



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 raportu wstępnego do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 29 września 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0096

NUMER ZDARZENIA

WSK-PZL „Warszawa-Okęcie”, PZL-110 Koliber, SP-ARM

30 sierpnia 2026 r., EPST

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



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>

1. Historia lotu

W dniu 30 sierpnia 2026 r. około godziny 15:00^a na lotnisku Stalowa Wola – Turbia (EPST) uczeń z instruktorem przygotowywali się do lotu szkolnego (ćwiczenie A/6) samolotem PZL-110 Koliber SP-ARM w ramach szkolenia do licencji PPL(A)^b. Po omówieniu ćwiczenia zaplanowali wykonanie czterech lotów po kręgu. Następnie przeprowadzili przegląd przedlotowy, podczas którego sprawdzili stan paliwa i oleju.

Po zajęciu miejsca w kabinie uczeń uruchomił silnik. Rozgrzewanie i próba silnika przebiegły prawidłowo — spadki obrotów podczas kontroli iskrowników mieściły się w normie, a reakcja na podgrzew gaźnika była właściwa.

Uzyskawszy zgodę od kierującego lotami, uczeń przemieścił samolot do punktu oczekiwania przed drogą startową 12, a następnie zajął pas drogi startowej. Start nastąpił o godzinie 15:32 i przebiegł prawidłowo. Po osiągnięciu wysokości około 2500 ft^c i otrzymaniu zgody na rozpoczęcie symulacji awaryjnego lądowania instruktor rozpoczął zniżanie ze zdławioną mocą silnika. Podczas zniżania zademonstrował uczniowi właściwy kąt schodzenia zabezpieczający poprawną prędkość, zwracając uwagę na jednoczesną kontrolę wysokości.

Po wyjściu na prostą do lądowania na kierunku 12 samolot był skonfigurowany do podejścia: włączona pompa paliwa, pełne kłapy, stabilna prędkość i prawidłowy kąt schodzenia. Zaplanowana ścieżka schodzenia umożliwiała bezpieczny dolot do środkowej części pasa.

Na wysokości około 3-4 m^d nad środkiem pasa, instruktor zademonstrował uczniowi odejście z niskiego wyrównania, zwiększając płynnie obroty do startowych (około 2700 obr^e/min^f). Prędkość i wysokość narastały prawidłowo. W tym czasie instruktor rozpoczął chowanie kłap z pełnych do startowych, jednocześnie kontrolując kąt natarcia, aby uniknąć utraty wysokości.

W chwili zakończenia chowania kłap do pozycji startowych nad skrajem lotniska, na wysokości około 30-40 m, nastąpił nagły spadek mocy silnika. Instruktor początkowo podejrzewał cofnięcie manetki gazu przez ucznia, jednak stwierdził, że była już w maksymalnym położeniu. Przygotowując się do lądowania awaryjnego instruktor zabezpieczył prędkość pochylając samolot. W odległości 250-300 m od tego miejsca znajdowały się zabudowania, co uniemożliwiało bezpieczne lądowanie na wprost. W związku z tym instruktor podjął decyzję o odchyleniu samolotu w lewo o około 20°-30° i wykonaniu lądowania awaryjnego w poprzek pola uprawnego.

^a Czasy w raporcie zostały podane w LMT (ang. Local Time). W dniu zdarzenia LMT=UTC (ang. Coordinated Universal Time)+2 h.

^b Licencja pilota turystycznego samolotowego (ang. Private Pilot Licence (Aeroplane))

^c Stopa (ang. Foot)

^d Metr

^e Obroty

^f Minuta

Ze względu na bardzo krótki czas od utraty mocy do przyziemienia nie było możliwości wykonania dodatkowych czynności, np. przełączenie na drugi zbiornik paliwa. Lądowanie przebiegło stabilnie. Samolot był skonfigurowany jak do startu – małe klapy i włączona pompa paliwa. Po przyziemieniu samolot przemieszczał się na trzech kołach, jednak w momencie wpadnięcia przedniego koła w poprzeczną bruzdę pola uprawnego (uprawa ziemniaków) nastąpiło złamanie goleni przedniej, a chwilę później goleni prawej. Po złamaniu goleni samolot przemieścił się jeszcze około 15 m i zatrzymał.

Po wyłączeniu iskrowników i wyłączników AZS załoga opuściła samolot o własnych siłach. Na miejsce zdarzenia przybyła policja, która sprawdziła trzeźwość załogi, oraz straż pożarna. Odłączono akumulator i zamknięto główny zawór paliwa. Nie wystąpił pożar. Załoga nie odniosła obrażeń. Samolot został poważnie uszkodzony.



Rys. 1. Samolot PZL-110 Koliber SP-ARM po lądowaniu awaryjnym [źródło: użytkownik]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Brak	2	-	2	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Na statku powietrznym stwierdzono następujące uszkodzenia:

- wyrwana przednia i prawa goleń podwozia;
- pogiete prowadnice klap na prawym skrzydle;
- zgięta rurka odpowietrzająca na prawym skrzydle;

- pognięte i popękane łoża silnika;
- wyrwane mocowania łoża silnika na ścianie ogniowej oraz na silniku;
- zgnieciony wlot powietrza do gaźnika;
- zgięta łopata śmigła;
- popękany kolektor ssący;
- uszkodzone górna i dolna osłona silnika.

4. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Zespół badawczy:

- przeprowadził oględziny samolotu m.in. sprawdzając prawidłowość działania układu paliwowego, układu sterowania silnikiem, układu sterowania lotem oraz bezpieczników w instalacji elektrycznej;
- zabezpieczył dokumentację samolotu;
- zabezpieczył do ewentualnych dalszych badań silnik i próbkę paliwa.

5. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Na dzień sporządzenia raportu wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Podpis na oryginale

.....