



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom 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 incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 20 sierpnia 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0051

NUMER ZDARZENIA

Samolot, InnovAviation FX-1, N59YM

29 czerwca 2025 r., EPGL

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 materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego oraz zgromadzonych przez PKBWL informacji, działając na podstawie § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać zebrane informacje za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 29 czerwca 2025 r., pilot – obywatel Kanady, wykonywał na lotnisku EPGL loty po kręgu swoim samolotem FX-1. Samolot, o nr 004 wyprodukowała w 2021 r. włoska firma Innovation SRL. Niecertyfikowany samolot jest ultralekką, metalową konstrukcją w układzie górnopłata. Skrzydła podparto pojedynczymi zastrzałami. Zespół napędowy składa się z silnika Rotax 912 oraz trójłopatowego śmigła francuskiej marki E-props o stałym skoku i znajduje się nad skrzydłem, w jego centralnej części. Samolot charakteryzuje się wysoko położonym środkiem ciężkości, co wynika z zabudowania zespołu napędowego ponad kabiną załogi.

W dniu zdarzenia pilot zamierzał wykonać kilka kręgów z RWY26L EPGL. Pierwszy z nich zakończył się celowym „touch & go”. Pilot oświadczył, że gdy ponownie znalazł się w powietrzu, na wznoszeniu, poczuł podmuch wiatru. Będąc na pozycji z wiatrem zdecydował się na pełne lądowanie. Dokończył krąg, jednak po przyziemieniu na asfaltowo-betonowej drodze startowej nie opanował sterowania samolotem. Samolot zaczął tracić kierunek i równowagę poprzeczną. Pilot podjął decyzję o przerwaniu lądowania, oderwał samolot od drogi startowej, jednak ten dalej zmieniał kierunek w lewo (z wiatrem). W zaistniałej sytuacji pilot zredukował obroty silnika. O godz. 19:14 LMT, przechylony na lewe skrzydło samolot, spadł poza drogę startową, po jej południowej stronie. Końcówka lewego skrzydła zaczepiła o trawę, samolot uderzył dziobem a następnie prawym skrzydłem o podłoże i skapotował (Rys. 1). Kierujący lotami niezwłocznie zadysponował na miejsce zdarzenia pomoc oraz powiadamił służby ratownicze. W międzyczasie pilot samodzielnie opuścił kabinę.

Uszkodzeniom uległy: oba skrzydła, statecznik pionowy, przednie podwozie oraz zespół napędowy.



Rys. 1 Samolot FX-1 po kapotażu [źródło: <https://www.24gliwice.pl>]

Pilot, lat 39, posiadał licencję FAA, w tym uprawnienie na samoloty wielosilnikowe oraz do lotów wg IFR. Zadeklarował nalot ogólny ok. 1100 godz., w tym jako PIC ponad 900 godz. Na typie FX-1 pilot wylatał około 6 godz. Dzień przed zdarzeniem wykonał jeden lot po kręgu.

W chwili zdarzenia lotniskowa stacja pogodowa odnotowała wiatr z kierunku 310 stopni, o sile 11 węzłów. Pilot uznał, że warunki meteorologiczne były odpowiednie do wykonania lotów, zarówno pod względem posiadanych kwalifikacji jak i ograniczeń samolotu.

Kompleksowe odtworzenie lotu i jego analiza możliwe były dzięki pozyskaniu pliku CSV (log z lotu), zapisanego przez komputer pokładowy Garmin. Wizualizację przeprowadził pilot-uczestnik zdarzenia, wykorzystując narzędzie internetowe „CloudAhoy” (<https://www.cloudahoy.com/>) firmy Forefly (przykład wizualizacji na Rys. 2).



Rys. 2 Konfiguracja samolotu N59YM w chwili przyziemienia, tuż przed utratą kierunku na dobiegu [źródło: <https://www.cloudahoy.com/>]

2. Przyczyna zdarzenia:

Prawdopodobne przeciągnięcie samolotu tuż przed przyziemieniem, co przełożyło się na utratę stateczności poprzecznej i utrudniło utrzymanie kierunku w chwili przyziemienia.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Jako czynniki sprzyjające zidentyfikowano:

- możliwe porywy wiatru z kierunków NNW, w tym możliwy podmuch, co mogło ograniczać skuteczne sterowanie samolotem po przyziemieniu;
- podejście do lądowania i przyziemienie po lewej stronie osi drogi startowej (pilot prawdopodobnie nie wyrównał trawersu przed przyziemieniem).

4. Komentarz Komisji:

Statek powietrzny o znaku rozpoznawczym N59YM nie posiadał w dniu zdarzenia zezwolenia na wlot i wykonywanie lotów niehandlowych w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. Zezwolenie takie jest wymagane dla każdego statku powietrznego, który nie posiada ważnego świadectwa zdatności do lotu w rozumieniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, lub wykonuje loty w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdatności do lotu, jeżeli świadectwo zdatności do lotu zostało wydane.

Samolot o znaku rozpoznawczym N59YM posiadał dokument potwierdzający zdatność do lotu o nazwie „Special Airworthiness Certificate”, wydany na formularzu FAA 8130-7. Dokument taki nie jest jednak świadectwem zdatności w rozumieniu Załącznika 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)