



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2020/2320**

**UCHWAŁA**

**z dnia 20 października 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Cessna 150 / Samolot, Cirrus SR22T / Samolot, Embraer ERJ195
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-HMN / SP-AMD / SP-LNM
<b>Data zdarzenia:</b>	12 sierpnia 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	EPWR

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia przedstawionego przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, 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 12.08.2020 r. w rejonie lotniska EPWR loty wykonywały trzy samoloty: Cessna 150 o znakach rozpoznawczych SP-HMN (dalej nazywany „Cessna”), Cirrus SR22T o znakach rozpoznawczych SP-AMD (dalej nazywany „Cirrus”), Embraer ERJ195 o znakach rozpoznawczych SP-LNM (dalej nazywany „Embraer”).

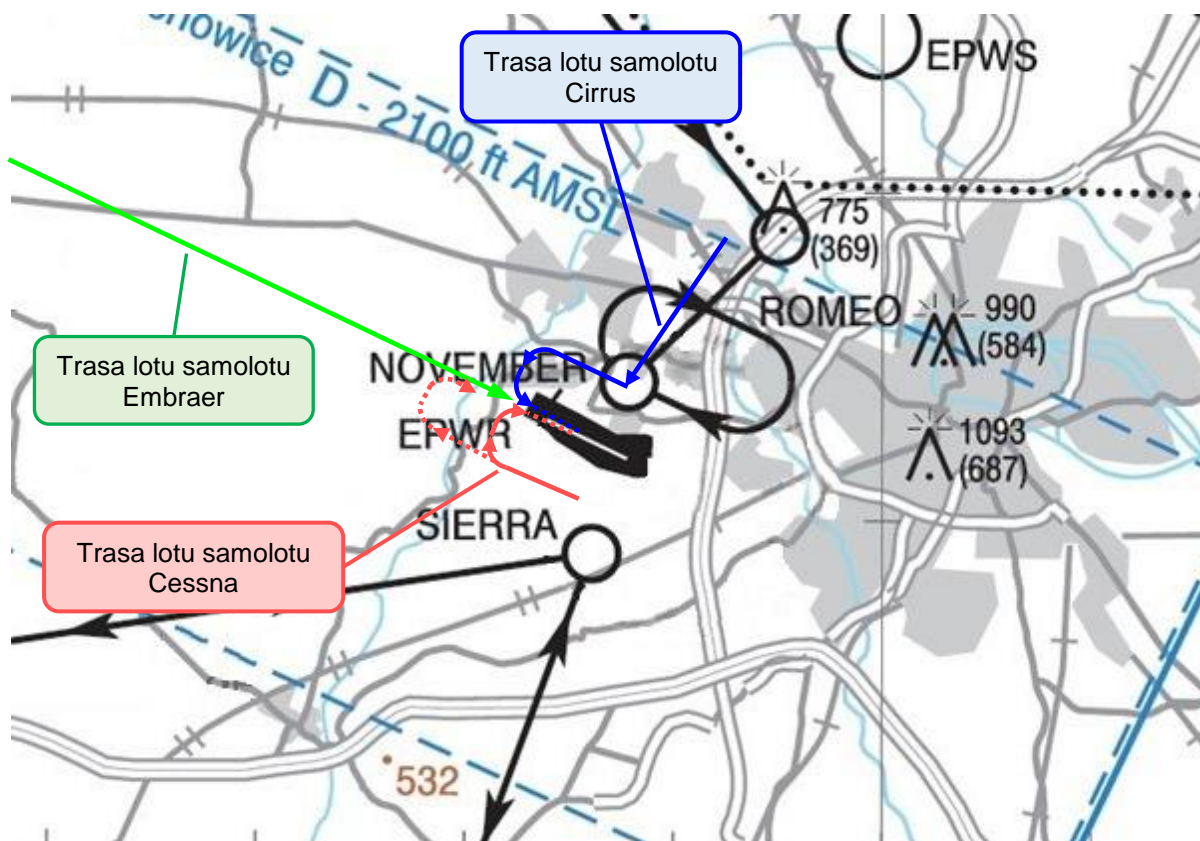
Około godz. 10:46<sup>1</sup> samolot Embraer znajdował się w TMA EPWR na FL 110 w locie według IFR, a do lotniska EPWR pozostało mu około 10 minut lotu. Kontroler TWR EPWR (dalej nazywany „krl TWR”) zezwolił na wlot samolotu Cirrus do CTR EPWR, do punktu VFR NOVEMBER. Samolot Cessna znajdował się w prawym kręgu nadlotniskowym do RWY 11 i otrzymał instrukcje wydłużenia odcinka z wiatrem.

Gdy samolot Cirrus, szybszy od samolotu Cessna, osiągnął punkt NOVEMBER, krl TWR wydał zezwolenie na jego podejście z lewym kręgiem nadlotniskowym oraz lądowanie na RWY 11. Chwilę później, pomimo wcześniej wydanej instrukcji wydłużenia pozycji z wiatrem, załoga samolotu Cessna zgłosiła pozycję po trzecim zakręcie. W związku ze zmianą sytuacji ruchowej, krl TWR zmienił kolejność samolotów do lądowania tak, że samolot Cessna otrzymał zezwolenie na lądowanie, a samolot Cirrus otrzymał instrukcje podejścia jako numer 2. Krl TWR nie skasował zezwolenia na podejście i lądowanie samolotu Cirrus, a jedynie poinformował załogę

<sup>1</sup> Czas w uchwale wyrażono według UTC = LMT - 2 h.

o ruchu samolotu Cessna i możliwości wykonania trzeciego zakrętu. Samolot Embraer znajdował się wtedy na długiej prostej do RWY 11, około 3 min do lądowania. Krl TWR przekazał załodze samolotu Embraer informacje o ruchu poprzedzającym, ale nie nakazał jej zmniejszenia prędkości. Gdy samolot Cessna wylądował i opuścił RWY 11, krl TWR ponownie wydał zezwolenie na lądowanie samolotu Cirrus, tym razem na „lądowanie z przelotem”, co miało zapobiec długiemu zajęciu RWY 11 po jego lądowaniu.

Gdy samolot Embraer znajdował się w odległości około 1 NM od progu RWY 11 na wysokości 800 ft AMSL, krl TWR przekazał jego załodze instrukcję odejścia na drugi krąg z kursem RWY 11, z naborem wysokości do 3000 ft AMSL oraz nawiązania łączności z APP Poznań. Z powodu niepoprawnie użytego przez krl TWR słownictwa oraz długiej wypowiedzi, nie można było określić czy rozpoczęcie odejścia na drugi krąg przez załogę samolotu Embraer nastąpiło w wyniku instrukcji wydanej przez krl TWR, czy też decyzji załogi. Instrukcja odejścia została wydana zbyt późno, gdy samolot znajdował się około 1 NM od progu RWY 11, a zwykle powinna być ona przekazana zanim znajdzie się on w odległości 2 NM od punktu przyziemienia.



Rys. 1. Trasy lotu samolotów w rejonie lotniska EPWR [źródło: PAŻP, PKBWL]

Około godz. 10:56 załoga samolotu Embraer rozpoczęła procedurę odejścia na drugi krąg, przechodząc na wznoszenie z wysokości 600 ft AMSL. Samolot Cirrus znajdował się w tym czasie na RWY 11 około 1 NM przed samolotem Embraer. Wzniesienie lotniska EPWR wynosi 400 ft AMSL. Po wykonaniu ponownego podejścia samolot Embraer wylądował na lotnisku EPWR o godz. 11:10.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

**Przyczyną zbyt późnego odejścia samolotu Embraer na drugi krąg było opóźnione przekazanie decyzji o przerwaniu jego podejścia.**

## **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- 1) Wykonanie przez załogę samolotu Cessna trzeciego zakrętu w standardowy sposób zamiast wydłużenia odcinka z wiatrem, co zaburzyło zaplanowany układ ruchu.
- 2) Wydanie zezwolenia na podejście samolotu Cirrus jako nr 2 przed samolotem Embraer zamiast przerwania jego podejścia do lądowania.
- 3) Brak przekazania załodze samolotu Embraer instrukcji zmniejszenia prędkości na podejściu końcowym.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający:**

Z wynikiem badania zapoznano kontrolera TWR EPWR.

## **5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)