



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 marca 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0077

NUMER ZDARZENIA

Samolot PAC-750XL, SP-NTS

Samolot Cessna 152, SP-KER

2 sierpnia 2024 r., EPNT

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 2 sierpnia 2024 r. na lotnisku Nowy Targ (EPNT) odbywały się równocześnie loty samolotowe oraz skoki spadochronowe. Operacje realizowano z RWY 30. Do startów przygotowywano także szybowiec, sytuując go po południowej części, na początku RWY. Wyznaczony został kierujący lotami (KL), z którym wszystkie statki powietrzne posiadały łączność.

Około godz. 09:45 LMT, pilot samolotu PAC-750XL (PAC) zgłosił zajęcie RWY 30, wkołuwając nań z TWY A, a następnie kołował północną stroną RWY, do miejsca startu. W tym czasie, z THR RWY 30, po uzyskaniu zgody KL, rozpoczął rozbieg samolot Cessna 152 (Cessna).

Wydając zgodę na start KL zwrócił uwagę załodze Cessny aby start odbywał się z uwagą na kołujący skrajem drogi startowej PAC. Jednocześnie pilot samolotu PAC zadeklarował, że odsunie się poza RWY, czego ostatecznie nie uczynił.

KL obserwował oba samoloty, które minęły się na kierunkach przeciwnych w odległości około 30 m.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Do zdarzenia doprowadziło kilka czynników:

- a) funkcjonowanie na lotnisku EPNT tylko jednej TWY do RWY 30 co powoduje, że statki powietrzne zmuszone są kołować do startu po drodze startowej;
- b) wkołowanie samolotu na drogę startową bez uprzedniego nawiązania łączności z KL, który nie przewidział, że na czas startu innego statku powietrznego kołujący nie opuści RWY;
- c) praktykowanie startów z szerokiego na 80 m RWY, gdy jego skrajem przemieszcza się inny statek powietrzny;
- d) niewłaściwa ocena zagrożenia kolizją, w przypadku utraty kierunku przez startujący statek powietrzny.

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

- a) przerwanie operacji lotniczych w dniu zdarzenia w celu jego omówienia z uczestnikami;
- b) przeprowadzenie szkolenia dla kierujących lotami, instruktorów oraz przedstawicieli operatorów korzystających z lotniska, pod kątem bezpieczeństwa operacji w polu manewrowym lotniska;
- c) opracowanie projektu i studium wykonania dodatkowych dróg kołowania, bezpośrednio do THR RWY 30;
- d) doprecyzowanie zapisów w INOP w zakresie procedur naziemnego ruchu lotniczego w polu manewrowym lotniska.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)