



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 355/20

UCHWAŁA

z dnia 27 stycznia 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	<i>Samolot, TECNAM – P2006T</i>
Znaki rozpoznawcze SP:	<i>SP-LFA</i>
Data zdarzenia:	<i>3 lutego 2020 r.</i>
Miejsce zdarzenia:	<i>Lotnisko, Piotrków Trybunalski (EPPT)</i>

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego, **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 3 lutego 2020 r. podczas lotów szkolnych na samolocie TECNAM – P2006 T wg Programu Szkolenia do licencji CPL(A) miało miejsce lądowanie bez podwozia. Samolot lądował na asfaltowym pasie startowym na kierunku 23. Po przyziemieniu na „brzuchu” zakończył dobieg po około 120 metrach. W trakcie dobiegu odchylił się o 90° w lewo w stosunku do kierunku lądowania i zatrzymał się z kadłubem w połowie wysuniętym poza asfaltowy pas startowy.

Do zdarzenia doszło podczas ostatniego (28-go) lotu z serii lotów szkolnych na symulację sytuacji awaryjnych (awaria silnika, lądowanie na zapasowych przyrządach, lądowanie przy użyciu różnych wariantów mechanizacji skrzydła, przerwane starty przed osiągnięciem prędkości rotacji VR).

Komisja użytkownika ustaliła, że do zdarzenia doszło w wyniku błędu w komunikacji między instruktorem i pilotem szkolonym. W trakcie podejścia do lądowania szkolony pilot był przeświadczony, że ma kontynuować ćwiczenie przerwane podejścia do lądowania, w trakcie którego popełnił błąd – zamiast przestawić klapy na mniejszy kąt, schował podwozie. Instruktor chciał zakończyć serię lotów i nakazał lądowanie. Jego zdaniem przed lądowaniem (w trakcie wykonywania listy kontrolnej – *Before Landing Checklist*) podwozie zostało wypuszczone i świeciły się wszystkie lampki sygnalizacji wypuszczonego podwozia.

Instruktor nie zwrócił uwagi na to, że szkolony pilot schował podwozie. Błędy popełnione przez szkolonego pilota i instruktora najprawdopodobniej wynikały ze zmęczenia dużą ilością lotów wymagających od załogi znacznej koncentracji.

W trakcie oględzin samolotu przez służby techniczne po zdarzeniu stwierdzono, że podwozie działało bez zarzutów.

2. Przyczyną zdarzenia była:

Nieprawidłowa komunikacja w załodze podczas lotu szkolnego.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Wykonywanie ćwiczeń bez przerw na ich omówienie i odpoczynek załogi.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:

W związku z tym, że przyczyną nieporozumienia między pilotem szkolonym i instruktorem mogło być przemęczenie załogi, użytkownik opracował procedury zabezpieczające przed tego typu zdarzeniami i wydał zarządzenie, w którym ustanowił szczegółowe zasady wykonywania lotów podczas szkoleń z zakresu sytuacji awaryjnych.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji