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 7 lipca 2026

w sprawie wypadku lotniczego

2026-0046

NUMER ZDARZENIA

Samolot Aeroprakt A-32, SP-LOTY
2 czerwca 2026, Niegowoniczki (EPNI)

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 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 2 czerwca 2026 r. o godz. 11:40 LMT uczeń-pilot[1], będący w trakcie szkolenia do świadectwa kwalifikacji pilota UACP w szkole Ultralight, wykonywał lot samodzielny samolotem Aeroprakt A-32 o znaku rozpoznawczym SP-LOTY[2]. Podczas zniżania do lądowania na lądowisku Niegowoniczki (EPNI) w końcowej fazie wyrównania (w ocenie instruktora nadzorującego lot – zbyt wysokiego) uczeń-pilot odczuł nagły spadek siły nośnej. W konsekwencji przepadnięcia samolot po przyziemieniu lekko odbił się od powierzchni lądowiska, wykonując tzw. kangura. W tym momencie pilot zdecydował się na zwiększenie mocy silnika i odejście na następny krąg, jednak stracił kontrolę nad kierunkiem ruchu samolotu. Samolot skręcił w lewo zjeżdżając z pasa i wjechał w rów. Uczeń-pilot opuścił samolot o własnych siłach, nie odnosząc żadnych obrażeń.

Rys. 1. Samolot SP-LOTY po wypadku [źródło: użytkownik statku powietrznego]

Samolot został poważnie uszkodzony. W wyniku wypadku doszło m.in. do uszkodzenia mocowania lewego skrzydła, wgięcia belki ogonowej kadłuba,

[1] Pilotem był 50-letni mężczyzna, z nalotem 34 h, nalot w dniu zdarzenia 1 h.
[2] Dwumiejscowy górnopłat z napędem tłokowym, podwozie stałe z przednim kółkiem. rok produkcji 2024 r., nr seryjny 325, MTOM 600 kg

złamania łopat śmigła, pęknięcia owiewki kabiny i złamania goleni podwozia (Rys. 1).

Pogodę w dniu zdarzenia opisuje METAR dla lotniska Katowice (ok. 30 km na wschód od miejsca wypadku):

METAR EPKT 020930Z VRB03KT 9999 BKN041 21/10 Q1014=

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku.

2. Przyczyny zdarzenia:

1) Wysokie wyrównanie podczas lądowania przy jednoczesnym spadku prędkości;
2) Utrata kierunku po przyziemieniu, podczas próby odejścia na drugi krąg.

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

1) Dodatkowe szkolenie praktyczne ćw. AI /4 dla ucznia-pilota biorącego udział w zdarzeniu;
2) Zwiększona liczba poszczególnych ćwiczeń praktycznych w programie szkolenia do UACP.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie	**Przewodniczący Komisji**
……..	……..
(podpis na oryginale)	(podpis na oryginale)
……	