



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

# UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 22 lipca 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2020/2005

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Cessna 172, SP-OTB / Samolot, TECNAM  
P2008-JC, SP-LFA

24 lipca 2020 r., lotnisko EPBC

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. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



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

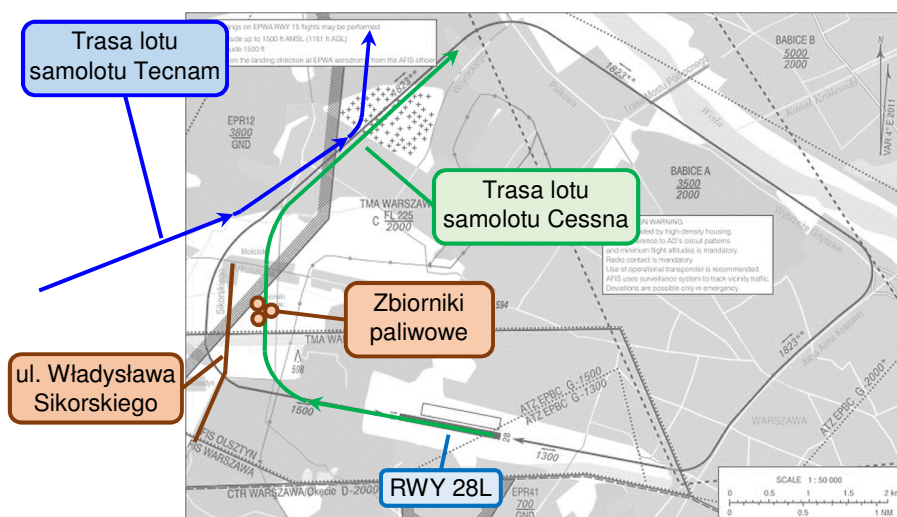
Po analizie materiałów zawartych w zgłoszeniu zdarzenia lotniczego, działając na podstawie § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, Komisja postanowiła uznać informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i nie budzące wątpliwości, podejmując decyzję o zakończeniu badania.

## 1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 24 lipca 2020 r. na lotnisku Warszawa-Babice (EPBC) w godz. 06:20-18:22 LMT<sup>1</sup> odbywały się loty samolotowe i funkcjonował kierujący lotami (BABICE Radio 122,305 MHz). W kręgu nadlotniskowym występowało duże nasilenie ruchu statków powietrznych.

Załoga samolotu Tecnam P2008-JC o znakach rozpoznawczych SP-LFA (dalej nazywany „Tecnam”) wykonywała lot z lotniska EPPT na lotnisko EPBC. Z RWY 28L EPBC startował samolot Cessna 172 o znakach rozpoznawczych SP-OTB (dalej nazywany „Cessna”). W czasie dolotu od strony zachodniej do kręgu nadlotniskowego, załoga samolotu Tecnam obserwowała startujący samolot.

Samolot Tecnam włączył się w prawy krąg do RWY 28L, między pierwszym i drugim zakrętem. Po starcie, samolot Cessna wykonał pierwszy zakręt kręgu w rejonie zbiorników paliwowych, usytuowanych po zachodniej stronie lotniska.



Rys. 1. Szkic prawdopodobnych tras lotu samolotów Tecnam i Cessna [źródło: PKBWL]

Zgodnie z AIP VFR Polska – VFR AD 4 EPBC 1-6, 4.10.4 Krąg nadlotniskowy, pkt 2 lit a), należało: „Po minięciu ul. Władysława Sikorskiego wykonać zakręt w prawo. Wykonywać lot po zachodniej stronie ul. Władysława Sikorskiego z ominięciem zbiorników paliwowych do miejscowości Mościska”. W związku ze skróceniem pierwszego odcinka kręgu przez samolot Cessna odległość pomiędzy

<sup>1</sup> Czas lokalny. LMT=UTC+2 h.

samolotami zmniejszyła się. Około godz. 17:43 samolot Cessna, lecąc wewnątrz trasy kręgu, wyprzedził samolot Tecnam. Załoga samolotu Tecnam uznała, że samoloty zbliżyły się na odległość niebezpieczną i w celu uniknięcia zderzenia wykonała odejście w lewo, zmieniając kierunek lotu o około 40°. Załoga samolotu Tecnam nie zgłosiła zdarzenia kierującemu lotami uznając, że w czasie dużego nasilenia korespondencji radiowej informacja ta wprowadziłaby niepotrzebne zamieszanie. Załoga zgłosiła zdarzenie po locie, w ramach obowiązkowego raportowania.

Depesza METAR z godz. 17:30 dla lotniska EPWA<sup>2</sup> położonego w odległości 12 km na południowy wschód od lotniska EPBC, wskazuje na występowanie w rejonie lotniska EPBC warunków VMC<sup>3</sup>.

W przypadku dużego natężenia ruchu w kręgu nadlotniskowym lotniska EPBC wypracowanie separacji pomiędzy statkami powietrznymi w kręgu było utrudnione. Zarządzający lotniskiem bezwzględnie wymagał utrzymywania trasy i wysokości w kręgach nadlotniskowych.

W roku 2022, zgodnie z zaleceniem PKBWL nr 2021/0483/1, zarządzający lotniskiem EPBC ograniczył ruch w kręgu nadlotniskowym do sześciu statków powietrznych.

## **2. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

- 1) Wcześniejsze wykonanie pierwszego zakrętu w kręgu nadlotniskowym przez samolot po starcie.
- 2) Duże natężenie ruchu w rejonie lotniska.

## **3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający**

Nie sformułowano.

## **4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Przewodniczący Komisji**

.....  
(podpis na oryginale)

.....  
(podpis na oryginale)

<sup>2</sup> METAR EPWA 241530Z 19008KT 160V220 CAVOK 25/12 Q1010 NOSIG=.

<sup>3</sup> Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością.