



# Raport Końcowy

---

POWAŻNY INCYDENT 2020/1434

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

# RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg

## POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/1434

STATEK POWIETRZNY – Samolot AT3 R100 / Cessna 150

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 16 czerwca 2020 r., Warszawa-Babice



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

**WARSZAWA 2021**

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2020/1434			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	16 czerwca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Warszawa Babice (EPBC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot AT-3R100 / Cessna 150			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-RWG / D-ECNI			
Użytkownik / Operator SP:	ATO Runway / prywatny			
Dowódca SP:	Uczeń-pilot / pilot turystyczny PPL (A)			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	3
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Mieczysław Wyszogrodzki			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	Nie dotyczy			
Skład zespołu badawczego:	Nie dotyczy			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Nie było			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	04 sierpnia 2021 r.			

## 1. Rodzaj zdarzenia

Poważny Incydent

## 2. Badanie przeprowadził

PKBWL

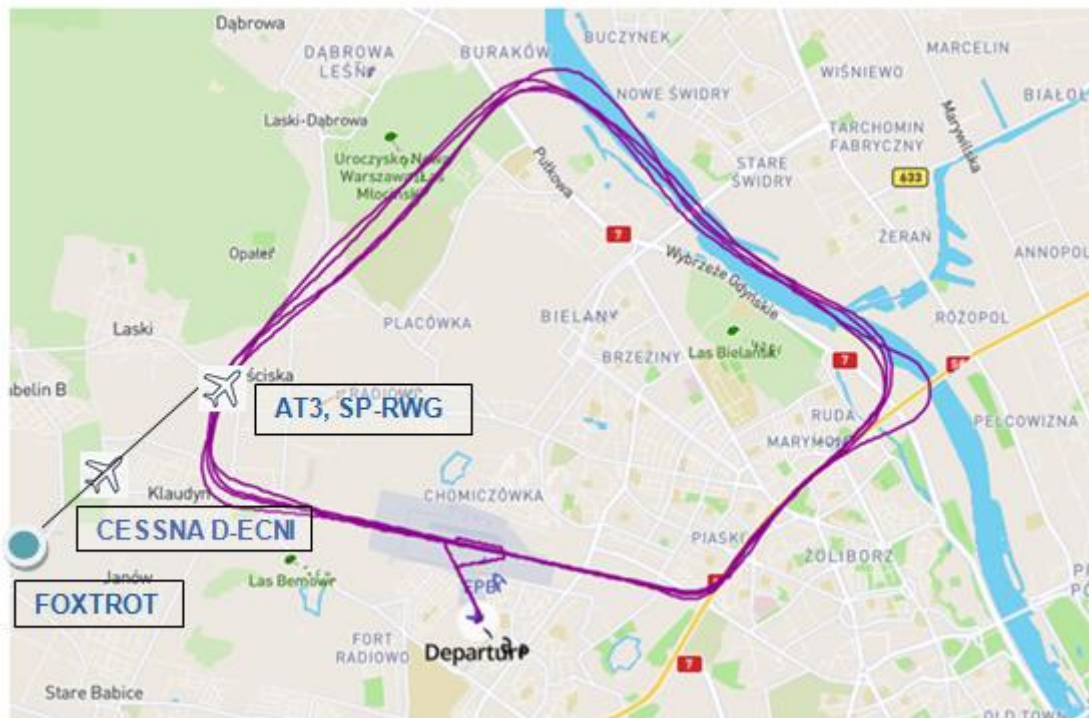
## 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

16 czerwca 2020 r. godz. 9:30 UTC<sup>1</sup>

## 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Miejsce startu i lądowania Warszawa Babice (EPBC).

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w raporcie UTC + 2h



Rys. 1. Ostatnie 4 loty po kręgu – zapis pobrany z komputera pokładowego samolotu AT3, SP-RWG [źródło: ATO Runway]

## 5. Miejsce zdarzenia

Lotnisko Warszawa-Babice.

## 6. Typ operacji

Lotnictwo ogólne.

## 7. Faza lotu

Lot po kręgu.

## 8. Warunki lotu

VMC, wg przepisów VFR, dzień.

## 9. Czynniki pogody

Warunki atmosferyczne bez wpływu na zdarzenie.

## 10. Organizator lotów

ATO Runway – AT3R100, znaki rejestracyjne SP-RWG;

Lot prywatny – Cessna 150, znaki rejestracyjne D-ECNI.

## 11. Dane dotyczące załogi

Pilot samolotu Cessna 150 D-ECNI, lat 51, posiadający licencję turystyczną PPL(A) wydaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 29 lipca 2010 r., SEP(L) ważne do 31 sierpnia 2020 r. Posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie 1 klasy ważne

do 10 września 2021 r., LAPL ważne do 10 września 2022 r. Nalot ogólny – około 1400 godzin. Pilot przed lotem był wypoczęty. Funkcja na pokładzie – dowódca samolotu. Posiadał bezterminowe świadectwo operatora radiotelefonisty.

Uczeń-pilot samolotu AT3, lat 45, w trakcie szkolenia lotniczego. Nalot do chwili zdarzenia – 28 godzin 37 minut. Posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie 2 klasy, LAPL ważne do 25 marca 2024 r.

## 12. Obrażenia osób

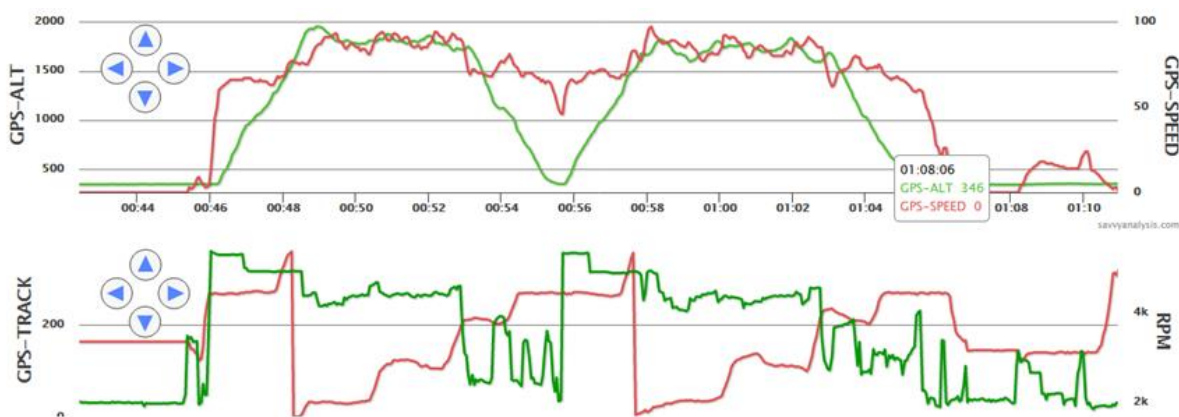
Nie było.

## 13. Uszkodzenia statku powietrznego

Nie było.

## 14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 16 czerwca 2020 roku na lotnisku Warszawa-Babice uczeń-pilot wykonywał drugi samodzielny lot po kręgu z drogi startowej 28, samolotem AT3 o znakach SP-RWG. W trakcie wykonywania przez niego pierwszego zakrętu, instruktorka obserwująca lot samodzielny ucznia zauważyła, że z punktu nawigacyjnego „FOXTROT” lotniska Warszawa-Babice nadleciał inny samolot wchodząc również w krąg do pierwszego zakrętu. Była to Cessna o znakach D-ECNI. Pilot samolotu Cessna wyprzedził samolot AT3 i wylądował jako pierwszy. Pilot samolotu AT3 wylądował jako drugi.



Rys. 2. Zapis przedstawiający dwa loty samodzielne ucznia-pilota samolotu AT3

[źródło ATO Runway]

### 14.1. Opis zdarzenia

W dniu 16 czerwca 2020 roku około godziny 9:30 UTC na lotnisku Warszawa-Babice pilot instruktor oraz uczeń-pilot wykonywali loty kontrolne po kręgu samolotem AT3 o znakach SP-RWG w celu dopuszczenia ucznia-pilota do lotów samodzielnych. Loty odbywały się według przepisów VFR w dzień, z użyciem drogi startowej 28, zgodnie z programem szkolenia do licencji PPL(A).

Po wykonaniu dwóch kręgów z instruktorem i weryfikacji umiejętności, uczeń-pilot przystąpił do wykonywania lotów samodzielnych. W drugim locie samodzielnym,

kiedy był w trakcie wykonywania pierwszego zakrętu, będąc na wysokości około 1500 ft (rys. 2 – dane z komputera pokładowego), instruktor obserwująca lot z ziemi zauważyła, że nad samolot ucznia nadleciał inny samolot od strony punktu nawigacyjnego „FOXTROT”, wchodząc również w krąg do pierwszego zakrętu. Był to samolot Cessna o znakach rejestracyjnych D-ECNI.

Pilot Cessny wszedł w krąg do pierwszego zakrętu na wysokości 1500 ft, utrzymując pozycję po zewnętrznej granicy kręgu. Przez krótką chwilę widział samolot wykonujący lot do drugiego zakrętu. Oceniał jego odległość na około 200-300 ft z prawej i poniżej. W tym momencie stracił kontakt wzrokowy z samolotem AT3. W rezultacie samolot Cessna wyprzedził AT3 i wylądował jako pierwszy, samolot AT3 wylądował w kolejności jako drugi.

Po lądowaniu obydwu samolotów instruktor nadzorująca ucznia-pilota z samolotu AT3 przeprowadziła rozmowę z dowódcą samolotu Cessna, który stwierdził, że wszystko wykonał prawidłowo. Pilot Cessny oświadczył, że otrzymał informację od AFIS Babice o sytuacji na kręgu i zmienił częstotliwość na Babice radio. Samolot Cessna był pilotowany przez pilota z licencją PPL(A), który wykonywał lot wznawiający po długiej przerwie.

Uczeń-pilot kolejnych lotów w tym dniu nie wykonywał.

#### 14.2. Ustalenia zespołu badawczego

- 1) Pilot samolotu Cessna posiadał ważną licencję, oraz badania lotniczo-lekarskie.
- 2) Uczeń-pilot samolotu AT3 posiadał ważne orzeczenia lotniczo-lekarskie.
- 3) Statki powietrzne były wpisane do ewidencji Rejestru Cywilnych SP.
- 4) Warunki atmosferyczne w dniu zdarzenia pozwalały na wykonanie lotów i nie miały wpływu na zdarzenie.
- 5) Statki powietrzne były ubezpieczone.
- 6) Uczeń-pilot loty samodzielne po kręgu wykonał poprawnie.
- 7) Pilot samolotu Cessna wykonał lot po kręgu nie zachowując odpowiedniej separacji w odniesieniu do samolotu AT3, tracąc kontakt wzrokowy z samolotem będącym na kręgu wyprzedził go i wylądował jako pierwszy.

#### 15. Przyczyna zdarzenia

**Przyczyną zdarzenia lotniczego było:**

**Brak właściwej separacji samolotu Cessna w odniesieniu do samolotu AT3, który wykonując lot po kręgu miał pierwszeństwo do lądowania.**

#### 16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Brak odpowiedniego nadzoru kierującego lotami na lotnisku Warszawa-Babice nad ruchem SP w locie po kręgu.
- 2) Działania AFIS i kierującego lotami w jednej przestrzeni w jednym czasie na różnych częstotliwościach, bez współpracy.

## 17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

## 18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

## 19. Załączniki

Brak.

---

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

.....