



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 27 maja 2025 r.

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0024

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2008 MK II, SP-LFO

30 kwietnia 2024 r., 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



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 dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2023 poz. 2110 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 30 sierpnia 2024 r., na lotnisku Piotrków Trybunalski (EPPT), odbywały się loty szkolne samolotowe i szybowcowe. Około godziny 11:50 LT w kręgu nadlotniskowym znajdowały się dwa samoloty typu Tecnam P2008. Załoga pierwszego z nich, w składzie instruktor i uczeń-pilot, zgłosiła prostą do RWY 21, deklarując zamiar pełnego lądowania. Od kierującego lotami otrzymała zgodę na lądowanie z jednoczesną informacją, aby po zakończeniu dobiegu zwolniła drogę startową w TWY "B", na końcu RWY 21. Załoga potwierdziła otrzymaną zgodę.

Za pierwszym samolotem, do lądowania podchodził, jako drugi, samolot Tecnam SP-LFO. Dowódcą był pilot z licencją PPL(A). W trakcie lotu po kręgu otrzymał od kierującego lotami kolejność „2” do lądowania. Pilot zgłosił „prostą”, po czym otrzymał warunkową zgodę na lądowanie, o ile jego poprzednik zdąży opuścić drogę startową. Pilot odpowiedział kierującemu lotami, że „ląduje z uwagą”. Pomimo, że jego poprzednik znajdował się jeszcze na drodze startowej, pilot ten nie przerwał podejścia. Przyziemił, gdy poprzedzający samolot znajdował się w okolicy zjazdu w TWY „B”. Odległość między samolotami na ziemi wynosiła około 500 metrów. Samoloty bezpiecznie zwolniły drogę startową.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

1. Niewłaściwa ocena sytuacji ruchowej przez pilota samolotu SP-LFO, prowadząca do decyzji o lądowaniu na drodze startowej, gdy na jej końcu znajdował się jeszcze poprzedzający samolot.
2. Niezrozumienie przez pilota SP-LFO korespondencji radiowej od kierującego lotami, w której zgoda na lądowanie była warunkowa i wiązała się z opuszczeniem drogi startowej przez poprzednika.
3. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym mógł być pośpiech pilota SP-LFO, związany ze zbliżającą się godziną planowanego zakończenia lotu.

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

Operator przeprowadził odprawę bezpieczeństwa z pilotem samolotu SP-LFO, podczas której omówiono szczegółowo zdarzenie oraz warunki, w których należy przerwać lądowanie.

**4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące
bezpieczeństwa:**

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)