



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 15 października 2025 r.

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0058

NUMER ZDARZENIA

Samolot Aero AT-3 R100, SP-GDW

1 lipca 2025 r., EPKP

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 1 lipca 2025 r. pilot z licencją PPL(A) wykonywał samolotem Aero AT-3 R100 przelot po trasie Warszawa Babice (EPBC) – Kraków Pobiednik (EPKP). Lot odbywał się w ramach szkolenia do uzyskania licencji CPL(A).

Podczas podejścia do lądowania na lotnisku docelowym nastąpiło wyłączenie się silnika. Pilot podjął próbę uruchomienia, która nie była skuteczna. Dysponowana wysokość pozwoliła na lądowanie na lotnisku, bez dalszych następstw.

Kontrola stanu paliwa po lądowaniu wykazała, że jeden ze zbiorników był pusty, a drugi zawierał około 12 l paliwa.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

1. Przyczyną zatrzymania zespołu napędowego było wyczerpanie paliwa w zbiorniku, z którego zasilany był silnik, co skutkowało zapowietrzeniem układu paliwowego i niemożnością ponownego uruchomienia silnika w locie.
2. Niewłaściwe zarządzanie stanem paliwa podczas lotu trasowego, polegające na braku monitorowania zużycia oraz nieprzełączaniu zaworu zasilania paliwem z jednego zbiornika na drugi.
3. Brak tankowania samolotu przed lotem trasowym, co było niezgodne z procedurami operatora.

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

1. Organizacja podjęła decyzję o doszkoleniu pilota w zakresie właściwego planowania lotu oraz prawidłowego gospodarowania stanem paliwa podczas lotu.
2. Organizacja zmodyfikowała procedury wewnętrzne, uszczegółowiając warunki sprawdzania stanu paliwa przed lotem oraz wytyczne przełączania zbiorników i monitorowania zużycia paliwa podczas lotu.
3. Instruktorzy zostali zobowiązani do przeprowadzenia dodatkowego szkolenia w zakresie prawidłowego przygotowania do lotu przez szkolonych, w tym poprawności wykonywania przeglądów przedlotowych, a także szkolenia w zakresie monitorowania zużycia paliwa w locie

i właściwej obsługi zbiorników paliwowych (przełączania zasilania paliwem).

4. W ramach działań technicznych wykonano na samolocie nieplanowe czynności obsługowe, polegające na przeglądzie i konserwacji układu paliwowego oraz skalibrowano wskaźniki paliwa.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

Podpis na oryginale

.....

Podpis na oryginale