



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 18 września 2024

w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0008

FLYSYNTHESIS S.R.L., TEXAN EVO 915 IS turbo,

I-E257, właściciel prywatny.

1 marca 2024 roku, lotnisko EPPT

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



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

Po analizie materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 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), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 1 marca 2024 roku pilot-właściciel statku powietrznego typu TEXAN EVO 915 IS turbo o znakach rejestracyjnych I-E257 wykonał przelot rekreacyjny z miejscowości Nieborów na lotnisko EPPT z zamiarem wykonania kilku lotów po kręgu. W trakcie wykonywania drugiego kręgu, o godzinie 14:35LT nastąpiło przyziemienie samolotu bez wypuszczonego podwozia. Pilot opuścił kabinę o własnych siłach a samolot uległ uszkodzeniu.



Rys 1. Samolot TEXAN EVO 915 IS turbo po przyziemieniu bez podwozia na lotnisku EPPT. (Źródło: PKBWL).

Wykonane po lądowaniu oględziny samolotu wykazały uszkodzenie podwozia, klap, przedniej opony i łopat śmigła.

2. Przyczyna zdarzenia

W trakcie drugiego podejścia do lądowania nie wykonano normalnej procedury wypuszczenia podwozia a przed lądowaniem nie sprawdzono jego położenia ani zablokowania.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)