



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incyidentom 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 incyidentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 8 listopada 2022

w sprawie **incydentu lotniczego**

2023-0074

NUMER ZDARZENIA

Textron Aviation, Cessna 152, SP-GRM / Costruzioni
Aeronautiche Tecnam, Tecnam P2006T, SP-CLE

21 września 2023 r., EPCD

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. Nowy Świat 6/12, 00-497 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 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), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 21.09.2023 pilot z licencją PPL(A) i nalotem wynoszącym ponad 60 h w ramach szkolenia do uzyskania licencji CPL(A), wykonywał lot samolotem Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-GRM (dalej nazywany „Cessna”). Pilot wracał z lotu po trasie na lotnisko Deputycze Królewskie (EPCD). W trakcie dolotu do lotniska przez punkt NOVEMBER, pilot otrzymał od kierującego lotami wskazówkę, aby wejść na długą prostą do RWY 18L. W tym samym czasie powrót z trasy zgłosiła załoga samolotu Tecnam P2006T o znakach rozpoznawczych SP-CLE (dalej nazywany „Tecnam”).

Załoga samolotu Tecnam, w składzie instruktor i uczeń pilot, otrzymała wskazówkę od kierującego lotami, aby wejść w trzeci zakręt prawego kręgu nadlotniskowego do RWY 18L oraz informację, że jest on pierwszy w kolejności do lądowania. Pilot samolotu Cessna otrzymał od kierującego lotami wskazówkę, że będzie on drugi w kolejności przy podejściu do lądowania do RWY 18L.

W trakcie podejścia z prostej, pilot samolotu Cessna nie zauważył samolotu Tecnam znajdującego się w kręgu nadlotniskowym. Pilot poinformował, że wykona orbitę i rozpoczął zakręt w prawo. Około godz. 13:10 LMT, po zmianie kierunku lotu o 90°, samolot Cessna znalazł się na kursie kolizyjnym z samolotem Tecnam, który znajdował się w pozycji po trzecim zakręcie prawego kręgu nadlotniskowego.

Załoga statku powietrznego włączającego się w krąg nadlotniskowy z długiej prostej jest zobowiązana do udzielenia pierwszeństwa statkom powietrznym znajdującym się w kręgu.¹ Pilot samolotu Cessna na długiej prostej do lądowania wykonywał lot pod słońce. Mogło to utrudnić pilotowi zauważenie samolotu Tecnam. Pomimo braku kontaktu wzrokowego z samolotem Tecnam, pilot samolotu Cessna kontynuował podejście aż do czwartego zakrętu. Dopiero wtedy zdecydował się on na wykonanie manewru w celu wypracowania separacji do samolotu Tecnam. Pilot wybrał wykonanie pełnego zakrętu w prawo, jednakże manewr ten był zdecydowanie spóźniony, a ponadto został wykonany w kierunku nadlatującego samolotu Tecnam. Może to wskazywać na utratę świadomości sytuacyjnej przez pilota samolotu Cessna.

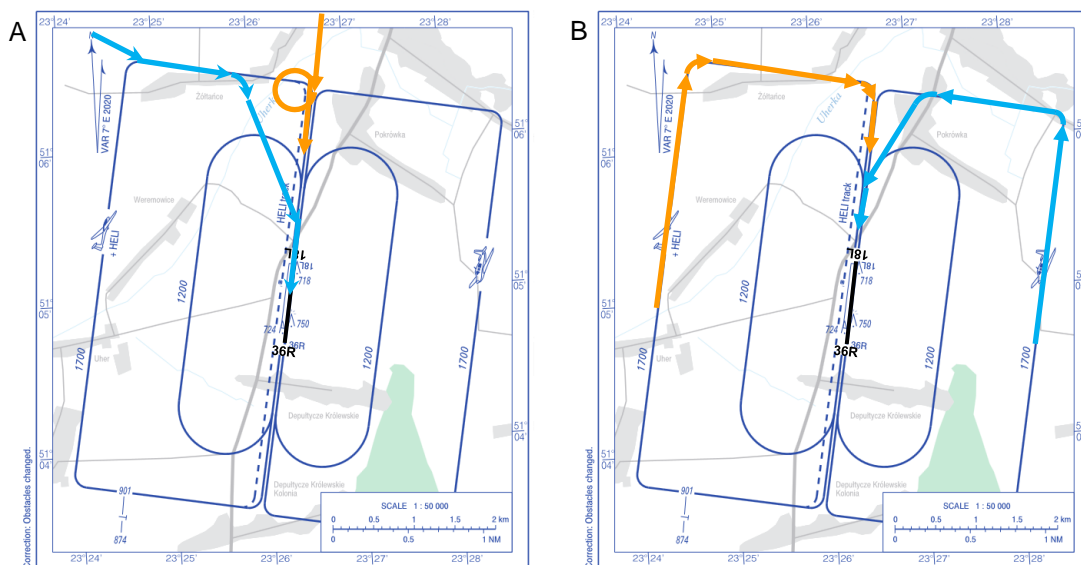
¹ OKÓLNIK DORADCZY Prezesa ULC NR 001/2010 pkt. 4.17. „Obowiązują wszystkie reguły dotyczące pierwszeństwa w ruchu lotniczym, z uwzględnieniem:

- Statki powietrzne dolatujące do lotniska powinny dostosować się do ruchu statków powietrznych będących już w kręgu. ...”

Instruktor samolotu Tecnam zauważył samolot Cessna i w celu uniknięcia zderzenia szybko zniżył samolot o 200 ft jednocześnie zmieniając kurs w prawo. Po wykonaniu konwojera załoga samolotu Tecnam kontynuowała lot w lewym kręgu do RWY 18L. Po zgłoszeniu przez załogę samolotu Tecnam pozycji z wiatrem do RWY 18L, kierujący lotami poinformował o pierwszej kolejności do lądowania. Po chwili pilot samolotu Cessna również zgłosił pozycję z wiatrem, ale w prawym kręgu do RWY 18L i otrzymał informację o drugiej kolejności do lądowania. Obie załogi samolotów kontynuowały lot w lewym i prawym kręgu zbliżając się do czwartego zakrętu.

Gdyby pilot samolotu Cessna zaakceptował wskazówkę kierującego lotami, to powinien przedłużyć lot na boku z wiatrem w celu wypracowania separacji i wykonania dolotu do czwartego zakrętu za samolotem Tecnam. Jednak pilot samolotu Cessna nie podjął takiego działania.

Instruktor samolotu Tecnam po trzecim zakręcie w lewym kręgu do RWY 18L zauważył szybko zbliżający się samolot Cessna, który po raz drugi znalazł się na kursie kolizyjnym z jego samolotem. W celu uniknięcia niebezpiecznego zbliżenia, instruktor samolotu Tecnam wykonał głęboki zakręt zbieżny do RWY 18L, jednocześnie obniżając wysokość lotu w celu zwiększenia separacji pionowej. Samolot Cessna wykonał odejście na drugi krąg i wylądował po wykonaniu trzeciego podejścia.



Rysunek 1. Szkic zbliżeń samolotów Cessna i Tecnam

A – pierwsze zbliżenie, B – drugie zbliżenie

— trasa lotu samolotu Tecnam

— trasa lotu samolotu Cessna

Pilot samolotu Cessna stwierdził po lądowaniu, że nie zauważył dwusilnikowego samolotu Tecnam. Instruktor samolotu Tecnam potwierdził po lądowaniu, że samolot Cessna dwukrotnie zalecał mu drogę będąc w bliskiej odległości. Jedno z podejść samolotu Tecnam było wykonywane ze zdławionym jednym silnikiem.

Przed dwoma zbliżeniami pilot samolotu Cessna otrzymał od kierującego lotami wskazówki, że będzie on drugi w kolejności podejścia do RWY 18L. Pilot ten dwukrotnie nie zauważył dwusilnikowego samolotu Tecnam, ale kontynuował podejście do lądowania. W pierwszym podejściu pilot podjął decyzję o wypracowaniu separacji, ale była ona spóźniona i niewłaściwa. W drugim przypadku pilot nie podjął żadnego działania w celu uniknięcia zbliżenia.

Kierujący lotami przekazywał wskazówki i informacje, które mogły pomóc obu załogom w prowadzeniu właściwej analizy sytuacji ruchowej w rejonie lotniska. Jednocześnie kierujący lotami jest uprawniony do „kierowania ostrzeżeń i zaleceń do załóg statków powietrznych w przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa”². W przypadku obu zbliżeń kierujący lotami z tych uprawnień nie skorzystał.

2. Przyczyna/y zdarzenia:

Kontynuowanie podejścia do lądowania pomimo braku kontaktu wzrokowego z samolotem poprzedzającym, co spowodowało niebezpieczne zbliżenia.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Małe doświadczenie pilota samolotu Cessna.
- 2) Wskazówka przekazana przez kierującego lotami, aby pilot samolotu Cessna wszedł na długą prostą podczas dolotu innego samolotu do kręgu nadlotniskowego.
- 3) Brak orientacji sytuacyjnej u kierującego lotami oraz opóźnione przekazywanie istotnych informacji załogom statków powietrznych.

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

Przeprowadzono rozmowy z pilotem samolotu Cessna i kierującym lotami. W czasie rozmów omówiono błędy popełnione w czasie zdarzenia.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

² § 5. Pkt. 2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami (Dz. U. z 2017 r. poz. 1960).

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)