



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 29 stycznia 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

## 2024-0004

NUMER ZDARZENIA

TECNAM P92 ECHO SUPER, SP-SKNN

Lądowisko Milewo, 16 lutego 2024

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 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 i analiza zdarzenia

W dniu 16 lutego 2024 r. pilot samolotu Tecnam P92 Echo Super o znakach rozpoznawczych SP-SKNN zaplanował lot na przebazowanie z lądowiska w Zatorze (EPZT) na lądowisko w Milewie (EPMX). Miał to być pierwszy lot tego pilota swoim nowo zakupionym samolotem. Oprócz pilota, na pokładzie znajdował się także pasażer. Przed wylotem pilot skontaktował się telefonicznie z właścicielem lądowiska w Milewie i uzyskał zgodę na lądowanie. W trakcie rozmowy został poinformowany, że początek drogi startowej RWY18, na odcinku ok. 200 m, jest podmokły i nie nadaje się do przyziemienia. Start z lądowiska w Zatorze nastąpił ok. godziny 14:00<sup>1</sup> a planowane lądowanie w Milewie ok. godz. 16.00. Lot przebiegał bez zakłóceń. Dolatując do lądowiska docelowego, pilot zaplanował podejście do RWY36. Jednak pojawienie się w pobliżu innego samolotu wymusiło zmianę decyzji odnośnie kierunku lądowania. Ostatecznie pilot rozpoczął podejście i lądowanie na RWY18. W końcowej fazie podejścia do lądowania, samolot utrzymywał kierunek i stały kąt podejścia. Jednak wychylone klapy w konfiguracji do lądowania oraz brak reakcji dzwignią gazu przez pilota, spowodowały postępujący spadek prędkości lotu. Po minięciu ogrodzenia lądowiska, na wysokości około 2 m nad ziemią - odpowiedniej do załamania toru lotu oraz wyrównania, doszło do głębokiego przeciągnięcia. Pilot nie opanował zaburzenia równowagi poprzecznej, przez co samolot przechylił się lekko na lewe skrzydło i jednocześnie tracąc kierunek twardo przyziemił. Trawers, wyłamanie przedniej stójki podwozia oraz zahaczenie śmigłem o trawiastą nawierzchnię lądowiska, skutkowały natychmiastowym kapotażem. Samolot uległ znacznym uszkodzeniom. Nie doszło do pożaru. Pilot wyłączył iskrowniki, włącznik główny oraz zamknął zawory paliwowe. Wraz z pasażerem wydostał się z kokpitu o własnych siłach. Świadczenie zdarzenia wezwali służby ratownicze. Przybyli na miejsce strażacy odłączyli i zdemontowali z kadłuba samolotu akumulator. Służby medyczne dokonały oceny stanu zdrowia załogi. Pasażer został zabrany do szpitala w Płońsku. Po przeprowadzeniu badań został wypisany do domu.

## 2. Przyczyna zdarzenia

Doprowadzenie przez pilota do utraty siły nośnej (przeciągnięcia) nad ziemią, której skutkiem było uderzenie w ziemię, a następnie kapotaż.

## 3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- Brak kontroli prędkości w fazie podejścia do lądowania.

---

<sup>1</sup> Wszędzie, jeśli nie podano inaczej czas lokalny – GMT+1godz.

- Zmiana kierunku lądowania na RWY18, o którym pilot był poinformowany, że nie nadaje się do lądowania.
- Małe doświadczenie ogólne pilota oraz na pilotowanym typie samolotu.
- Znaczne przerwy w pilotowaniu samolotu (co najmniej 90 dni ), lot na nowym typie bez właściwego przygotowania.

**4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie określono.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)