



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 **incydentu lotniczego**

2022-1614

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2008-JC, SP-HSI

Samolot Tecnam P2008-JC, SP-LFF

13 kwietnia 2022 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 materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 13 kwietnia 2022 r. samoloty wykonywały lewe kręgi do RWY 21 lotniska EPPT. Około godz. 8:20 LT, po wykonaniu konwojera, wystartował Tecnam P2006-JC, SP-LFF. Krótco po nim wystartował drugi Tecnam P2006-JC, SP-HSI. Oba te samoloty operowały w ramach lotów szkolnych, w załogach dwuosobowych (z instruktorami na pokładach).

Pilot SP-HSI, pomimo świadomości ruchu przed nim, prawdopodobnie nie obserwował poprzednika. Nie dostosowując miejsca wykonania pierwszego zakrętu do lecącego przed nim samolotu SP-LFF, wykonał ten zakręt przedwcześnie. Skutkowało to wyprzedzeniem SP-LFF na kręgu i zbliżeniem obu samolotów w okolicy drugiego zakrętu. Tory lotów samolotów przecięły się, a różnica wysokości przy wymijaniu wyniosła kilkadziesiąt metrów. Przebieg zdarzenia wskazuje, że do chwili wyminięcia, załogi obu samolotów nie widziały się wzajemnie. Zdarzenie obserwował pilot innego samolotu znajdującego się w kręgu, który potwierdził powyższe ustalenia. Oba samoloty wylądowały bezpiecznie w zamierzonych destynacjach.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Do zdarzenia doprowadziło kilka czynników:

- 1) Niedostosowanie trajektorii lotu po kręgu przez załogę samolotu startującego za poprzednikiem, polegające na przedwczesnym wykonaniu pierwszego zakrętu kręgu, bez uwzględniania pozycji poprzednika;
- 2) Niewystarczająca obserwacja ruchu statków powietrznych na kręgu nadlotniskowym przez załogę samolotu startującego jako „drugi” (za poprzednikiem) i – w efekcie – utrata świadomości sytuacyjnej co do położenia poprzednika;
- 3) Niewystarczająca obserwacja przestrzeni, przynajmniej w stronę zakrętu, przez załogę samolotu startującego jako „pierwszy”, która nie dostrzegła odpowiednio wcześniej ruchu potencjalnie kolizyjnego.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot odpowiedzialny za kierowanie lotami na lotnisku EPPT:

W ramach szkolenia odświeżającego w ATO LFA omówiono zdarzenie w środowisku instruktorów szkolenia praktycznego.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(Podpis na oryginale)

.....

(Podpis na oryginale)