



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 12 marca 2024 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

## 2023-0082

NUMER ZDARZENIA

Piper Aircraft, Inc. PA-28R-201, SP-KPA

Lotnisko EPML, ATO ROYAL STAR,

21 grudzień 2023 r.

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>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### **1. Przebieg i analiza zdarzenia**

W trakcie wykonywania serii lotów szkolnych po kręgu na lotnisku w Mielcu (EPML), załoga w składzie pilot-instruktor oraz uczeń-pilot wykonała pełne lądowanie bez wypuszczonego podwozia. Uszkodzeniu uległo śmigło, silnik oraz dolne poszycie kadłuba samolotu. Załoga samolotu nie odniosła żadnych obrażeń i opuściła pokład o własnych siłach.

### **2. Przyczyny zdarzenia**

Załoga samolotu nie wykonała procedury wypuszczenia podwozia oraz nie zrealizowała listy kontrolnej przed lądowaniem.

### **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

Niewłaściwe rozłożenie uwagi w trakcie wykonywania podejścia do lądowania i przyziemienia przez obydwu pilotów. Utrata czujności pilota instruktora oraz brak reakcji na niewłaściwe działanie ucznia-pilota.

### **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający**

Opracowanie i opublikowanie biuletynu zawierającego procedury bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych w ATO Royal Star z użyciem statków powietrznych z chowanym podwoziem.

### **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)