



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 28 grudnia 2023

w sprawie **incydentu lotniczego**

2020/0987

NUMER ZDARZENIA

Cruiser Aircraft, PS28 Cruiser, SP-GBR
Cessna Aircraft Company, Cessna 172, SP-OTC

18 marca 2020, lotnisko Warszawa-Babice (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. 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 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 zdarzenia:

W dniu 18.03.2020 r. loty szkolne w kręgu nadlotniskowym lotniska Warszawa-Babice (EPBC) wykonywane były między innymi przez załogi samolotów PS28 Cruiser o znakach rozpoznawczych SP-GBF (dalej nazywany „Cruiser”) oraz samolotu Cessna 172 o znakach rozpoznawczych SP-OTC (dalej nazywany „Cessna”). Załoga samolotu Cruiser prowadziła korespondencję radiową w języku polskim, a samolotu Cessna w języku angielskim i polskim. W użyciu była RWY¹ 28L.

O godz. 14:50² załoga samolotu Cruiser zgłosiła zamiar wykonania imitacji podejścia do lądowania z niepracującym silnikiem. AFISO³ przekazał informację o możliwości wykonania tego zadania i zasugerował wykonanie kręgu w lewą stronę do RWY 28L. Z oświadczenia załogi samolotu Cruiser wynika, że nie wykonywała ona imitacji. Chwilę później z pozycji po trzecim zakręcie na prostą do lądowania wyszedł samolot Cessna.

AFISO poinformował załogę samolotu Cruiser o ruchu wchodzącym na długą prostą. Następnie AFISO zasugerował załodze samolotu Cessna wykonanie konwojera na trawiastej RWY 28R z powodu wykonywanej przez samolot Cruiser imitacji do RWY 28L.

Na prostej do lądowania samolot Cruiser znajdował się z przodu i niżej niż samolot Cessna, co utrudniało załodze samolotu Cessna obserwację samolotu Cruiser.

Załoga samolotu Cessna ponownie poinformowała AFISO, że zamierza wykonać pełne lądowanie na RWY 28L. AFISO zasugerował lądowanie na RWY 28R. Załoga samolotu Cessna ponownie zgłosiła zamiar lądowania na RWY 28L. W trakcie korespondencji pomiędzy AFISO a załogą samolotu Cessna oba samoloty zbliżały się do RWY 28L. Wykonanie lądowania samolotu Cessna na RWY 28L za samolotem Cruiser stało się niemożliwe. Mimo tego, AFISO kontynuował starania w celu ułożenia ruchu w taki sposób, aby obie załogi mogły zrealizować swoje zamiary. Zasugerował załodze samolotu Cessna, że jeśli wykona to sprawnie, to mogą wykonać lądowanie z przelotem lub z długim

¹ RWY – droga startowa (ang. runway).

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

³ AFISO – informator Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (ang. Aerodrome Flight Information Service Officer).

dobiegiem. AFISO przekazał informację o wietrze 290° 10 kt oraz o tym, że RWY 28L jest dostępna do lądowania.

Załoga samolotu Cruiser wykonała konwojera. AFISO zauważył, że samoloty zbliżyły się niebezpiecznie i zasugerował załodze samolotu Cessna wykonanie konwojera z odchyleniem w prawo. Załoga samolotu Cessna przerwała podejście, odchyliła samolot w prawo od RWY 28L. Samolot Cessna znalazł się na prawo od RWY 28L i wyprzedzał samolot Cruiser, który rozpoczął wznoszenie. Załoga samolotu Cessna postanowiła wykonać lewy krąg nadlotniskowy. Podczas zakrętu w lewo samolot Cessna przeleciał przed samolotem Cruiser.

W trakcie obu zbliżeń załogi samolotów Cessna i Cruiser nie utrzymywały ze sobą kontaktu radiowego.

2. Przyczyna i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Duże natężenie ruchu w kręgu nadlotniskowym.
- 2) Niewłaściwa obserwacja sytuacji ruchowej w rejonie lotniska.
- 3) Nieskuteczne próby ułożenia ruchu statków powietrznych w kręgu nadlotniskowym.

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

.....

.....