



**Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych**

Warszawa, dnia 14 lipca 2021 r.

**Oświadczenie Tymczasowe Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
dotyczące badania wypadku lotniczego
nr 2020/1766**

Działając zgodnie z Artykułem 16 pkt 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylając dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010.295.25) jak również stosując się do zasad opisanych w Załączniku nr 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przedstawia Oświadczenie Tymczasowe dotyczące wypadku samolotu Tecnam-P2006T o znakach rozpoznawczych SP-KEY, który wydarzył się 14 lipca 2020 r. na lotnisku Bydgoszcz (EPBY).

Badanie zdarzenia prowadzi zespół badawczy PKBWL w składzie:

- Krzysztof Miłkowski – kierujący zespołem
- Roman Kamiński – członek zespołu
- Bolesław Kozłowski – ekspert Komisji

W dniu 14 lipca 2020 r. na lotnisku Bydgoszcz realizowano szkolenie do uprawnienia MEP(L) na samolocie Tecnam-2006T. Instruktor wraz z uczennicą wykonywali zadanie w strefie pilotażu. Jednym z elementów ćwiczenia był lot z wyłączonym jednym silnikiem. Wyłączenie prawego silnika nastąpiło poprzez odcięcie dopływu paliwa (ustawienie zaworu paliwowego w pozycję „off”). Powrót ze strefy pilotażu wykonany był z wyłączonym prawym silnikiem. Załoga wykonała niski przelot nad pasem i w trakcie wykonania manewru odejścia na drugi krąg doszło do przeciągnięcia samolotu i zderzenia z ziemią. W wyniku zdarzenia załoga poniosła śmierć.

W dniu 15 lipca 2020 r. PKBWL wysłała zawiadomienie o zaistnieniu zdarzenia lotniczego (*Event Notification*) do następujących adresatów:

- Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego
- Unii Europejskiej (EU)
- Komisji Badania Wypadków Lotniczych Włoch (ANSV)

W związku z prowadzonym badaniem wypadku zespół badawczy PKBWL przeprowadził standardowe czynności dotyczące:

- miejsca zdarzenia;
- statku powietrznego;
- załogi;
- standardów i procedur prowadzenia szkolenia lotniczego;
- warunków atmosferycznych.

Ustalenia zespołu badawczego PKBWL

1. Instruktor posiadał odpowiednie, ważne uprawnienia niezbędne do przeprowadzenia szkolenia do uprawnienia MEP(L).
2. Uczennica spełniała warunki niezbędne do uczestnictwa w szkoleniu praktycznym do uprawnienia MEP(L).
3. Szkolenie praktyczne realizowane było zgodnie z zatwierdzonym programem szkolenia.
4. Samolot był sprawny technicznie.
5. Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu i pozwolenie radiowe były ważne w dniu zdarzenia.
6. Obsługa techniczna samolotu była realizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami przez certyfikowaną organizację obsługową.
7. Masa i środek ciężkości samolotu mieściły się w wyznaczonych granicach.
8. Podczas lotu załoga utrzymywała dwukierunkową łączność radiową.
9. Uczennica i instruktor byli wypoczęci.
10. Uczennica i instruktor nie byli pod wpływem alkoholu.
11. Wyłączenie prawego silnika nastąpiło po przez odcięcie dopływu paliwa prawym zaworem (zawór paliwa ustawiany w pozycji „off”).
12. W trakcie wykonywania manewru odejścia na drugi krąg z niepracującym jednym silnikiem samolot był w konfiguracji z wypuszczonym podwoziem, klapami ustawionymi na 20° oraz wiatrakującym śmigłem wyłączzonego silnika.
13. W trakcie manewru odejścia na drugi krąg załoga zmniejszyła prędkość poniżej V_{mc} (*minimum control speed with one engine inoperative*), co doprowadziło do przeciągnięcia i autorotacji na małej wysokości i zderzenia z powierzchnią lotniska.
14. Po zderzeniu z powierzchnią ziemi doszło do pożaru samolotu.
15. W związku ze zdarzeniem załoga samolotu poniosła śmierć w momencie zderzenia.

Zespół Badawczy PKBWL zakończył analizę zgromadzonych danych dotyczących wypadku w celu określenia przyczyn i okoliczności jego zaistnienia i jest w trakcie opracowania Projektu Raportu Końcowego. Szczegółowe informacje zostaną zawarte w Raporcie Końcowym.

KONIEC

Podpis na oryginale