



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2020/1766

UCHWAŁA

z dnia 26 kwietnia 2023 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot Tecnam P20006T
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-KEY
Data zdarzenia:	14 lipca 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	EPBY

Po rozpatrzeniu raportu końcowego z badania zdarzenia przedstawionego przez zespół badawczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 14 lipca 2020 r. załoga samolotu Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-KEY w składzie: pilot-instruktor (lat 61, licencja ATPL(A)) i pilot-uczeń (lat 27, licencja PPL(A)), wystartowała o godzinie 09:30¹ do lotu do strefy pilotażu w ramach szkolenia do uprawnienia MEP(L).

Okolo godziny 10:00 załoga zgłosiła zakończenie zadania w strefie pilotażu i powrót na lotnisko Bydgoszcz (EPBY). Na prostej do pasa RWY 08 załoga otrzymała zgodę na lądowanie na RWY 08, jednak instruktor poprosił kontrolera TWR o procedurę konwojer lub niski przelot nad pasem.

Po otrzymaniu zgody na niski przelot załoga kontynuowała lot nad RWY 08. Po ukończeniu manewru niskiego przelotu załoga wykonała zakręt w prawo. Po kilku sekundach nastąpiło przeciągnięcie samolotu na małej wysokości i w początkowej fazie przeciągnięcia samolot z przechyłem na prawe skrzydło zderzył się z ziemią.

W wyniku zderzenia nastąpił pożar samolotu. Samolot uległ zniszczeniu, a załoga poniosła śmierć na miejscu.

¹ Wszystkie czasy w raporcie podawane są w czasie lokalnym (LMT=UTC+2 h).

2. Przyczyna zdarzenia:

Przeciągnięcie samolotu w trakcie wykonywania procedury przejścia na drugi krąg.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Wykonanie procedury przejścia na drugi krąg z niepracującym silnikiem oraz wiatrakującym jego śmigłem.
- 2) Wykonanie procedury przejścia na drugi krąg w konfiguracji z wypuszczonym podwoziem i klapami ustawionymi na 20°.
- 3) Niewielkie doświadczenie pilota-instruktora w szkoleniu do uprawnienia MEP(L).

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie określiła zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

.....

(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)