



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 26 sierpnia 2024  
w sprawie incydentu lotniczego

## 2020/2350

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Tecnam P2006T, SP-MEL /  
Samolot, Piper P34, SP-TUE

12 sierpnia 2020 r., TMA Łódź

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



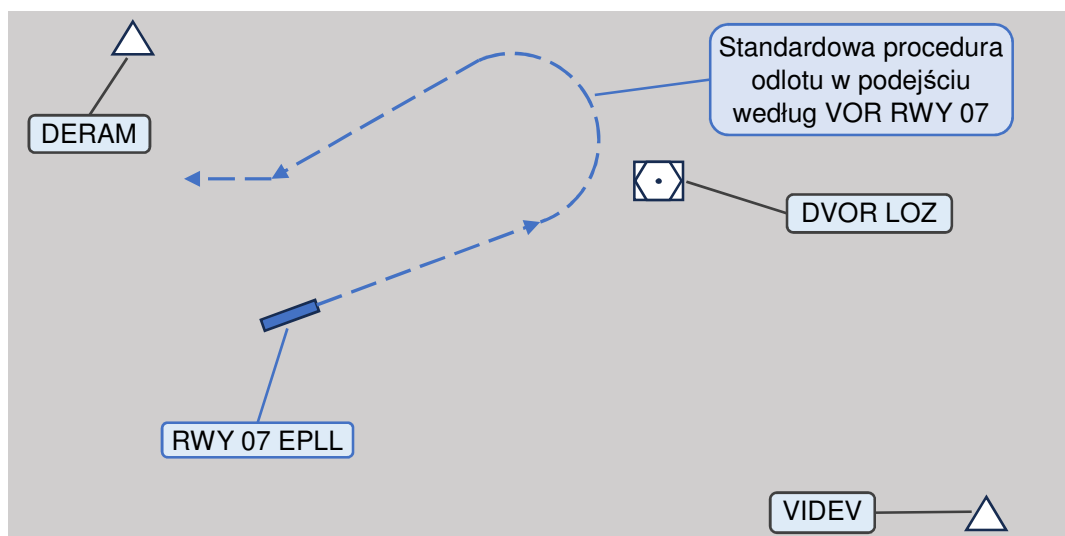
<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

## 1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 12 sierpnia 2020 r. załoga samolotu Piper PA-34 o znakach rozpoznawczych SP-TUE (dalej nazywany „Piper”) wykonywała lot po trasie z lotniska Rzeszów (EPRJ) z zamiarem wykonania niskiego przelotu nad RWY<sup>1</sup> 07 lotniska Łódź (EPLL) i powrotu na lotnisko startu. Wlot samolotu Piper w przestrzeń TMA<sup>2</sup> Łódź nastąpił około godz. 09:00<sup>3</sup>. Samolot wykonywał standardowy dołot według wskazań przyrządów (STAR<sup>4</sup> SOXER 1R).

W tym czasie, samolot Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-MEL (dalej nazywany „Tecnam”), po starcie z RWY 07 lotniska EPLL, doleciał do DVOR<sup>5</sup> LOZ i rozpoczął nad tym punktem oczekiwanie na wysokości 3000 ft<sup>6</sup>. DVOR LOZ znajduje się około 10 NM od lotniska, na kursie RWY 07.



Rys. 1. Szkic położenia lotniska EPLL i punktów nawigacyjnych [źródło: PAŻP]

<sup>1</sup> Droga startowa (ang. runway).

<sup>2</sup> Rejon kontrolowany lotniska (ang. terminal control area).

<sup>3</sup> Czasy w uchwale wyrażono według LMT=UTC + 2 h.

<sup>4</sup> Standardowy dołot według wskazań przyrządów (ang. standard instrument arrival).

<sup>5</sup> Dopplerowska radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF (ang. Doppler VHF omnidirectional radio range).

<sup>6</sup> Wysokości w uchwale wyrażono według średniego poziomu morza (ang. AMSL, above mean sea level).

Krl<sup>7</sup> TWR<sup>8</sup> (kontroler) przekazał zezwolenie na podejście samolotu Piper, a następnie wydał instrukcję, którą załoga miała wykonać zarówno po niskim przelocie, jak i w przypadku nieudanego podejścia. Instrukcja obejmowała lot do punktu DERAM, wznoszenie do wysokości 4000 ft, lot przez punkty LOZ i VIDEV z wchodzeniem i utrzymywaniem FL<sup>9</sup>100. Załoga poprawnie powtórzyła instrukcję, ale po chwili poprosiła kontrolera o zezwolenie na lot po prostej do punktu VIDEV po niskim przelocie. Kontroler zabronił i udzielił informacji o ruchu IFR nad punktem LOZ na wysokości 3000 ft.

O godzinie 09:12 kontroler przekazał załodze samolotu Piper zezwolenie na niski przelot nad RWY 07. Po niskim przelocie załoga zgłosiła, że leci z kursem RWY 07 i wznosi się do wysokości 4000 ft. Kontroler natychmiast skorygował załogę powtarzając, że ma lecieć do punktu DEMAR i jeszcze raz podał informację o ruchu nad punktem LOZ. Załoga nadal wykonywała lot z kursem RWY 07 w kierunku kolizyjnym z samolotem Tecnam. Kontroler wydał polecenie wykonania natychmiastowego zakrętu w kierunku północnym. Dopiero po tej komendzie załoga samolotu Piper zmieniła kierunek lotu na niekolizyjny z samolotem Tecnam. Krl TWR przekazał załodze samolotu Tecnam informację o ruchu zasadniczym oraz polecenie odlotu w kierunku południowym. Załoga przekazała, że odlatuje od LOZ w kierunku północno wschodnim, co kontroler zaakceptował.

Gdy samolot Piper, lecąc z kursem RWY 07, znajdował się na wysokości 2700 ft, samolot Tecnam wykonywał lot w kierunku przeciwnym na wysokości 3000 ft. Gdy samoloty znajdowały się na wysokości 3000 ft były już na kursach rozbieżnych, a odległość pomiędzy nimi zwiększała się, co zakończyło sytuację kolizyjną. Najmniejsza odległość pozioma między samolotami wynosiła około 3-4 NM, gdy znajdowały się one na tej samej wysokości.

Gdy samolot Piper osiągnął wysokość 4000 ft, kontroler zezwolił załodze na lot po prostej do punktu VIDEV.

W czasie zdarzenia w TMA Łódź i CTR<sup>10</sup> EPLL występowało średnie natężenie ruchu statków powietrznych, zwiększające się momentami do dużego. Ruch obejmował loty szybowcowe, loty treningowe samolotów według przepisów IFR i VFR oraz przeloty przez TMA. W TMA Łódź i CTR EPLL wyznaczono przestrzeń kontrolowaną klasy D. Kontroler zapewniał proceduralną kontrolę zbliżania. Warunki pogodowe pozwalały na bezpośrednią obserwację ruchu z TWR. Obserwacja wzrokowa jest podstawą kontroli ruchu lotniczego w TWR przy dobrej pogodzie i jedną z metod separacji w kontroli proceduralnej. Pomocą w monitorowaniu lotów obu samolotów był również wskaźnik radarowy zainstalowany w TWR.

---

<sup>7</sup> Kontroler ruchu lotniczego.

<sup>8</sup> Organ kontroli lotniska (ang. aerodrome control tower).

<sup>9</sup> Poziom lotu (ang. flight level).

<sup>10</sup> Strefa kontrolowana lotniska (ang. control zone).

Instrukcja wydana przez kontrolera załódze samolotu Piper, po niskim przelocie lub w przypadku nieudanego podejścia, była prawidłowa. Samoloty po niskim przelocie rozpoczynają zakręt na wysokości około 1500 ft, co zapewnia wystarczającą separację z ruchem oczekującym nad punktem LOZ na wysokości 3000 ft.

Kontrola proceduralna była prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wydawane przez kontrolera polecenia i instrukcje były prawidłowe, czytelne oraz potwierdzane przez pilotów. Korespondencja była wyraźna, a użyta frazeologia lotnicza prawidłowa.

Załoga samolotu Piper nie przekazała powodu niewykonania instrukcji odlotu i opóźnienia w wykonywaniu poleceń kontrolera.

## **2. Przyczyna zdarzenia**

Niewykonanie przez załogę samolotu Piper instrukcji odlotu po wykonaniu niskiego przelotu nad RWY.

## **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

Nie określono.

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

Nie sformułowano.

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

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)