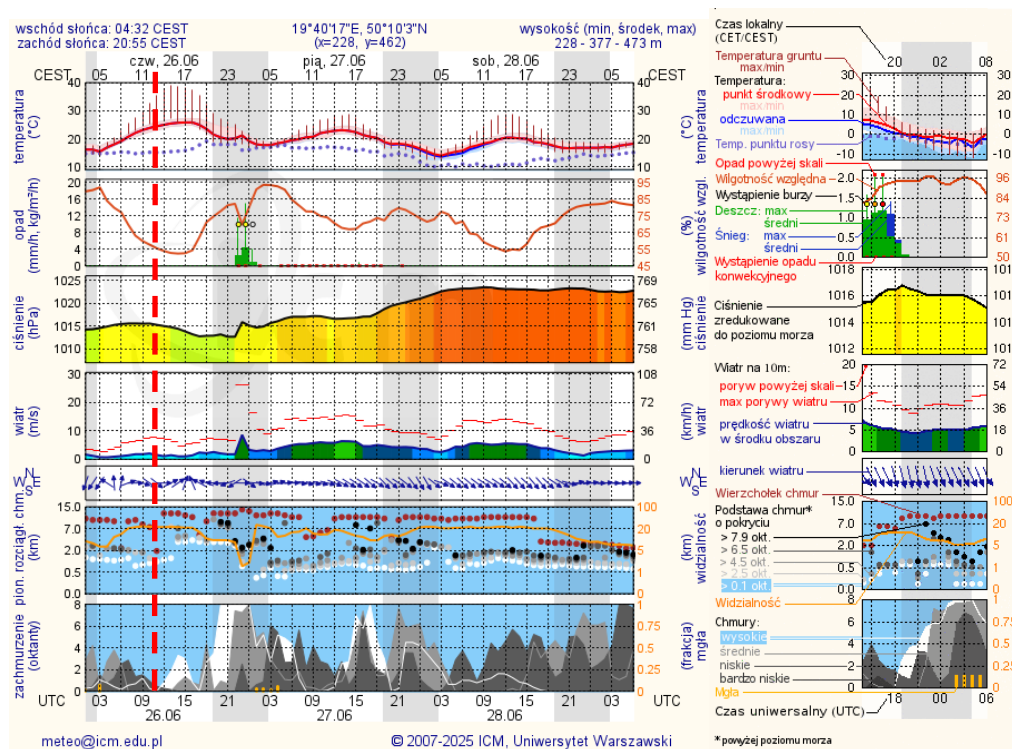
² Lądowisko posiada trawiastą drogę startową o długości 400 m i szerokości 20 m, położoną na kierunku 10/28. Lądowisko jest położone w terenie pagórkowatym.

³ W dniu zdarzenia LMT = UTC+2

- widzialność powyżej 10 km;
- zachmurzenie rozproszone na wysokości 4800 ft AGL;
- temperatura 26°C;
- temperatura punktu rosy 14°C;
- ciśnienie 1015 hPa, bez zmian w czasie.



Rysunek 1. Samolot po wypadku. Widoczne uszkodzenia skrzydeł, złamana goleń podwozia przedniego oraz uszkodzone podwozie główne.



Rysunek 2. Meteorogram dla miejsca zdarzenia (m. Jerzmanowice). Czerwoną linią zaznaczono godzinę wypadku [źródło: www.meteo.pl]

2. Przyczyny zdarzenia:

- Wytrzymanie i przyziemienie z nadmierną prędkością, skutkujące odbiciem się samolotu od nawierzchni drogi startowej.
- Nieutrzymanie równowagi poprzecznej i podłużnej samolotu po odbiciu, podczas próby odejścia na drugi krąg, prowadzące do przeciągnięcia i przepadnięcia samolotu poza lądowiskiem.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- Lądowanie w warunkach umiarkowanej turbulencji, związanej z rozwojem termiki, co mogło utrudniać podejście i wyrównanie.
- Relatywnie krótka droga startowa lądowiska Jerzmanowice.
- Nierówny teren w otoczeniu lądowiska, utrudniający ocenę kąta pochylecia.

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

Podmiot nie zaproponował działań naprawczych.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie zaproponowano.

Nadzorujący badanie

(podpis na oryginale)

.....

Przewodniczący Komisji

(podpis na oryginale)

.....