



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 22 lipca 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2020/1451

NUMER ZDARZENIA

Samolot, TECNAM P2008-JC, SP-TIK

17 czerwca 2020 r., lotnisko EPLL

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 2007 r. Nr 35, poz. 225), 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 i analiza zdarzenia

W dniu 17 czerwca 2020 r. załoga samolotu Tecnam P2008-JC o znakach rozpoznawczych SP-TIK (dalej nazywany „Tecnam 1”) wykonywała przelot z lotniska Mirosławice (EPMR) na lotnisko Łódź (EPLL).

Depesza METAR z godz. 10:30 dla lotniska EPLL<sup>1</sup> wskazywała na występowanie warunków VMC<sup>2</sup>.

O godz. 12:27<sup>3</sup> załoga samolotu Tecnam 1 zgłosiła się do krl TWR<sup>4</sup> EPLL, który przekazał informację o warunkach atmosferycznych i wydał zezwolenie na wlot w przestrzeń kontrolowaną. Następnie wydał instrukcję wykonania lotu przez punkty VFR WHISKEY, LIMA i YANKEE. Spodziewanym podejściem był lewy krąg nadlotniskowy do RWY 07.

W trakcie lotu samolotu Tecnam 1, w CTR<sup>5</sup> EPLL, odbywały się inne operacje lotnicze, a w tym loty samolotu Tecnam 2 po prawym kręgu do RWY 07.

O godz. 12:33 załoga samolotu Tecnam 1 zgłosiła osiągnięcie punktu YANKEE. W opinii krl TWR zgłoszenie pozycji nastąpiło zbyt szybko dla tego typu statku powietrznego, przy niesprzyjającym wietrze czołowym wiejącym z prędkością 10 kt. Krl TWR oświadczył, że prędkość wiatru dochodziła w porywach do 20 kt. W ocenie krl TWR, załoga samolotu Tecnam 1 wykonała dołot do lotniska z pominięciem punktu LIMA.

Oczekiwana trasa dolotu samolotu Tecnam 1 miała długość około 12 NM. Rzeczywisty czas lotu wynoszący 6 min odpowiadał pokonaniu drogi po prostej pomiędzy punktami WISKEY i YANKEE (około 9 NM) z prędkością rzeczywistą około 90 kt.

Krl TWR przekazał załodze samolotu instrukcje wejścia w lewy krąg do RWY 07 i zgłoszenia pozycji w trzecim zakręcie. Załoga zgłosiła osiągnięcie tej pozycji po upływie zaledwie 12 s. Krl TWR wydał instrukcje oczekiwania w trzecim zakręcie lewego kręgu do RWY 07.

---

<sup>1</sup> METAR EPLL 171030Z 05010KT 350V080 9999 FEW047 26/14 Q1010=

<sup>2</sup> Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością.

<sup>3</sup> Czasy podano według LMT=UTC+2 h.

<sup>4</sup> Wieża kontroli lotniska.

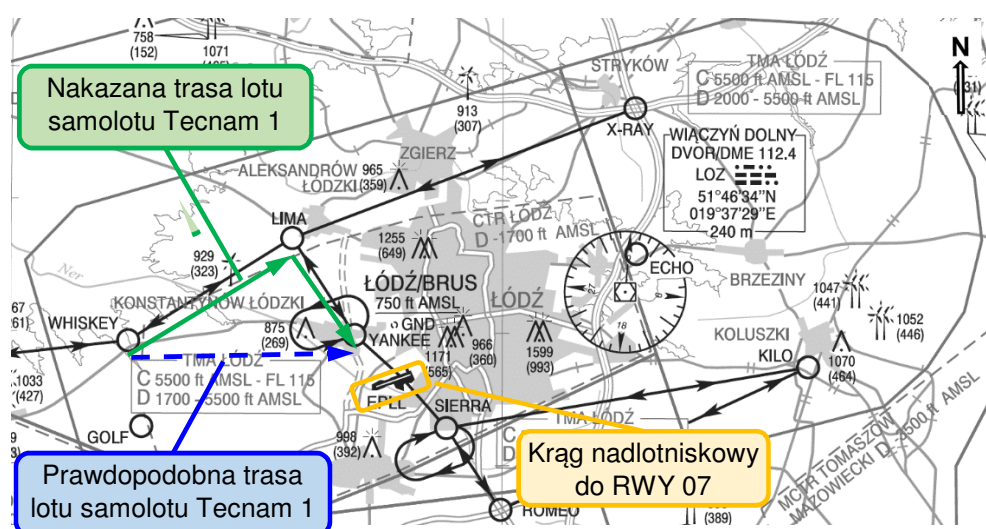
<sup>5</sup> Strefa kontrolowana lotniska.

W tym czasie załoga samolotu Tecnam 2, po zgłoszeniu pozycji na prostej do lądowania, otrzymała zezwolenie na wykonanie konwojera na RWY 07. O godz. 12:35 krl TWR zauważył samolot przecinający z północy na południe podejście do RWY 07. Krl TWR podejrzewał, że był to samolot Tecnam 1, wobec czego zapytał jego załogę czy oczekuje w nakazanym miejscu. Załoga samolotu przekazała, że minęła oś RWY.

W związku z tym, że samolot Tecnam 1 przeciął oś RWY 07 na południową stronę, krl TWR wydał załodze instrukcję oczekiwania w trzecim zakręcie prawego kręgu do RWY 07, po przeciwnej stronie lotniska.

Po wykonaniu konwojera i zwolnieniu osi RWY 07 przez samolot Tecnam 2 załoga samolotu Tecnam 1 otrzymała instrukcję kontynuowania lotu po kręgu, a następnie zezwolenie na lądowanie.

Po zwolnieniu RWY przez samolot Tecnam 1 krl TWR zapytał załogę czy w jej opinii, wydane instrukcje były niejasne. Otrzymał odpowiedź, że po przelocie osi RWY załoga zauważyła samolot na prostej i oczekiwała na instrukcje oraz że wszystko działo się szybko.



Rys. 1. Nakazana i prawdopodobna trasa lotu samolotu Tecnam 1  
[źródło: PKBWL, AIP Polska AD 2 EPLL 7-2-1]

## 2. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Pominięcie punktu LIMA w dolicie do kręgu nadlotniskowego lotniska EPLL.
- 2) Utrata świadomości sytuacyjnej przez załogę samolotu Tecnam 1 w trakcie wejścia w krąg nadlotniskowy.

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

Nie sformułowano.

**4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)