



RAPORT KOŃCOWY

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 (EPMX), 16 lutego 2024

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.

LOC-I: Utrata kontroli – w locie

ARC: Nieprawidłowy kontakt z drogą startową

Raport został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego podjęcia.

Raport 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>

1. Przebieg 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. Samolot był po wymianie silnika oraz po obsłudze planowej, zakończonej lotem próbnym-kontrolnym, trwającym ok. 30 minut. W trakcie oblotu na pokładzie znajdował się nowy oraz poprzedni właściciel, który pilotował samolot. Po próbie, 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 14:00¹ 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. Kamera lotniskowa zarejestrowała końcową fazę podejścia i wypadek, w wyniku którego 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.



Rys. 1 Samolot Tecnam P92 Echo Super, SP-SKNN, po kapotażu na lądowisku w Milewie
[źródło: właściciel samolotu]

¹ Wszędzie, jeśli nie podano inaczej czas lokalny – GMT+1godz.

2. Istotne informacje

2.1. Dane pilota

Pilot-dowódca statku powietrznego: Mężczyzna lat 56 posiadał:

- licencję pilota samolotowego turystycznego PPL (A), z wpisanym uprawnieniem SEP(L), ważnym do 31 października 2025 r.
 - orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 z ograniczeniem VDL, ważne do 27 września 2024 oraz orzeczeniem LAPL, ważnym do 29 września 2025 r.;
 - nalot ogólny na samolotach – 56 h 18 min, w tym:
 - na typie Tecnam 2008 – 54 h 18 min;
 - na typie Tecnam P92 Echo Super – 2 h;
- Nalot przed zdarzeniem:
- w ciągu ostatnich 24 h: brak;
 - w ostatnich 7 dniach: brak;
 - w ostatnich 90 dniach: brak.

2.2. Zdolność do lotu oraz dokumenty samolotu

Samolot był sprawny technicznie.

Samolot posiadał wszystkie wymagane dokumenty zdatności do lotu, niezbędne do dopuszczenia do eksploatacji.

Samolot był ubezpieczony (polisa OC).

2.3. Przebieg zdarzenia

Do analizy zdarzenia wykorzystano zapis z monitoringu zainstalowanego na lądowisku Milewo, zeznania świadków oraz oświadczenia uczestników zdarzenia.

W końcowej fazie podejścia do lądowania, samolot utrzymywał kierunek i stały kąt podejścia. Jednak wychylone klapy w konfiguracji do lądowania oraz brak reakcji dźwigni 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.



Rys. 2 Moment zderzenia samolotu z ziemią [źródło: kamera przemysłowa na lądowisku Milewoj]

3. Wnioski

3.1. Ustalenia

- 1) Pilot posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lotu jednak jego doświadczenie lotnicze były niewielkie.
- 2) Samolot był sprawny technicznie i posiadał wymagane dokumenty.
- 3) Samolot był ubezpieczony.
- 4) Na skutek przeciągnięcia nad ziemią pilot utracił kontrolę nad równowagą poprzeczną, a samolot zderzył się z ziemią i skapotował.
- 5) W trakcie zdarzenia jedynie pasażer odniósł lekkie obrażenia ciała.
- 6) Samolot został poważnie uszkodzony.

3.2. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające

- 1) Brak kontroli prędkości w fazie podejścia do lądowania.
- 2) Zmiana kierunku lądowania na RWY18, o którym pilot był poinformowany, że nie nadaje się do lądowania.
- 3) Małe doświadczenie ogólne pilota oraz na typie.
- 4) Znaczne przerwy w pilotowaniu samolotów (co najmniej 90 dni), lot na nowym typie bez właściwego przygotowania.

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano