



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 11 czerwca 2025 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

2023-0010

NUMER ZDARZENIA

Samolot Czech Sport PS-28 „Cruiser”, SP-GBC

Samolot Tecnam P22008-JC, SP-LFK

17 marca 2023 r., Piotrków Trybunalski (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



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>

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 2017 r., poz. 1995), 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 zdarzenia:

W dniu 17 marca 2023 r. pilot samolotowy z licencją PPL(A), z ważnym uprawnieniem SEP(L), przygotował się do samodzielnego lotu samolotem PS-28 „Cruiser” SP-GBC, w celu budowania nalotu. Zaplanował lot po trasie Warszawa Babice (EPBC) – Piotrków Trybunalski (EPPT) – Warszawa Babice (EPBC). Po starcie z EPBC pilot stwierdził brak działania odbiornika nawigacyjnego GPS, wykonywał więc lot posługując się mapą lotniczą VFR. Wlot do strefy ruchu lotniskowego ATZ EPPT zaplanował przez punkt „W”, od zachodniej strony lotniska. Lądowanie miało nastąpić bez zatrzymania (touch and go). Po minięciu punktu „K” lotniska EPLL, pilot zmienił trasę dolotu do EPPT z punktu „W” na punkt „N”, znajdujący się na północ od EPPT. Dolot przez ten punkt wykonywał do EPPT po raz pierwszy. Po osiągnięciu punktu „N”, zgłosił się do kierującego lotami na EPPT o zezwolenie na wlot do ATZ. Został poinformowany o drodze startowej w użyciu i ruchu nad lotniskiem. Otrzymał także instrukcję dolotu do prostej do RWY 21 oraz wymóg zgłoszenia długiej prostej do RWY. Jednak lecąc z kursem około 190° w kierunku lotniska pilot utracił orientację geograficzną. W odpowiedzi na pytanie kierującego lotami o odległość od EPPT odpowiedział, że znajduje się około 3 mile na północ. Nie podał jednak, że nie widzi lotniska. Kierujący lotami dostrzegł samolot zbliżający się z kierunku północnego dopiero w rejonie trzeciego zakrętu lewego kręgu do RWY 21. Do tego samolotu wydał polecenie wykonania zakrętu w lewo, na prostą do lądowania. W tym czasie pilot SP-GBC wypatrzył lotnisko i jednocześnie zauważył zbliżający się na kursie przeciwnym samolot SP-LFK. W celu uniknięcia kolizji wykonał zakręt w prawo, na kurs rozbieżny. SP-LFK wykonywał lot szkolny po kręgu. Instruktor w tym samolocie przejął sterowanie i także wykonał manewr ominięcia SP-GBC. Samoloty minęły się bezpiecznie, w odległości w pionie około 100 metrów.

Dalszy przebieg lotu obu samolotów przebiegł zgodnie z planami. Pilot SP-GBC wykonał „touch and go” i wrócił zaplanowaną trasą do EPBC.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Utrata przez pilota wykonującego lot trasowy orientacji geograficznej w strefie ruchu lotniskowego (ATZ), podczas dolotu do lotniska EPPT, prawdopodobnie na skutek zmiany punktu wlotowego do ATZ.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Przed kolejnym lotem trasowym pilota Ośrodek Szkolenia Lotniczego zrealizował:

- szkolenie teoretyczne dla pilota z zakresu bezpieczeństwa lotniczego;
- kontrolę wiedzy teoretycznej;
- kontrolę techniki pilotażu.

Samolot SP-GBC, po wymianie odbiornika GPS, przywrócono do eksploatacji.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)