



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 4 marca 2026

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0127

NUMER ZDARZENIA

Piper Aircraft, Inc. PA-28-181 Archer III

26.10.2025; EPMO-EPKG-EPMO

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



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 2025 r. poz. 1431 z 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 i analiza zdarzenia

W dniu 26 października 2025 r. pilot z licencją pilota samolotowego turystycznego w ramach budowy nalotu zaplanował lot po trasie EPMO-EPKG i z powrotem EPKG-EPMO. Przed lotem sprawdził samolot i jego zatankowanie 50¹ galonami paliwa oraz został poinformowany o sytuacji pogodowej i zbliżającym się froncie atmosferycznym w rejonie wykonywanego lotu. Upewnił się też o dostępności paliwa na lotnisku docelowym gdzie zamierzał dotankować.

Pilot do lotu silnik uruchamiał dwukrotnie. Po pierwszym uruchomieniu „dość długo” oczekiwał na płaszczyźnie, po czym wyłączył silnik stwierdzając, że „musi jeszcze coś ogarnąć”. Po drugim uruchomieniu silnika pokołował do RWY/DS² i wykonał start o godz. 10:15 LMT³. Lot do lotniska EPKG przebiegł bez zakłóceń. Podczas podejścia do lądowania pilot otrzymał informację radiową o awarii dystrybutora/pompy paliwa i że tankowanie jest niemożliwe, a czas usunięcia usterki jest nieznan.

W związku z brakiem możliwości tankowania pilot podjął decyzję o przerwaniu podejścia i odszedł w drogę powrotną kierując się w stronę lotniska EPBY, które było lotniskiem zapasowym celem dotankowania samolotu. Jednakże po analizie warunków atmosferycznych i uznaniu, że uniemożliwiają mu lądowanie w EPBY poprosił służby ATC o warunki pogodowe na lądowisku EPWT dokąd skierował samolot.

Podczas dolotu w rejon Watorowa stwierdził pogorszenie warunków pogodowych (opady, niska widzialność), które wg pilota uniemożliwiały wykonanie bezpiecznego lądowania.

Dalej będąc na trawersie lotniska EPBY pilot skonsultował się telefonicznie z Ośrodkiem szkolenia w Modlinie i po ocenie zapasu paliwa według niego wystarczającego na powrót z ominięciem strefy gorszej pogody, zdecydował o kontynuowaniu lotu powrotnego do EPMO, co potwierdził z Ośrodkiem szkolenia w Modlinie.

Pozostały lot powrotny odbył się bez zakłóceń i zakończył bezpiecznym lądowaniem o godz. 14:54 LMT. Po wyłączeniu silnika samolotu stwierdzono, że w zbiorniku pozostało około 2 galonów paliwa użytkowego⁴, co było poniżej wymaganej rezerwy.

¹ Galon USA – 3,785 l paliwa

² RWY/DS – Droga startowa (ang. Runway)

³ LMT – Czas lokalny (ang. Local Mean Time) LMT = UTC + 1

⁴ AFM – (Instrukcja użytkowania w locie)

Pilot licencję PPL(A)⁵ uzyskał w sierpniu 2025 r. i do dnia 26 października 2025 r. od uzyskania licencji wylatał niecałe 16 godz., w tym 3 godz. i 24 min. na tym typie samolotu. Łącznie posiadał nalot około 78 godz., czyli jego nalot w dniu zdarzenia szczególnie jako pilota dowódcy był niewielki. Wykonywany lot trasowy z uwagi na przesuwający się front atmosferyczny na kierunku lotu powrotnego z pogarszającymi się warunkami pogodowymi mógł spowodować sytuację trudną i stresową, chociaż analiza depech METAR i TAF dla lotniska EPBY w tym czasie nie wykazywała braku możliwości bezpiecznego lądowania.

Poniżej warunki pogodowe na lotnisku EPBY podawane w depechach METAR:

26/10/2025 11:00 a 26/10/2025 14:59 UTC

METAR/SPECI de EPBY, Bydgoszcz (Poland)

26/10/2025 11:00->METAR EPBY 261100Z 24013KT 200V270 9999 SCT029TCU BKN035 10/03 Q0996=

26/10/2025 11:30-> METAR EPBY 261130Z 23010KT 200V260 9999 SCT032 10/03 Q0995=

26/10/2025 12:00-> METAR EPBY 261200Z 23012KT 9999 SCT032CB BKN044 10/03 Q0995=

26/10/2025 12:30-> METAR EPBY 261230Z 23011KT 7000 -SHRA BKN036CB 08/04 Q0995=

26/10/2025 13:00-> METAR EPBY 261300Z 20007KT 9999 SCT029TCU 08/06 Q0994=

26/10/2025 13:30-> METAR EPBY 261330Z 22010KT 190V250 9999 SCT022 09/05 Q0994=

26/10/2025 14:00-> METAR EPBY 261400Z 21008KT 9999 SCT021 08/05 Q0994=

26/10/2025 14:30-> METAR EPBY 261430Z 23009KT 200V260 9999 SCT030 08/04 Q0993=

Ponadto lądowanie w locie powrotnym było też możliwe na lotnisku trasowym EPPL na którym pilot prawdopodobnie obawiał się lądować z uwagi na zachód słońca, który tego dnia był o godz. 16:24 LMT, co mogłoby uniemożliwić jego powrót do EPPO tego samego dnia.

Planowane zużycie paliwa na samolocie dostarczone przez pilota świadczy, że pilot miał świadomość niewielkiego zapasu szczególnie, że lot powrotny bez dotankowania kontynuowany był z omijaniem rejonów pogarszających się warunków atmosferycznych i trwał znacznie dłużej. Zgodnie z AFM na tym samolocie zużycie paliwa wynosi 10,5 galona na godzinę, pozostałe po lądowaniu dwa galony pozwalały na lot jeszcze przez około 11 min., a nie na wymagane 30 min.⁶

Podsumowując „Dowódca statku powietrznego zapewnia wystarczającą ilość paliwa/energii i oleju na pokładzie, biorąc pod uwagę warunki meteorologiczne, wszelkie czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego, wszelkie przewidywane opóźnienia w locie oraz wszelkie zdarzenia losowe, które mogą mieć wpływ na lot.”⁷, oraz powinien uwzględnić „prawdopodobieństwo wystąpienia nieoczekiwanych okoliczności, które mogą uniemożliwić zabezpieczenie ostatecznej rezerwy paliwa/energii.”

Pilot posiadał kwalifikacje do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie w okresie ważności.

⁵ PPL(A) – Licencja pilota turystycznego samolotowego (ang. Private Pilot Licence)

⁶ AMC1 NCO.OP.125(b) Zaopatrzenie w paliwo/energię i ropę — samoloty i śmigłowce

⁷ NCO.OP.125 Zapas paliwa/energii i oleju – rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/20108 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, pp. 1–148).

Z analizy dokumentacji technicznej wynika, że samolot był zdolny do lotu oraz był wyposażony i obsługiwany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zatwierdzonymi procedurami.

WARSZAWA/Modlin - BAGICZ k/Kołobrzeg, Weight and Balance

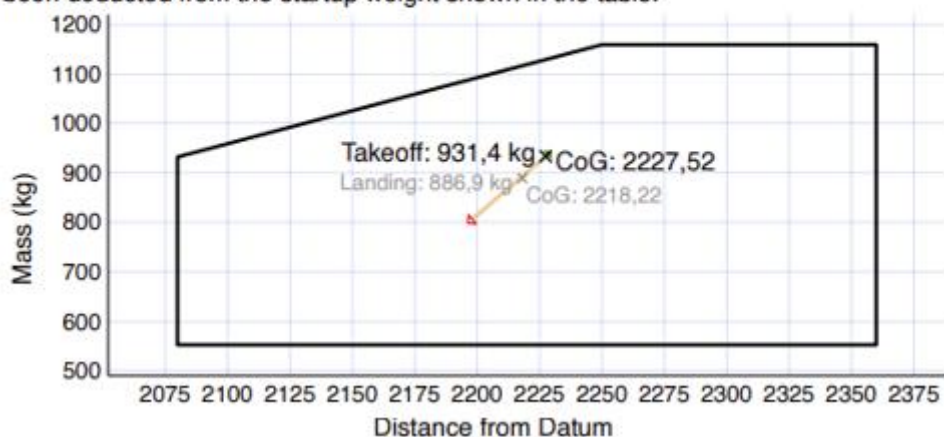
Fuel

Taxi/Takeoff		4,2 ltr	Contingency (5%)	3,1 ltr
Enroute	1h 58m	61,9 ltr	Final Reserve	0,0 ltr
Holding Time	45m	23,2 ltr	Minimum	97,5 ltr
Landing		5,0 ltr	Planned	5h 33m 181,7 ltr

Weight and Balance

	Weight	Arm (lon)	Mom (lon)
Empty	719,9 kg	2216,00	1595298
Fuel (181,7 ltr)	130,5 kg	2413,00	315016
Pilot	84,0 kg	2044,70	171755
Front Passenger	0,0 kg	2044,70	0
Row 1 Left	0,0 kg	2999,70	0
Row 1 Right	0,0 kg	2999,70	0
Baggage 1	0,0 kg	3627,10	0
Totals	934,4 kg	2228,12	2082070

Note that where a takeoff weight is displayed in the graph, the taxi/takeoff fuel has been deducted from the startup weight shown in the table.



Rys. 1 Zużycie paliwa – (źródło pilot)

2. Przyczyna/y zdarzenia

Przyczyną zdarzenia było niedokładne planowanie i przygotowanie się pilota do wykonania lotu.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- niewielki nalot jako pilota dowódcy, co uwidoczniło się brakiem przewidywania zdarzeń mogących wpływać na przebieg lotu i zużycia paliwa,

- obawianie się lądowania na innych lotniskach w pogarszających się warunkach atmosferycznych; oraz

- prawdopodobna chęć powrotu pilota na lotnisko startu (EPMO) tego samego dnia.

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

a) Z pilotem przeprowadzić zajęcia mające na celu przypomnienie zasad planowania i przygotowania do wykonania lotu – wykonano w dniu 09.11.2025 r.

b) Z pilotem wykonać lot doskonalący – wykonano w dniu 13.11.2025 r.

c) Z zaistniałym zdarzeniem zapoznać personel ATO Smart Aero Service – wykonano w dniu 09.02.2026 r.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

.....

Podpis na oryginale

Podpis na oryginale