



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 12 grudnia 2025
w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0069

NUMER ZDARZENIA

Motolotnia Aero Profi TL, SP-MSSZ

18 lipca 2025 r., EPWK

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. 2025 poz. 1431 z zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 18 lipca 2025 r., pilot PHGP lat 45 z nalotem 39 godz., wraz z pilotem-pasażerem (także z uprawnieniami PHGP, z nalotem 156 godz.), zamierzali wykonać krąg nadlotniskowy z lotniska EPWK. Po zajęciu miejsc w motolotni około godz. 19:15 LMT, pilot przekołował przed THR RWY26N i przeprowadził próbę silnika. Po upewnieniu się o braku ruchu poinformował na częstotliwości Kruszyn Radio, że zajmuje RWY i startuje. Po starcie w lewym kręgu motolotnia wznosiła się do wysokości około 200 m AGL, a następnie do około 240 m na pozycji „z wiatrem”. W tym czasie do lądowania podchodziła inna motolotnia. W trzecim zakręcie pilot zredukował obroty i wykonał czwarty zakręt z wyjściem na długą prostą do RWY26N ustalając prędkość podejścia. Przelatując nad drzewami przed lotniskiem, w ocenie pilota na wysokości około 80÷100 m, pilot skorygował równowagę poprzeczną podniesieniem lewego skrzydła. Przed wyrównaniem, na wysokości około 4÷6 m, motolotnia powtórnie przechyliła się na lewe skrzydło. Sterownicę trzymali wtedy obaj piloci. Pomimo próby ich reakcji, motolotnia uderzyła przednim i lewym kołem o nawierzchnię lotniska, po czym przewróciła się (Rys.1). W opinii pilota, podejście i lądowanie odbywało się w śladzie aerodynamicznym pozostawionym przez inną motolotnię.



Rys. 1 Motolotnia po wypadku [źródło: użytkownik]

Pilot wyłączył zapłon oraz z pilotem-pasażerem odpięli pasy i oddalili się od miejsca zdarzenia na bezpieczną odległość. Świadkowie powiadomili służby ratownicze, które przewiozły poszkodowanych do szpitala.

W zdarzeniu pilot-pasażer odniósł poważne a pilot lekkie obrażenia. Motolotnia została znacznie uszkodzona.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające

1. Nieopanowanie równowagi poprzecznej skrzydła motolotni w końcowej fazie podejścia do lądowania przez pilota.
2. Wspólne sterowanie przez obu pilotów i niepełne „czucie sterownicy”.

3. Działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika

Utrzymywanie zwiększonej separacji do innych statków powietrznych podczas lądowania.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....