



RAPORT KOŃCOWY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 3 września 2025 r.

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2022/1738

NUMER ZDARZENIA

1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
2. Embraer – ERJ190-200, SP-LNF
3. Airbus – A320-214, D-AIZJ

18 kwietnia 2022 r. CTR/TMA lotnisko EPKK

ATM: ATM/CNS

MAC: AIRPROX/niebezpieczne zbliżenie/kolizja
w powietrzu

OTHER: Other

Raport został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego podjęcia.

Raport 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

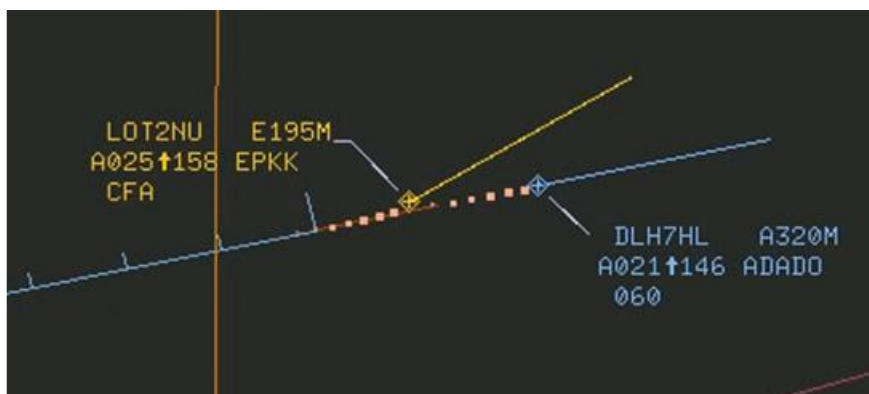


Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



1. Przebieg zdarzenia

W dniu 18 kwietnia 2022 roku, podczas podejścia RNP do lądowania na RWY 07 w EPKK, statek powietrzny typu Embraer 195 o znakach rozpoznawczych SP-LNF (dalej: SP1) wykonał procedurę nieudanego podejścia. Około 10 sekund wcześniej, z tego samego kierunku, wystartował statek powietrzny typu Airbus A320 o znakach rozpoznawczych D-AIZJ (dalej: SP2). Po otrzymaniu informacji o odejściu na drugi krąg przez SP1, kontroler TWR KK wydał załodze SP2 polecenie kontynuowania lotu z kursem pasa (straight ahead), natomiast załodze SP1 polecenie natychmiastowego skrętu w lewo na północ. W tym momencie separacja między SP1 a SP2 wynosiła 1,3 NM w poziomie oraz 300 ft w pionie. Po zwiększeniu separacji do odległości około 1,5 NM i wysokości 400 ft na kursach rozbieżnych, kontroler TWR KK przekazał SP1 i SP2 na łączność APP KK. SP1 wylądował na lotnisku EPKK bez następstw. SP2 kontynuował lot do lotniska docelowego.



Rys. 1. Pozycja SP1 po rozpoczęciu zakrętu w lewo na północ i SP2 lecącej z kursem RWY 07. [Źródło: podmiot badający zdarzenie - PAŻP].

2. Istotne informacje

Kontroler DIR KK naprowadził radarowo SP1 na prostą do pasa RWY 07 w odległości około 11,5 NM, na wysokości 4000 ft. Nie stosował kontroli prędkości wobec SP1. W odległości około 7,5 NM na prostej załoga SP1 utrzymywała prędkość 209 kt zamiast wymaganych 160 kt. Z analizy zobrazowania radarowego wynika, że podchodzący SP1 trzykrotnie przeciął linię podejścia, zanim ustabilizował się na kursie pasa w odległości około 3 NM od progu, utrzymując przy tym wysokość 2400 ft ALT zamiast 1800 ft ALT (1000 ft AGL).

W momencie, gdy SP1 znajdował się w odległości około 2,5 NM na prostej do lądowania, kontroler TWR KK wydał załodze SP2 zezwolenie na start z drogi startowej RWY 07. Po oderwaniu się SP2 od pasa, kontroler TWR wydał zezwolenie na lądowanie załodze SP1, znajdującej się w odległości około 0,5 NM od progu pasa. Jednak cztery sekundy później załoga SP1 uznała podejście

za niestabilne (prędkość przekraczała 160 kt) i podjęła decyzję o odejściu na drugie okrążenie.

3. Wnioski

Zezwolenie na lądowanie udzielone załodze SP1 zostało wydane w warunkach niewystarczającej separacji względem startującego z tej samej drogi startowej SP2.

3.1. Ustalenia

Kontroler TWR KK planował start SP2 przed lądowaniem SP1 o czym poinformował kontrolera DIR. Kontroler DIR nie stosował wobec SP1 kontroli prędkości przed przekazaniem go na łączność z TWR KK a kontroler TWR KK nie zapewnił separacji pomiędzy startującym SP2 a lądującym SP1.

3.2. Przyczyny i czynniki sprzyjające

Bezpośrednią przyczyną zdarzenia był brak wyprzedzającej decyzji kontrolera TWR KK o cofnięciu wcześniej wydanego zezwolenia na lądowanie dla statku powietrznego SP1 oraz skierowaniu go na drugi krąg, pomimo obserwowanej dużej prędkości podejścia i ograniczonej możliwości zapewnienia wymaganej separacji.

Niezastosowanie przez kontrolera DIR KK kontroli prędkości wobec podchodzącego statku powietrznego SP1.

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie zaproponowano
