



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 26 sierpnia 2024

w sprawie **incydentu lotniczego**

2020/2414

NUMER ZDARZENIA

Samolot, Cessna 172N, SP-IDA /
Samolot, Cessna 152, SP-KFP

14 sierpnia 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 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 postanowiła uzupełnić przyczynę przedstawioną w raporcie końcowym przez podmiot prowadzący badanie podejmując decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 14 sierpnia 2020 r. uczeń-pilot wykonywała z lotniska Warszawa-Babice (EPBC) samodzielny lot szkolny *cross country* samolotem Cessna 172N o znakach rozpoznawczych SP-IDA (dalej nazywany „C172”). Ostatnia część lotu przebiegała z lotniska Modlin (EPMO) na lotnisko EPBC przez punkty VFR JULIETT i LIMA lotniska EPBC. W punkcie LIMA, uczeń-pilot nawiązała łączność z kierującym lotami (Babice Radio) i włączyła się do trzeciego zakrętu kręgu nadlotniskowego do RWY 10R. Około godz. 11:30¹ wykonała zakręt na prostą i nagle zauważyła zakręcający przed nią samolot wykonujący dolot z punktu FOXTROT. Uczeń-pilot nie otrzymała informacji o ruchu tego samolotu. Początkowo samolot ten znajdował się wyżej niż samolot C172. Uczeń-pilot oceniła, że ma on zamiar wykonać przelot nad RWY², ale samolot zaczął się zniżać, co wskazywało, że także zamierza lądować. Nie wiedziała ona czy lecący z przodu samolot wykona lądowanie z pełnym zatrzymaniem, czy też konwojer i dlatego uznała, że trzymanie się lewej strony będzie bezpieczniejsze podczas procedury odejścia na drugi krąg. Ze względów bezpieczeństwa uczeń-pilot wykonała odejście na drugi krąg nad trawiastą RWY 10L.

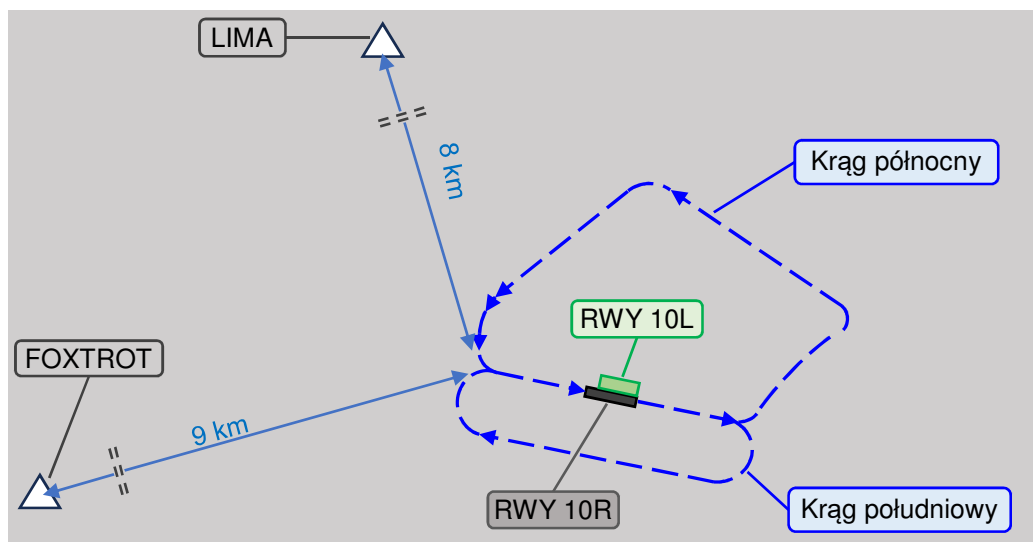
Podejście do lądowania samolotu C172 obserwował instruktor pilot, który uznał wyprzedzenie go na prostej do lądowania przez inny samolot za niebezpieczne i nakazał uczeń-pilot odejść na drugi krąg.

Operator samolotu C172 ustalił, że wyprzedzającym na prostej był samolot Cessna 152 o znakach rozpoznawczych SP-KFP (dalej nazywany „C152”).

Operator samolotu C172 podał w zgłoszeniu czas zdarzenia o godz. 11:40. Operator samolotu C152, po otrzymaniu powiadomienia o zdarzeniu, stwierdził, że w tym czasie samolot od 10 minut znajdował się na ziemi. Załogę samolotu stanowili instruktor-pilot i uczeń-pilot, wykonujący pierwsze kręgi nadlotniskowe na początkowym etapie szkolenia do licencji PPL(A). Załoga wykonywała loty po kregu i nie zauważyła opisanej sytuacji. W związku z powyższym organizacja szkoląca uznała, że nie może zająć stanowiska w sprawie zdarzenia.

¹ Czasy w Uchwale wyrażono według LMT=UTC + 2 h.

² Droga startowa (ang. runway).



Rys. 1. Szkic układu ruchu w rejonie lotniska EPBC [źródło: PKBWL, PAŻP]

Z „Poświadczenia wykonania lotów” z dnia zdarzenia wynika, że samolotem C152 wykonano 7 kręgów szkolnych, a w tym 6 kręgów trwających po 10 min i 1 trwający 5 min. Ostatni lot wykonano w przedziale czasowym 11:25-11:30.

Czas lotu po kręgu wynoszący około 10 min odpowiada wykonaniu kręgu północnego, a czas lotu wynoszący około 5 min kręgu południowego.

Uczeń-pilot wykonująca lot samolotem C172 podała, że wyszła na prostą około godz. 11:30 i wtedy zauważyła inny samolot także wychodzący na prostą. Uczeń-pilot uznała, że samolot ten wykonywał lot z punktu FOXTROT. Włączanie się samolotu lecącego z punktu FOXTROT w krąg nadlotniskowy do RWY 10 pokrywa się od trzeciego zakrętu z trasą kręgu południowego.

Za najbardziej prawdopodobne Komisja uznała, że ostatnim lotem samolotu C152 był lot po trasie kręgu południowego. Około godz. 11:30, samoloty C172 i C152, niemal jednocześnie, wykonały wyjście na prostą do RWY 10.

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Niewłaściwa obserwacja przestrzeni powietrznej w kręgu nadlotniskowym.
- 2) Nieprzekazanie informacji o ruchu załogom statków powietrznych.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

W październiku 2020 r. zdarzenie zostało omówione z przedstawicielami organizacji biorących udział w Konferencji BL.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)