



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom 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 incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

# UCHWAŁA

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych**

z dnia 20 grudnia 2023

w sprawie **incydentu lotniczego**

## 2022/0810

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2006T; SP-MMB

27 lutego 2022 r; EPMO

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 zdarzenia:**

W dniu 27 lutego 2022 r., załoga w składzie uczniów wraz z instruktorem, odbywała lot samolotem Tecnam P2006T (znaki rejestracyjne: SP-MMB) w ramach szkolenia praktycznego do licencji CPL(A). Zaplanowano start i lądowanie na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC) oraz serię lotów po kręgu nad lotniskiem Warszawa-Modlin (EPMO). Podczas podejścia do pasa 08 EPMO, załoga zauważyła brak wskazań o wypuszczeniu podwozia. Załoga poprosiła TWR EPMO o potwierdzenie, czy podwozie jest wypuszczone. TWR potwierdziła brak wypuszczonego podwozia. Załoga odleciała nad punkt UNIFORM, gdzie wypuściła podwozie sposobem awaryjnym. Po wypuszczeniu podwozia załoga przeleciała nad pasem celem potwierdzenia wypuszczenia. TWR EPMO potwierdziła wypuszczenie. Następnie załoga wykonała przelot z wypuszczonym podwoziem do EPBC, gdzie samolot bezpiecznie wylądował. Lądowanie oraz kołowanie do hangaru przebiegły prawidłowo.

W dniu 22 maja 2022 r. ten sam samolot lądował na lotnisku EPBC ze schowanym podwoziem. Zdarzenie to zostało przebadane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych jako poważny incydent nr 2022/2456.

### **2. Przyczyna zdarzenia:**

Przyczyną zdarzenia było zastosowanie przez producenta samolotu Tecnam P2006T niewłaściwych elementów w układzie wypuszczania i chowania podwozia samolotu.

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

Nie określono.

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

Nie dotyczy.

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

Podczas badania zdarzenia lotniczego nr 2022/2456 Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że rozwiązania techniczne zastosowane w układzie wypuszczania i chowania podwozia samolotów Tecnam P2006T zagrażają bezpieczeństwu lotu i tym samym powinny zostać niezwłocznie zmodyfikowane.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa opisujące powyższe modyfikacje zostały określone w Raporcie Końcowym z badania zdarzenia nr 2022/2456.

**Nadzorujący badanie**

.....

**Przewodniczący Komisji**

.....