



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 6 października 2025

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2025-0044

NUMER ZDARZENIA

Samolot holujący KR-030 „Topaz”, SP-SPRW

Szybowiec SZD-50-3 „Puchacz”, SP-3409

Samolot Tecnam P2008, znaku rozp. nie ustalono

23 maja 2025 r., EPKA

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 r., 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 23 maja 2025 r. na lotnisku EPKA odbywały się loty szybowcowe za samolotem. Nad bezpieczeństwem operacji czuwał koordynator lotów szybowcowych, a dodatkowo – kierujący lotami. Około godz. 11.30 LMT do lotniska doleciał samolot Tecnam P2008, którego pilot poprosił drogą radiową o zgodę na manewr typu „touch & go”. Kierujący lotami wydał taką zgodę, podając jako warunek „brak ruchu w strefie podejścia i lądowania”. W końcowej fazie podejścia do RWY29L i podczas przyziemienia samolotu Tecnam, kierujący lotami zauważył startujący zespół samolot-szybowiec, który chwilę wcześniej rozpoczął rozbieg z równoległego RWY29R. Zespół, tuż po starcie, rozpoczął zakręt na południe, przecinając tym samym oś RWY29L, na którym znajdował się Tecnam. Kierujący lotami natychmiast przekazał informację o ruchu do pilota samolotu Tecnam. Pilot Tecnama, tuż po starcie, zauważył zbliżający się zespół i wykonał unik w lewo, unikając w ten sposób kolizji.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Niejednoznaczne zasady kierowania lotami oraz niewłaściwa komunikacja pomiędzy koordynatorem lotów szybowcowych (znajdującym się w kwadracie szybowcowym) a kierującym lotami (przebywającym w budynku portu);
- 2) Nierozpoznanie przez koordynatora lotów szybowcowych możliwego zagrożenia konfliktem ruchowym w przestrzeni nadlotniskowej i niewstrzymanie startu zespołu do czasu odlotu samolotu wykonującego manewr „touch & go”;
- 3) Niewielkie doświadczenie pilota samolotu holującego w uwarunkowaniach ruchowych na lotnisku EPKA, a przez to przedwczesny zakręt po starcie;
- 4) Zbyt duża poprawka „na wiatr”, przyjęta przez pilota samolotu holującego, skutkująca przelotem nad równoległą, zajęłą drogą startową.

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

- 1) Organizacja przeprowadziła odprawę bezpieczeństwa z personelem latającym oraz koordynującym operacje lotnicze na lotnisku EPKA, omawiając warunki wykonywania tzw. lotów łączonych, możliwe przypadki szczególne oraz sposoby postępowania w sytuacjach niestandardowych;
- 2) Organizacja wprowadziła wymóg ścisłej współpracy osób funkcyjnych w ten sposób, że w przypadku nieobecności kierującego lotami w kwadracie szybowcowym, koordynator zezwoli na start zespołu samolot-szybowiec dopiero po otrzymaniu zgody od kierującego;
- 3) W przypadku jednoczesnego zamiaru startu lub lądowania na równoległych RWY, załogi statków powietrznych powinny potwierdzić drogą radiową, że obserwują się wzajemnie.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

Podpisy na oryginale

.....

Podpisy na oryginale