



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2021/0483

UCHWAŁA

z dnia 9 września 2021 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot, PS-28 Cruiser / Samolot, Tecnam-2008-JC
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-GBC/SP-LFE
Data zdarzenia:	10 marca 2021 r.
Miejsce zdarzenia:	Warszawa-Babice (EPBC)

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez nadzorującego badanie, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Samolot PS-28 Cruiser o znakach SP-GBC rozpoczął trzeci krąg do RWY 10R lotniska Warszawa-Babice (EPBC). W tym samym czasie do lotniska EPBC w celu wykonania podejścia szkolnego zbliżał się samolot Tecnam P2008 JC o znakach SP-LFE. Po oczekiwaniu w rejonie punktu VFR ZULU załoga SP-LFE rozpoczęła wejście w krąg nadlotniskowy do pozycji z wiatrem, z zamiarem wykonania niskiego przelotu nad RWY 10R.

AFISO nie przekazał SP-LFE informacji o SP-GBC, ale załoga SP-LFE oświadczyła, że obserwowała go na wznoszeniu przed drugim zakrętem. Załoga SP LFE uznała, że włączając się do ruchu w kręgu nadlotniskowym zachowa separację do SP GBC, i na około 2-3 min zwiększyła prędkość z 90 do 105 kt IAS. SP-GBC ściał drugi zakręt kręgu nadlotniskowego. Następstwem takiego wykonania kręgu było zmniejszenie odległości do lecącego z przodu z prawej SP-LFE. Wejście w krąg SP-LFE nastąpiło z kątem około 6°, a jego załoga obserwowała SP-GBC po lewej stronie z tyłu. Załoga SP-GBC zgłosiła pozycję z wiatrem przed jej osiągnięciem. Zaraz po tej korespondencji pozycję z wiatrem zgłosiła załoga SP LFE, ale we właściwym miejscu kręgu.

AFISO przyjął informacje o osiągnięciu pozycji z wiatrem przez dwa samoloty i zasugerował, aby załoga SP-LFE wypracowała separację do poprzednika. Załoga

SP-LFE poinformowała, że SP-GBC jest za nimi. Załoga SP-GBC nie zareagowała, a z jej oświadczenia wynika, że zauważyła SP-LFE dopiero na pozycji z wiatrem. AFISO przekazał SP-LFE uwagę, że „na pewno jakiś się z przodu znajdzie” i nie podjął żadnego działania. Załogi obu samolotów uważały, że mają pierwszeństwo w kręgu.

Lot po kręgu i trzeci zakręt SP-LFE wykonał po zewnętrznej. SP-GBC ściął trzeci zakręt. W związku z tym samoloty zbliżyły się i rozpoczęły lot obok siebie.

Po trzecim zakręcie załoga SP-GBC zapytała załogę SP-LFE czy ich obserwuje, na co otrzymała odpowiedź twierdzącą. Samoloty zmierzały do czwartego zakrętu, co powodowało ich wzajemne zbliżanie na tej samej wysokości. Według oświadczenia załogi SP-LFE odległość pozioma zmniejszyła się do około 20 m. Załoga SP-LFE uznała sytuację za zagrażającą bezpieczeństwu i w celu uniknięcia zderzenia zmniejszyła prędkość lotu i wypuściła klapy pełne. W wyniku tych czynności SP-LFE przeszedł na pozycję za SP-GBC, który kontynuował lot nie reagując na zbliżenie. Załoga SP-GBC wykonała podejście zakończone pełnym lądowaniem. AFISO uznał, że odległość pomiędzy samolotami była zbyt mała i zasugerował SP-LFE wykonanie odejścia na drugie okrążenie, co załoga SP-LFE wykonała. Następnie SP-LFE wykonał krąg kolejny krąg i lot na lotnisku startu EPPT. Żadna z załóg nie zgłosiła zbliżenia do AFISO.

2. Przyczyna zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było skrócenie drogi w kręgu nadlotniskowym w wyniku ścięcia drugiego i trzeciego zakrętu przez załogę samolotu SP-GBC, co doprowadziło do utraty bezpiecznej separacji pomiędzy samolotami.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- 1) Bierna postawa AFISO po otrzymaniu meldunków pozycyjnych od załóg SP-GBC i SP-LFE o osiągnięciu pozycji z wiatrem.
- 2) Wykonanie przez załogę SP-LFE lotu na zewnątrz opublikowanego kręgu od pozycji z wiatrem do pozycji po trzecim zakręcie.
- 3) Utrata świadomości sytuacyjnej przez załogę samolotu SP-GBC.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez producenta/użytkownika statku powietrznego, instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zarządzającego lotniskiem:

Nie sformułowano zaleceń.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Centrum Usług Logistycznych (zarządzający lotniskiem):

- 1) W związku z:
 - a) powtarzającymi się zbliżeniami statków powietrznych w kręgu nadlotniskowym lub w czasie włączania się do ruchu w kręgu nadlotniskowym;

- b) ograniczeniami wyznaczonego kręgu nadlotniskowego (kształt, wysokości lotu, brak możliwości przedłużania pozycji z wiatrem, ograniczona przestrzeń do wyprzedzania po zewnętrznej stronie kręgu);
- c) dużą intensywnością ruchu nadlotniskowego, w tym lotów samodzielnych pilotów o małym doświadczeniu w trakcie szkolenia;
- d) ograniczeniami hałasowymi;
- e) ograniczeniami czasowymi dostępności lotniska,

PKBWL zaleca przeprowadzenie przez zarządzającego lotniskiem szacowania ryzyka w aspekcie liczby jednoczesnych operacji lotniczych dopuszczalnych w rejonie lotniska Warszawa-Babice (EPBC).

- 2) W AIP VFR Polska na stronie VFR AD 4 EPBC 1-9 w pkt. 4.10.11 OSTRZEŻENIE NAWIGACYJNE zawarto zapis: „Lotniskowa służba ruchu lotniczego wykorzystuje system dozoru ruchu lotniczego w otoczeniu lotniska.” Podobnie na stronie VFR AD 4 EPBC 4-0 opublikowano taką informację w j. angielskim.

W rzeczywistości AFIS lotniska EPBC nie posiada możliwości technicznych nadzoru nad ruchem lotniczym w związku z czym PKBWL zaleca aktualizację informacji o lotnisku EPBC w AIP VFR Polska w zakresie wykorzystania systemu dozoru ruchu lotniczego.

Nadzorujący badanie

CZŁONEK
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
Grzegorz Pietraszkiewicz
Grzegorz Pietraszkiewicz

Przewodniczący Komisji

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
Bogusław Trela
Bogusław Trela