



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 9 listopada 2023

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2023-0048

NUMER ZDARZENIA

Tecnam P2006T, SP-LFG

21 lipca 2023, 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. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



[kontakt@pkbwl.gov.pl](mailto:kontakt@pkbwl.gov.pl)



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

### 1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 21 lipca 2023 roku, na lotnisku EPPT wykonywano lot egzaminacyjny LKE<sup>1</sup> do uprawnień ME<sup>2</sup> z wykorzystaniem samolotu Tecnam P2006T o znakach rejestracyjnych SP-LFG należącego do ATO<sup>3</sup> LOT Flight Academy. Do incydentu doszło w trakcie lotu po kręgu z zamiarem lądowania w konfiguracji gładkiej (klapy „0”). Przed przyziemieniem, załoga samolotu nie wypuściła podwozia a karta kontrolna została wykonana nieskutecznie co skutkowało lądowaniem bez podwozia. Po zatrzymaniu samolotu piloci opuścili statek powietrzny o własnych siłach nie odnosząc obrażeń. Uszkodzeniu uległa rama oraz dolne poszycie kadłuba samolotu.

### 2. Przyczyna zdarzenia:

- 1) Brak wypuszczenia podwozia do lądowania;
- 2) Niewłaściwe wykonanie listy kontrolnej oraz brak kontroli położenia podwozia zarówno przez pilota ucznia jak i pilota egzaminatora;
- 3) Utrata świadomości sytuacyjnej (ang. situational awareness) przez pilotów.

### 3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Niewłaściwe wykonanie briefingu przedlotowego polegającego na braku uzgodnienia miejsca wypuszczenia podwozia do lądowania;
- 2) Posługiwanie się różnymi SOP<sup>4</sup>;
- 3) Niewłaściwe rozłożenie uwagi w trakcie wykonywania podejścia do lądowania i przyziemienia oraz utrata czujności (ang. vigilance) przez pilota egzaminatora jak i brak reakcji na niewłaściwe działanie pilota ucznia.

### 4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający:

Nie zaproponowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)

---

<sup>1</sup> Lotnicza Komisja Egzaminacyjna

<sup>2</sup> Uprawnienia do wykonywania lotów samolotem wielosilnikowym (ang. Multi-engine)

<sup>3</sup> Zatwierdzona organizacja szkolenia (ang. Approved training organisation)

<sup>4</sup> Standardowa procedura operacyjna (ang. Standard operating procedure)