



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 24 czerwca 2025

w sprawie **incydentu lotniczego**

2021-4391

NUMER ZDARZENIA

Samolot Tecnam P2006T, SP-RVR

Samolot Socata MS-894E Minerva 220GT, SP-FSU

30 października 2021 r., okolice EPTM

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 zdarzenia:

W dniu 30 października 2021 r., w okolicach punktu „S” lotniska EPTM, samolot Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-RVR wykonywał lot szkolny. O godz. 10:04 LT do tego samolotu zbliżył się samolot Socata MS-894E o znakach rozpoznawczych SP-FSU. Loty obu statków powietrznych odbywały się wg przepisów VFR w warunkach VMC. Z informacji zawartych w zgłoszeniu operatora samolotu SP-RVR wynika, że samolot SP-FSU podlegał na kursie zbieżnym, z lewej strony, ustalił przez chwilę lot równoległy do toru lotu SP-RVR, a następnie, z niewielką przewagą wysokości, zmienił kierunek i przeleciał nad SP-RVR. Załoga SP-RVR oceniła, że odległość przy wymijaniu wyniosła około 30 m. Odsłuch korespondencji udostępnionej przez PAŻP wykazał, że osoba z załogi SP-FSU, prawdopodobnie tuż po wyminięciu się samolotów, zwróciła uwagę załodze SP-RVR, że ten znalazł się w położeniu mogącym prowadzić do kolizji. Załogę SP-RVR stanowiły osoby nie komunikujące się w języku polskim.

Samoloty bezpiecznie wylądowały na lotniskach docelowych.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

Niezachowanie wymagań¹ dotyczących wyprzedzania w locie VFR przez załogę SP-FSU.

3. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
podpisy na oryginale

.....
podpisy na oryginale

¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012