



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom 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 incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 11 czerwca 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0076

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2008-JC, SP-LFH

Szybowiec SZD-30 „Pirat”, SP-2976

25 sierpnia 2024 r., 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 § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017, poz. 1995), Komisja postanowiła uzupełnić przyczynę przedstawioną w raporcie końcowym przez podmiot prowadzący badanie, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia

W dniu 25 sierpnia 2024 r. na lotnisku EPPT (Piotrków Trybunalski) odbywały się loty szkolne szybowcowe i samolotowe. Nad całością czuwał kierujący lotami oraz jego zastępca – instruktor szybowcowy, który znajdował się na starcie szybowcowym.

Około godz. 12:10 LT, po nieudanym nawiązaniu kontaktu z termiką, do lądowania na szybowcu SZD-30 „Pirat” podchodził uczeń-pilot. Uczeń dołączył do 3-go zakrętu lewego kręgu nadlotniskowego do RWY 21L. W tym czasie, znajdujący się na pozycji „z wiatrem” w kręgu samolot, rozpoczął imitację awaryjnego lądowania. Uczeń w szybowcu, po wyjściu na prostą do lądowania, kontynuował podejście na uchylonych hamulcach aerodynamicznych. Znajdując się na wysokości około 70 m AGL zauważył po swojej lewej stronie, dolatujący do osi podejścia samolot Tecnam. Samolot znalazł się w odległości około 20 m poniżej szybowca i wyprzedził go. Uczeń w szybowcu przymknął hamulce i chwilowo wyrównał lot, umożliwiając przelot samolotu pod szybowcem i tym samym unikając kolizji. Samolot wylądował bezpiecznie na RWY 21R. Szybowiec wylądował bezpiecznie na RWY 21L.

Kierujący lotami, pomimo że potwierdził drogą radiową informację od załogi samolotu o zamiarze wykonania imitacji awaryjnego lądowania po lewym kręgu przyznał, że nie obserwował ruchu na kręgu. Instruktor szybowcowy, który także nie rozpoznał zagrożenia wystarczająco wcześnie, nie obserwował wejścia szybowca w krąg, zauważył go dopiero w końcowej fazie podejścia, w chwili gdy samolot przelatywał pod szybowcem.

Pilot-instruktor samolotu, wykonujący lot szkolny z uczniem, w ogóle nie zauważył podchodzącego do lądowania szybowca.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Do zdarzenia doprowadziło kilka czynników:

- 1) Brak świadomości sytuacyjnej u kierującego lotami oraz jego zastępcy, polegający na niewłaściwym obserwowaniu ruchu nadlotniskowego oraz nieprzewidywaniu możliwych zagrożeń;

- 2) Decyzja instruktora w samolocie o wykonaniu ćwiczenia symulacji awaryjnego lądowania z lewym kręgiem, bez upewnienia się czy strefa podejścia do lądowania jest wolna od ruchu;
- 3) Nadmierna koncentracja załogi samolotu na zadaniu polegającym na wykonaniu lądowania ze zdławionym silnikiem, co doprowadziło do nieprawidłowego podziału uwagi.

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

- 1) Organizacja przeprowadziła szkolenie teoretyczne i praktyczne dla kierujących lotami w podmiotach operujących na lotnisku EPPT;
- 2) Organizacja wprowadziła zmiany w organizacji lotów na lotnisku EPPT, polegające m.in. na:
 - wprowadzeniu wymogu bezpośredniego nadzoru nad lotami szybowcowymi (przez instruktora szybowcowego na ziemi), w zakresie przygotowania lotów oraz prowadzenia startów;
 - wprowadzeniu wymogu obecności podczas lotów termicznych instruktora szybowcowego, który przy użyciu łączności radiowej współpracuje z kierującym lotami;
 - obowiązkowym zgłaszaniu zamiaru imitacji awaryjnego lądowania do kierującego lotami.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

5. Komentarz Komisji

Komisja zwraca uwagę na zwiększającą się liczbę operacji lotniczych w segmencie *general aviation* (GA) na polskich lotniskach i lądowiskach. Przyrost ten jest znaczący i ma charakter wykładniczy. Zjawisko to może i musi przekładać się na bezpieczeństwo operacji lotniczych. Prawdopodobieństwo zaistnienia kolizji rośnie, kiedy nagromadzenie statków powietrznych w danym wycinku przestrzeni jest znaczne. Dopuszczenie samolotów (także szybowców) w coraz nowocześniejszą i złożoną awionikę, w tym systemy monitorowania licznych parametrów lotu oraz pracy zespołu napędowego, może przyczyniać się do ograniczenia a czasem zaniechania obserwacji przestrzeni wokół statku powietrznego. Potwierdza to statystyka incydentów, mających miejsce zwłaszcza w rejonach tych lotnisk, gdzie ruch GA jest duży.

Podstawową zasadą i obowiązkiem pilota w lotach VFR, w tym szczególnie w strefie kręgu nadlotniskowego, jest zapewnienie separacji w stosunku do innych statków powietrznych. Obserwacja, przewidywanie i wyobrażnia są zatem kluczowe dla bezpiecznego wykonywania lotów i nie mogą być pominięte ani

ograniczane. Stanowią nieodzowny element pilotowania statku powietrznego – prawidłowej kontroli nad lotem. Warunkują tym samym bezpieczeństwo lotu.

Kolejność lądowania i zasady lotu po kręgu regulują odnośne przepisy, przy czym statek powietrzny bez napędu (szybowiec) ma pierwszeństwo lądowania przed samolotem. Warte uwagi jest (tam, gdzie to możliwe) rozdzielanie kręgów nadlotniskowych, osobno dla szybowców a osobno dla statków powietrznych z napędem. Również, zapewnienie nadzoru z ziemi (w postaci kierującego lotami) jest zasadne i leży w interesie tak organizacji jak i użytkowników ATZ. Wprowadzając zmiany w ruchu nadlotniskowym należy pamiętać o aktualizowaniu właściwych INOP operatorów i dla lotniska (lądowiska).

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(Podpis na oryginale)

.....

(Podpis na oryginale)