



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 28 stycznia 2026 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0116

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Tecnam P2008JC, SP-LFM

22 września 2024 r., lotnisko (EPPT)

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. z 2025 r. poz. 1431 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 22 września 2024 r. na lotnisku EPPT uczeń-pilot odbywał szkolenie do licencji PPL(A). W godzinach porannych wykonał 3 loty samodzielne w czasie 1 godz. 39 min. oraz 3 loty z instruktorem w czasie 36 min. Następnie instruktor opuścił kabinę, a uczeń wystartował do lotu solo z zadaniem wykonywania kręgów z lądowaniem typu „touch & go”.

Podchodząc do lądowania uczeń wyrównał i wytrzymał samolot zbyt wysoko nad drogą startową, co doprowadziło do przepadnięcia i twardego przyziemienia na podwozie główne. Samolot odbił się od drogi startowej, uczeń przerwał lądowanie, przechodząc na drugie okrążenie. W trakcie wznoszenia uczeń stwierdził, że silnik nie osiąga obrotów wymaganych dla mocy startowej o czym poinformował instruktora. Obroty utrzymywały się na poziomie około 1800 obr./min. Uczeń wykonał skrócony krąg na małej wysokości. Uwzględniając możliwość dalszej utraty mocy uczeń wykonał wyższe podejście z zapasem prędkości i wylądował z przelotem. Z uwagi na problemy, lądowanie odbyło się w ramach pierwszeństwa.

Oględziny nie wykazały uszkodzeń płatowca ani usterki zespołu napędowego. Nie ustalono technicznej przyczyny spadku mocy silnika.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Wysokie wyrównanie i wytrzymanie do lądowania co skutkowało wytraceniem prędkości samolotu i twardym przyziemieniem.

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

Organizacja zadecydowała o powtórzeniu przez ucznia-pilota ćwiczenia obejmującego lądowania (wykonanie lotów doskonalących), pod kątem właściwej oceny wysokości do wyrównania i wytrzymania przed przyziemieniem.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
Podpis na oryginale

.....
Podpis na oryginale