



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 27 marca 2024 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

2023-0076

NUMER ZDARZENIA

Tecnam P2006T, SP-SMV

17 października 2023 r., EPZG

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



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 17 października 2023 r. załoga samolotu Tecnam P2006 T w składzie: egzaminator oraz pilot egzaminowany (zwany dalej pilotem-ucznikiem) zaplanowała lot egzaminacyjny w zakresie CPL¹/MEP(L)²/IR³.

Załoga w tym składzie wykonała najpierw lot po trasie EPPO-EPZG, celem przebazowania innej załogi po odbiór samolotu po wykonanych obsłudze. Po wylądowaniu w EPZG załoga złożyła plan lotu na trasie EPZG-EPPO do kontrolera TWR. Następnie przygotowano samolot do lotu i po uzyskaniu zgody, pilot-uczeń uruchomił silniki i rozpoczął kołowanie. Podczas kołowania pilot-uczeń, na polecenie egzaminatora, poprosił kontrolera TWR⁴ o zgodę na wykonanie dwóch dodatkowych kręgów nadlotniskowych („touch and go”).

Zgodę otrzymał, a po wykonaniu pierwszego kręgu i wylądowaniu na RWY⁵ 24 z klapami w konfiguracji do lądowania, rozpoczął start do drugiego lotu po kręgu. Tym razem pilot-uczeń otrzymał polecenie wykonania lądowania bez wypuszczonych klap zaskrzydłowych. Pilot-uczeń oświadczył, że w trakcie podejścia do lądowania wykonał czynności zgodnie z obowiązującą listą kontrolną i potwierdził je werbalnie, lecz nie przestawił dźwigni podwozia w dolne położenie oraz nie sprawdził czy świecą się na ekranie trzy zielone lampki świadczące o wypuszczeniu i zablokowaniu podwozia.

Na prostej do lądowania, samolot początkowo utrzymywał zwiększoną prędkość, ale pilot uczeń sądził, że profil do lądowania samolotu w konfiguracji ze schowanymi klapami był prawidłowy. Stopniowo zmniejszał prędkość samolotu i korygował jego ścieżkę zniżania, lecz pomimo tego samolot dosyć długo niósł się nad drogą startową. Egzaminator ocenił, że było to spowodowane lądowaniem ze schowanymi klapami oraz stosunkowo słabym wiatrem czołowym. W pewnym momencie załoga usłyszała odgłos tarcia dolnej części kadłuba samolotu o nawierzchnię RWY. Po wzrokowym sprawdzeniu położenia samolotu względem otoczenia załoga stwierdziła, że nastąpiło lądowanie bez wypuszczonego podwozia, o czym poinformowano kontrolera TWR (rys. 1). Po zatrzymaniu się samolotu, pilot-uczeń wyłączył silniki, elektryczne pompy paliwa

¹ Licencja pilota zawodowego (ang. Commercial Pilot Licence)

² Wielosilnikowy tłokowy (lądowy) (ang. Multi-Engine Piston (Land))

³ Uprawnienie do lotów według wskazań przyrządów (ang. Instrument Rating)

⁴ Wieża kontroli lotniska / kontrola lotniska (ang. Tower)

⁵ Droga startowa (ang. Runway)

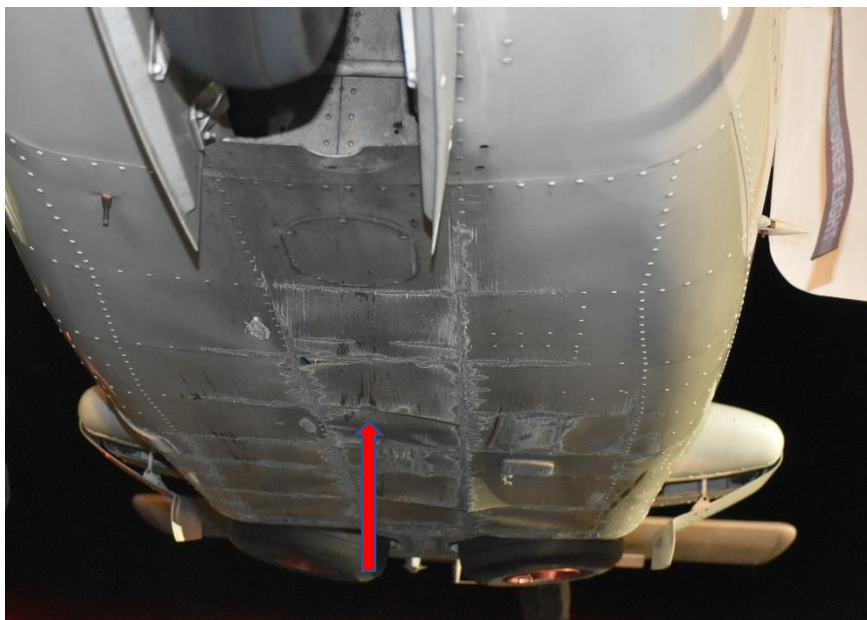
oraz zasilanie układu elektrycznego. Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza zabezpieczyła miejsce zdarzenia.

Załoga nie odniosła obrażeń ciała. Piloci zostali poddani badaniu na zawartość alkoholu we krwi, z wynikiem negatywnym dla u obu.



Rys. 1. Widok samolotu po wylądowaniu na DS

Po podniesieniu samolotu na podnośnikach sprawdzono stan techniczny i działanie układu chowania i wypuszczania podwozia. Układ był sprawny, więc podjęto decyzję o wypuszczeniu podwozia i odholowaniu samolotu do hangaru. Podczas oględzin samolotu stwierdzono, że uszkodzeniu uległa część dolnego pokrycia kadłuba oraz urwane zostały anteny pod samolotem (rys.2).



Rys. 2. Uszkodzenia pokrycia dolnej części kadłuba samolotu

Podczas analizy wykonywanych czynności przed lotem ustalono, że pilot-uczeń nie wykonał następujących czynności z obowiązującej listy kontrolnej (pkt. 3.13 Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu Tecnam 2006T) podczas podejścia do lądowania:

- 1) Nie przestawił dźwigni podwozia w położenie „dół”.
- 2) Nie sprawdził, czy zaświeciły się trzy zielone światła sygnalizujące położenie wypuszczonego podwozia.

Po stwierdzeniu zbyt dużej prędkości podczas podejścia do lądowania, pilot-uczeń założył, że przyczyną tego stanu była konfiguracja samolotu do lądowania ze schowanymi klapami. W rezultacie pilot-uczeń skoncentrował się na korygowaniu ścieżki zniżania samolotu, co skutkowało niewłaściwym rozłożeniem uwagi na wykonywane czynności w kabinie

Egzaminator nie zauważył, że pilot-uczeń nie przestawił dźwigni podwozia oraz nie sprawdził sygnalizacji świetlnej (trzy zielone światła zapalają się, gdy wszystkie golenie są zablokowane w położeniu „dół”).

Ponadto, w celu uniknięcia lądowania bez wypuszczonego podwozia, samolot jest wyposażony w ostrzegawczy system dźwiękowy, który włącza się, gdy dźwignia podwozia jest w położeniu górnym (UP) i co najmniej jedna z dwóch przepustnic jest ustawiona na biegu jałowym i/lub kłapy są w pozycji do lądowania. W tym przypadku ostrzegawczy system dźwiękowy musiał zadziałać po cofnięciu przepustnic na bieg jałowy, ale załoga go nie rozpoznała.

Naprawę samolotu wykonano zgodnie z Kartą Pracy nr 1898 opracowaną w dniu 20 października 2023 r. przez producenta samolotu Tecnam P2006T.

2. Przyczyny

- 1) Niewłaściwe rozłożenie uwagi przez pilota-ucznia w kabinie podczas podejścia do lądowania oraz skupienie się głównie na korygowaniu ścieżki zniżania samolotu.
- 2) Niewystarczający nadzór egzaminatora nad czynnościami wykonywanymi w kabinie przez pilota-ucznia.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Nie określono.

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

Zapoznano z incydentem wszystkich instruktorów szkolących na tym typie samolotu.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)