



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 12 marca 2024

w sprawie **incydentu lotniczego**

2020/1008

NUMER ZDARZENIA

Textron Aviation, Cessna 172, SP-OTC
Aero AT, AT-3 – R100, SP-TPD

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



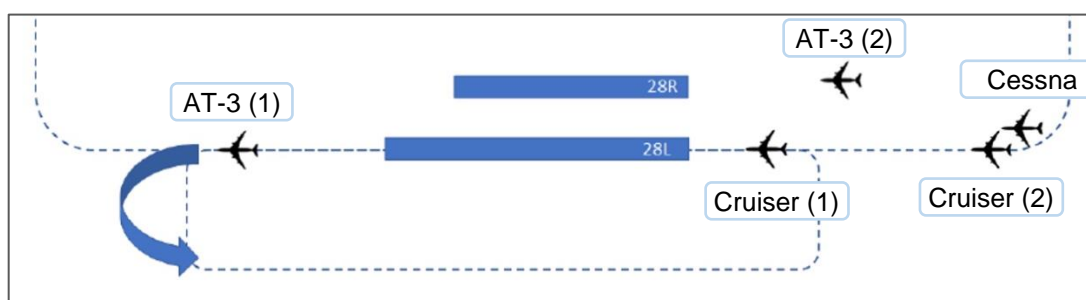
<https://www.pkbwl.gov.pl>

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 marca 2020 r. w rejonie lotniska Warszawa-Babice (EPBC) loty wykonywało około 8 statków powietrznych. Korespondencja radiowa była prowadzona w językach polskim i angielskim.

O godz. 15:21¹, po starcie z RWY² 28, załoga samolotu AT-3 (1)³ zapytała AFISO⁴ o możliwość wykonania południowego kręgu nadlotniskowego (dwuzakrętowego). AFISO przekazał, że jest to możliwe na wysokości 1200 ft AMSL⁵ i poprosił o zgłoszenie pozycji z wiatrem nad wieżą, co załoga potwierdziła.



Rys. 1. Sytuacja w czasie podejścia samolotu Cessna⁶

O godz. 15:22 załoga samolotu Cruiser (1)⁷ zgłosiła prostą do RWY 28L z zamiarem wykonania pełnego lądowania. AFISO przekazał załodze, że RWY 28L jest wolna oraz informację o kierunku i prędkości wiatru. Po krótkiej chwili zgłosiła się załoga samolotu AT-3 (2)⁸ informując, że jest na prostej z numerem 2 i zamierza wykonać konwojera na RWY 28R. AFISO przekazał, aby załoga kontynuowała podejście.

O godz. 15:23 na prostej do RWY 28L zgłosiła się załoga samolotu PS28 Cruiser (2) z zamiarem wykonania konwojera na RWY 28L. AFISO poinformował

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

² Droga startowa (ang. Runway).

³ AT-3 (1) – AT-3 o znakach rozpoznawczych SP-TPD.

⁴ Informator Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (ang. Aerodrome Flight Information Service Officer).

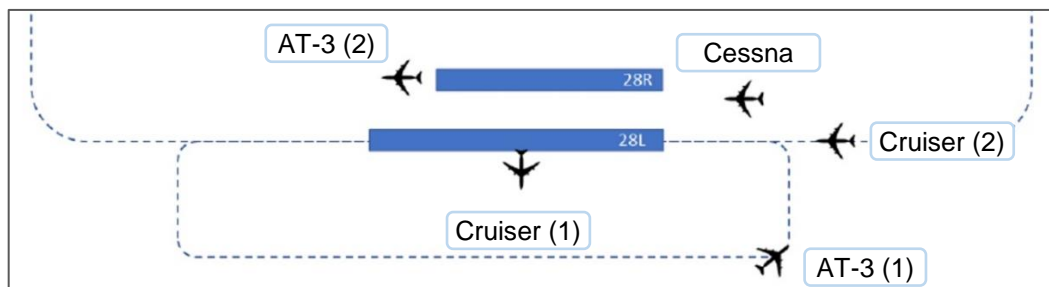
⁵ Nad średnim poziomem morza (ang. Above Mean Sea Level).

⁶ Na rysunkach Zarządzającego lotniskiem EPBC zmieniono opisy samolotów.

⁷ Cruiser (1) – Cruiser o znakach rozpoznawczych SP-GBF.

⁸ AT-3 (2) – AT-3 o znakach rozpoznawczych SP-RWF.

załogę, aby kontynuowała podejście do RWY 28L z numerem 2, co załoga potwierdziła.



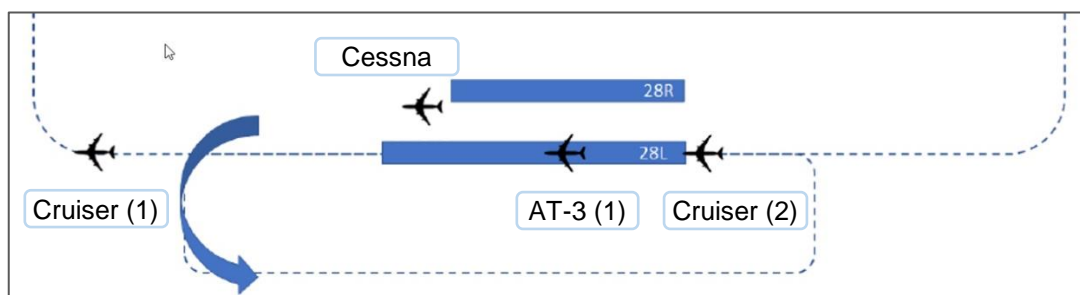
Rys. 2. Sytuacja w czasie podejścia samolotu Cessna

Załoga samolotu Cruiser (2)⁹ zauważyła w pobliżu samolot Cessna¹⁰ i zapytała, czy ten wykonuje podejście do RWY 28R. Załoga samolotu Cessna nie zgłosiła uprzednio ani swojej pozycji na prostej do RWY 28, ani swoich zamiarów po wykonaniu podejścia. AFISO przekazał informację o znanym mu ruchu, tj. o samolocie AT-3 (2) podchodzącym do RWY 28R.

Po chwili załoga samolotu Cessna podała swoje znaki rozpoznawcze i poinformowała, że wykonuje przejście na drugi krąg. Następnie załoga samolotu Cessna zapytała o możliwość wykonania kręgu południowego. AFISO nie odpowiedział na to pytanie, kontynuując korespondencję z załogami innych statków powietrznych. Załoga samolotu Cessna ponownie zapytała o możliwość wykonania kręgu południowego. AFISO przekazał, że jest to możliwe i podał wysokość kręgu.

W czasie dużego natężenia ruchu w kręgach nadlotniskowych, zarówno północnym jak i południowym, prowadzenie korespondencji radiowej, w tym zgłaszanie przez załogi statków powietrznych meldunków pozycyjnych, było znacznie utrudnione.

Wykonując lot w południowym kręgu nadlotniskowym, załoga samolotu AT-3 (1) nie zgłosiła swojej pozycji z wiatrem. Wychodząc na prostą do RWY 28L, samolot AT-3 (1) znalazł się przed samolotem Cruiser (2). W związku ze zmianą sytuacji na podejściu załoga samolotu Cruiser (2) zdecydowała się na wykonanie przejścia na drugi krąg.



Rys. 3. Sytuacja w czasie lądowania samolotu AT-3 (1)

⁹ Cruiser (2) – Cruiser o znakach rozpoznawczych SP-GBR.

¹⁰ Cessna – Cessna 172 o znakach rozpoznawczych SP-OTC.

W opinii AFISO samolot AT-3 (1) po przyziemieniu bardzo długo zajmował RWY 28L, wykonując powolny dobieg, pomimo intensywnego ruchu na prostej i samolotu, przed którym znalazł się na prostej. W opinii załogi samolotu AT-3 (1) wejście na prostą, lądowanie, kołowanie i opuszczenie RWY 28L przebiegły standardowo.

Chwilę wcześniej, o godz. 15:24, załoga samolotu Cessna zgłosiła zamiar wykonania zakrętu w lewo w celu wykonania kręgu południowego do RWY 28.

W czasie kołowania samolotu AT-3 (1) na RWY 28L, AFISO upomniął załogę tego samolotu wskazując zauważone przez niego nieprawidłowości. Załoga samolotu AT-3 (1) przekazała, że cały czas prowadziła korespondencję i nie chciała przeszkadzać. Wymiana opinii trwała 35 s.

2. Przyczyny i/lub czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- 1) Intensywny ruch w rejonie lotniska.
- 2) Prowadzenie korespondencji radiowej w dwóch językach.
- 3) Stosowanie długich wypowiedzi w korespondencji.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez użytkownika statku powietrznego:

W czasie okresowego szkolenia instruktorów Aeroklubu Warszawskiego omówiono szczegóły zdarzenia, przeprowadzono analizę zapisów INOP EPBC oraz specyfiki prowadzenia korespondencji radiowej podczas wykonywania operacji o natężonym ruchu lotniczym w przestrzeni lotniska EPBC.

4. Zalecenia Komisji dotyczące bezpieczeństwa:

W związku z powtarzającymi się zbliżeniami w kręgach nadlotniskowych lotniska Warszawa-Babice, związanych między innymi z dużą liczbą statków powietrznych, PKBWL wydała zalecenie nr 1/2021/0483.

W dniu 2 lutego 2022 r., realizując to zalecenie, Zarządzający lotniskiem Warszawa-Babice ograniczył liczbę statków powietrznych w kręgu nadlotniskowym do sześciu.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)