



## Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

**INCYDENT 2021/1141**

**UCHWAŁA**

**z dnia 28 listopada 2022**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Cirrus SR22 / Samolot, Aero AT-3 R100
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	UR-ISA / SP-RWF
<b>Data zdarzenia:</b>	15 maja 2021 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	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:**

W dniu 15 maja 2021 r. załoga samolotu Cirrus SR22 o znakach rozpoznawczych UR-ISA wracała z lotu trasowego, przez punkty VFR JULIETT i LIMA, na lotnisko Warszawa – Babice (EPBC). Na pokładzie samolotu UR-ISA znajdował się dowódca oraz pasażer. Pasażer, zgodnie z jego oświadczeniem, pełnił w tym locie rolę „pilota bezpieczeństwa” i prowadził korespondencję radiową w języku polskim. Kierujący lotami przekazywał załogom informacje o ruchu na kręgu nadlotniskowym. Ze względu na intensywny ruch na kręgu załoga samolotu UR-ISA podjęła decyzję o wykonaniu okrążenia w trzecim zakręcie w celu wypracowania właściwej separacji do innych statków powietrznych. Pasażer prowadzący korespondencję poinformował o tym zamiarze przez radio. Z oświadczenia załogi UR-ISA wynika, że obserwowała ona zbliżający się do trzeciego zakrętu samolot, którym był AT-3 o znakach rozpoznawczych SP-RWG w locie szkolnym z instruktorem i uczniem. Załoga samolotu UR-ISA zakończyła okrążenie i kontynuowała lot po kręgu w bezpiecznej, jej zdaniem, odległości przed samolotem SP-RWG. Instruktor SP-RWG ocenił, że samolot UR-ISA znalazł się zbyt blisko jego samolotu.

Załoga samolotu UR-ISA kontynuowała lot do czwartego zakrętu celem wykonania lądowania na RWY 28. Z przodu znajdował się samolot AT-3 o znakach rozpoznawczych SP-RWF w locie szkolnym. Około godz. 15:05, po wykonaniu czwartego zakrętu załoga samolotu SP-RWF zgłosiła prostą i zamiar pełnego

lądowania na RWY 28. Chwilę później tą samą pozycję zgłosiła załoga UR-ISA. Po chwili instruktor SP-RWF zauważył przelatujący poniżej samolot UR-ISA, który wykonał pełne lądowanie. Samolot UR-ISA opuścił RWY 28 w TWY A, po czym wylądował SP-RWF i skołował w TWY B. Jako kolejny lądował samolot SP-RWG.

## **2. Przyczyna zdarzenia:**

**Przyczyną wyprzedzenia innego samolotu na prostej do lądowania była najprawdopodobniej utrata świadomości sytuacyjnej przez pilota samolotu UR-ISA podczas lotu po kręgu.**

## **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

- 1) Utrzymywanie przez załogę samolotu UR-ISA prędkości około 20-30 kt większej niż inne statki powietrzne na kręgu.
- 2) Niewłaściwa obserwacja przestrzeni powietrznej w locie po kręgu przez załogę samolotu UR-ISA.
- 3) Prowadzenie korespondencji radiowej w języku polskim przez pasażera samolotu UR-ISA przy braku znajomości tego języka przez pilota samolotu.
- 4) Niewłaściwy nasłuch częstotliwości Babice Radio przez załogę samolotu UR-ISA.
- 5) Brak reakcji kierującego lotami na prawie jednoczesne zgłoszenie prostej przez załogi dwóch statków powietrznych
- 6) Kształt kręgu nadlotniskowego lotniska EPBC i związane z tym ograniczenia wynikające z zabudowy miejskiej w rejonie lotniska.

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

Żadna z wyżej wymienionych instytucji nie zaproponowała zaleceń.

## **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

### **Zalecenie nr 1/2021/1141 dla Centrum Usług Logistycznych – Zarządzającego lotniskiem Warszawa – Babice**

Z analizy literalnej i funkcjonalnej opublikowanych przez zarządzającego lotniskiem w AIP VFR Polska zasad wykonywania lotów w rejonie lotniska Warszawa - Babice (EPBC) wynika, że załogi statków powietrznych wykonujące loty na tym lotnisku pozbawione są możliwości: wykonywania wyprzedzania po zewnętrznej stronie kręgu, okrążenia w zakręcie, i przedłużenia odcinka z wiatrem, które to manewry w wielu przypadkach są niezbędne w celu wypracowania separacji do innych statków powietrznych. Ponadto dla różnych rodzajów statków powietrznych przewidziano te same kształty i wysokości kręgów nadlotniskowych. Jednocześnie wyżej wymienione ograniczenia i specyficzne rozwiązania nie są w AIP VFR przedstawione w sposób jednoznaczny. Może to prowadzić do różnych interpretacji tych zapisów, co zagraża bezpieczeństwu operacji lotniczych, szczególnie z udziałem uczniów w samodzielnych lotach szkolnych.

W związku z powyższym Komisja proponuje, aby zarządzający lotniskiem EPBC wprowadził w AIP VFR Polska takie zapisy, które będą jednoznacznie wskazywały jakie manewry nie są dozwolone w lotach po kręgu nadlotniskowym tego lotniska.

**Nadzorujący badanie**

.....  
(podpis na oryginale)

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)