

RAPORT KOŃCOWY



INCYDENT 2021/0388

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 2250 kg

INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2021/388

STATEK POWIETRZNY – DIAMOND DA20-A1, SP-ACS/Cessna 172,
SP-KLP

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 25 lutego 2021, Warszawa-Babice
(EPBC)



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2021

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2021/0388			
Rodzaj zdarzenia:	INCYDENT			
Data zdarzenia:	25 lutego 2021 r.			
Miejsce zdarzenia:	Warszawa-Babice (EPBC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, DIAMOND DA20-A1/Samolot, Cessna 172			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-ACS/SP-KLP			
Użytkownik / Operator SP:	Goldwings Flight Academy/IBEX-UL Sp. z o.o.			
Dowódca SP:	Pilot turystyczny, PPL(A)/Instruktor pilot, CPL(A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	0	0	0	3
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	Urząd Lotnictwa Cywilnego			
Kierujący badaniem:	Grzegorz Pietraszkiewicz			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	7 września 2021 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Incydent

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

25 lutego 2021 r., ok. godz. 16:50¹

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Start i lądowanie na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC).

¹ Wszystkie czasy w raporcie LMT = UTC + 1h



Rys. 1. Lotnisko EPBC i krąg nadlotniskowy [źródło: Internet, Google Earth, PAŻP]

Na lotnisku EPBC dozwolony jest ruch lotniczy VFR. Na lotnisku zapewniano AFIS. Droga startowa (DS) o nawierzchni betonowej 1301x90 m (10R, 28L), droga startowa trawiasta 1000x50m (10L, 28R).

5. Miejsce zdarzenia

Czwarty zakręt kręgu nadlotniskowego do DS 28L EPBC.

6. Typ operacji

SP-ACS lot rekreacyjny lotnictwa ogólnego.

SP-KLP loty treningowe po kręgu lotnictwa ogólnego.

7. Faza lotu

Wejście w krąg nadlotniskowy do DS 28L EPBC. Zgłoszono wejście do trzeciego zakrętu, a wykonano do czwartego zakrętu.

8. Warunki lotu

Dzień, lot VFR.

9. Czynniki pogody

Depesze METAR z dnia 25.02.2021 r. dla najbliższego lotniska EPWA położonego 12 km na południe:

202102251530 METAR EPWA 251530Z 19003KT CAVOK 15/05 Q1026 NOSIG=
202102251600 METAR EPWA 251600Z 20002KT CAVOK 13/05 Q1026 NOSIG=
202102251630 METAR EPWA 251630Z 18003KT CAVOK 11/05 Q1026 NOSIG=

² METAR z godz. 16:00 UTC, czyli 17:00 LMT.

10. Organizator lotów

SP-ACS wykonywał lot w ramach działalności Goldwings Flight Academy.

SP-KLP wykonywał lot w ramach działalności IBEX-UL Sp. z o.o.

11. Dane dotyczące załogi

Załoga SP-ACS:

Pilot męczyzna, licencja PPL(A).

Załoga SP-KLP:

- 1) Instruktor pilot: męczyzna lat 29, licencja CPL(A), nalot ogólny 2200 godz., nalot w EPBC 1200 godz.
- 2) Pilot: pilot lecący w czasie zdarzenia, męczyzna lat 47, licencja PPL(A), loty treningowe po kręgu (wznawiające po przerwie zimowej).

12. Obrażenia osób

Bez obrażeń.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

Bez uszkodzeń.

14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

14.1. Opis zdarzenia

Załoga samolotu SP-KLP wykonywała kolejny krąg treningowy do DS 28L EPBC. Po minięciu pozycji z wiatrem załoga usłyszała zgłoszenie załogi samolotu SP-ACS wracającego po wykonaniu lotu trasowego na lotnisko EPBC przed punkt VFR ZULU. Pilot SP-ACS zgłosił się do AFIS EPBC krótko przed ZULU i przekazał zamiar wejścia w krąg do trzeciego zakrętu. Załoga SP-KLP kontynuowała lot starając się nawiązać kontakt wzrokowy z samolotem SP-ACS. W trzecim zakręcie załoga SP-KLP zgłosiła pozycję i nadal nie obserwowała SP-ACS. Po wyjściu z trzeciego zakrętu załoga SP-KLP zaobserwowała SP-ACS, który wykonywał lot znacznie na lewo od kręgu i był około 300 ft niżej. Pilot SP-ACS obserwował SP-KLP po trzecim zakręcie. Kiedy samolot SP-ACS rozpoczął zakręt w kierunku DS 28L załoga SP-KLP uznała, że przetnie on jej tor lotu zbyt blisko w związku z czym zredukowała prędkość. SP-ACS wykonał podejście i pełne lądowanie na DS 28L. Odległość pomiędzy samolotami była zbyt mała dlatego załoga SP-KLP wykonała odejście na drugi krąg, co sugerował także AFISO. Po zakończeniu lotów żadna z załóg nie zgłosiła nieprawidłowości do AFIS EPBC.

14.2. Ustalenia zespołu badawczego

14.2.1. Analiza

Samoloty nie były wyposażone w rejestratory parametrów lotu i nie wykorzystywały transponderów pokładowych. Nie zapisano tras ich lotów. Korespondencja radiowa

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Duży ruch w kręgu nadlotniskowym utrudniający włączanie się do ruchu przylatujących statków powietrznych.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

.....