



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 lutego 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2023-0079

NUMER ZDARZENIA

Tecnam T2006T, SP-CLE

13 listopada 2023 r., EPCD

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>

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 13 listopada 2023 r, na lotnisku EPCD, załoga samolotu w składzie instruktor oraz uczeń-pilot wykonywała loty szkolne, ćwicząc sytuacje awaryjne w ramach szkolenia do uzyskania uprawnienia MEP(L)¹ z wykorzystaniem samolotu dwusilnikowego Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-CLE. W trakcie drugiego lotu po kręgu, załoga wykonywała lot na zdławionym jednym silniku z zamiarem lądowania w konfiguracji gładkiej, z klapami ustawionymi w pozycji „0”. Kiedy samolot był w fazie wyrównania nisko nad pasem, kierujący lotami na lotnisku, przekazał przez radio załodze informację o braku wypuszczonego podwozia. Informacja ta została przekazana zbyt późno. W rezultacie samolot przyziemił bez podwozia, a następnie ślizgał się po drodze startowej przez ponad 200 metrów, po czym się zatrzymał. Załoga opuściła statek powietrzny o własnych siłach, nie odnosząc obrażeń. W wyniku zdarzenia, uszkodzeniu uległo dolne poszycie kadłuba oraz anteny oprzyrządowania samolotu.

2. Przyczyna zdarzenia:

Brak kontroli położenia podwozia zarówno przez instruktora jak i ucznia-pilota, skutkujące brakiem jego wypuszczenia do lądowania;

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Nieprzeczytanie listy kontrolnej do lądowania, będącej częścią procedury lądowania z jednym silnikiem niepracującym;
- 2) Zaniechanie przez załogę stosowania standardowych procedur operacyjnych zapisanych w podręczniku SOP² ośrodka szkolenia;
- 3) Brak wystarczającego nadzoru i reakcji ze strony instruktora nad czynnościami wykonywanymi przez ucznia-pilota;
- 4) Zbyt późne przekazanie załodze przez kierującego lotami informacji o braku wypuszczonego podwozia.

¹ MEP(L) - Uprawnienie do wykonywania lotów samolotem wielosilnikowym (ang. Multi-engine)

² SOP - Standardowa procedura operacyjna (ang. Standard Operating Procedures)

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

- 1) Przeprowadzenie spotkania standaryzacyjnego dla instruktorów, podczas którego omówione zostało zdarzenie oraz przeprowadzenie szkolenia z SOP i list kontrolnych samolotu Tecnam P2006T;
- 2) Przeprowadzenie praktycznego spotkania standaryzacyjnego dla instruktorów szkolących na tym typie samolotu, mającego na celu omówienie sposobu użytkowania instalacji wypuszczania i chowania podwozia oraz działania systemów ostrzegawczych;
- 3) Omówienie zdarzenia wśród pilotów oraz kadry instruktorskiej podczas szkolenia o tematyce Bezpieczeństwo Lotnicze;
- 4) Uwzględnienie przez CFI³ symulacji zaistniałego zdarzenia w lotach sprawdzających kompetencje instruktorskie na samolocie Tecnam P2006T.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)

³ CFI – Szef Instruktorów Lotniczych (ang. Chief Flight Instructor)