



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

POWAŻNY INCYDENT 2019/4781

UCHWAŁA

z dnia 6 września 2023 r.

| | |
|---|--|
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Samolot, Tecnam P2006T / samolot, Piper PA34 |
| Znaki rozpoznawcze SP: | SP-MMB / SP-CSL |
| Data zdarzenia: | 17 października 2019 r. |
| Miejsce zdarzenia: | EPBC |

Po analizie zgłoszenia i zebranych materiałów, dokonanej przez członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (z późn. zm.), PKBWL uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 17.10.2019 r. załoga samolotu Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-MMB (dalej nazywany jako „Tecnam”) wykonywała loty szkolne po kręgu do RWY 28L lotniska Warszawa-Babice (EPBC). Załogę stanowili instruktor pilot i uczeń pilot. W tym czasie w kręgu znajdowało się kilka statków powietrznych. Gdy samolot Tecnam znajdował się w rejonie pozycji z wiatrem, załoga samolotu Piper PA34 o znakach rozpoznawczych SP-CSL (dalej nazywany jako „Piper”) zgłosiła przelot nad punktem PAPA w kierunku punktu ZULU. Załoga samolotu Tecnam zgłosiła pozycję z wiatrem. Około godz. 16:17¹, zbliżając się do trzeciego zakrętu załoga samolotu Tecnam zauważyła, że samolot Piper włącza się w krąg nadlotniskowy bez zachowania właściwej separacji. Rozpoczynając trzeci zakręt załoga samolotu Tecnam stwierdziła, że samolot Piper znajdował się z tyłu na kursie kolizyjnym. W związku z tym instruktor pilot z samolotu Tecnam przekazał przez radio informację o tym, że wykonuje trzeci zakręt, a załoga samolotu Piper włącza się w krąg chcąc wymusić pierwszeństwo oraz powoduje zagrożenie dla ruchu lotniczego. Załogi wymieniły informacje na temat zaistniałej sytuacji.

Oba samoloty były dwusilnikowe, a samolot Piper charakteryzował się możliwością osiągnięcia większych prędkości lotu.

¹ Czas w Uchwale wyrażono według LMT = UTC + 1 h

Załoga samolotu Tecnam była przekonana, że załoga samolotu Piper opóźni wejście w krąg i kontynuowała wykonanie trzeciego zakrętu. Załoga samolotu Piper kontynuowała lot i wyprzedziła samolot Tecnam kontynuując lot w kierunku czwartego zakrętu. Załoga samolotu Tecnam nie obserwowała samolotu Piper, aż do wyjścia na prostą do lądowania, gdy zobaczyła go przed sobą. W jej ocenie odległość między samolotami wynosiła 30 m. W ocenie załogi samolotu Piper odległość ta wynosiła 100 m. Załoga samolotu Tecnam poinformowała AFIS² lotniska EPBC o wystąpieniu sytuacji niebezpiecznej. Załoga samolotu Piper utrzymywała w kręgu prędkość większą od prędkości samolotu Tecnam, a będąc na prostej przeszła na następny krąg.

Na lotnisku EPBC obowiązywało wykonywanie lotu w kręgu nadlotniskowym po ściśle określonej trasie, a liczba statków powietrznych znajdujących się w kręgu nie była ograniczona. W czasie intensywnych lotów w rejonie lotniska EPBC włączanie się statków powietrznych w krąg nadlotniskowy było utrudnione.

2. Przyczyna zdarzenia:

Niewłaściwa ocena sytuacji ruchowej w kręgu nadlotniskowym przez załogę samolotu Piper.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Duża liczba samolotów w kręgu nadlotniskowym utrudniająca włączanie się w ruch tego kręgu.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)

² AFIS – lotniskowa służba informacji powietrznej (ang. Aerodrome Flight Information Service)