



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 25 czerwca 2025 r.

w sprawie **incydentu lotniczego**

2022/1649

NUMER ZDARZENIA

Cessna 152, SP-KOG

14 kwietnia 2022 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 rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1995), na wniosek Przewodniczącego Państwowej Komisja 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 14 kwietnia 2022 r. w ATZ¹ Babice wykonywano loty nadzorowane przez służbę AFIS² w trakcie których doszło do zaniżenia separacji i niebezpiecznego zbliżenia pomiędzy dwoma statkami powietrznymi podchodzącymi do lądowania na RWY³ 10R lotniska EPBC. W incydencie brały udział:

- samolot nr 1, Cessna 152 o znaku rozpoznawczym SP-KOG użytkowana przez ATO⁴ Aeroklubu Warszawskiego. Samolot pilotowany był samodzielnie przez ucznia-pilota (zwanego dalej: „uczeń-pilot”) szkolącego się do uzyskania licencji PPL(A). Lot nadzorowany był przez instruktora-pilota FI(A)⁵ pozostającego na lotnisku EPBC.

- samolot nr 2, Piper PA28-181 o znaku rozpoznawczym SP-FFR, użytkowany przez ATO Runway Pilot School. Samolot pilotowany był przez załogę w składzie: FI(A) i uczeń-pilot (zwaną dalej: załoga), która wykonywała standardowe kręgi nadlotniskowe w EPBC.

O godzinie 09:09 LMT⁶ „uczeń-pilot” wykonał start do lotu samodzielnego po trasie EPBC-EPRU. W trakcie wznoszenia, po zakończeniu pierwszego zakrętu, nastąpiło samoczynne wypadnięcie kolektora nawiewu z górnego lewego wlotu powietrza wywołując silny napływ powietrza do kokpitu. „Uczeń-pilot” ocenił sytuację jako awaryjną i uniemożliwiającą kontynuowanie dalszego lotu. Podjął decyzję o przerwaniu zadania. Na częstotliwości Babice-Radio zgłosił swoją obecność na pozycji z wiatrem i poinformował instruktora nadzorującego o zamiarze lądowania na lotnisku startu. „Uczeń-pilot” nie podał przyczyny przerwania zadania, a FI(A) nie dążył do jej uzyskania. Chcąc możliwie szybko sprowadzić samolot do lądowania, wykonał trzeci zakręt przedwcześnie – w miejscu odbiegającym od standardowego przebiegu kręgu nadlotniskowego lotniska EPBC. W wyniku nadmiernej koncentracji na procedurze lądowania oraz w efekcie ograniczonego doświadczenia charakterystycznego dla wczesnego etapu szkolenia lotniczego, „uczeń-pilot” nie zwrócił uwagi na obecność samolotu nr 2 w rejonie trzeciego zakrętu a instruktor nadzorujący nie podjął czynności w celu wsparcia działań „ucznia-pilota”.

¹ ATZ (ang. Aerodrome traffic zone) - Strefa ruchu lotniskowego.

² AFIS (ang. Aerodrome flight information service) – Lotniskowa służba informacji powietrznej.

³ RWY (ang. Runway) – droga startowa.

⁴ ATO (ang. Approved Training Organization) – Zatwierdzona Organizacja Szkoleniowa.

⁵ FI(A) (ang. Flight instructor (aircraft) – instruktor szkolenia praktycznego (samolotowy).

⁶ LMT (ang. Local mean time) - Średni czas lokalny.

W tym czasie „załoga” samolotu nr 2 wykonując standardowe kręgi nadlotniskowe, będąc w trzecim zakręcie zauważyła, że samolot nr 1 zbliża się z lewej strony. Samolot nr 1 wyprzedził samolot nr 2 i przeciął jego tor lotu, przechodząc na prawą stronę. „Załoga” samolotu nr 2 podjęła próbę nawiązania łączności radiowej z „ucznem-pilotem” na częstotliwości Babice-Radio, która zakończyła się niepowodzeniem. „Załoga” była przekonana, że „uczeń-pilot” wykonuje lot w kierunku punktu Foxtrot⁷ z zamiarem opuszczenia kręgu nadlotniskowego i ATZ Babice. Jednak chwilę później samolot nr 1 wykonał zakręt w kierunku samolotu nr 2, co doprowadziło do zaniżenia separacji i minięcia się obydwu statków powietrznych w bardzo bliskiej odległości. „Uczeń-pilot” nie zauważył samolotu nr 2 i kontynuował lot w kierunku czwartego zakrętu. Kolejna próba nawiązania łączności z samolotem nr 1 zakończyła się powodzeniem i przed wykonaniem czwartego zakrętu, „uczeń-pilot” został poinformowany o pozycji samolotu nr 2, który był poniżej i z lewej strony samolotu nr 1. Po zauważeniu samolotu nr 2, „uczeń-pilot” przerwał podejście do lądowania i wykonał odejście na drugi krąg, który został wykonany poprawnie. Po lądowaniu, które odbyło się bez następstw, samolot nr 1 został przekazany personelowi technicznemu w celu usunięcia usterki. W tym czasie instruktor nadzorujący samodzielny lot omówił z uczniem-pilotem zaistniałą sytuację. Po usprawnieniu samolotu i zakończeniu briefingu, „uczeń-pilot” wznowił lot samodzielny po pierwotnie zaplanowanej trasie, który zakończył się bez następstw.

2. Przyczyna zdarzenia

Utrata świadomości sytuacyjnej „ucznia-pilota” oraz wykonanie trzeciego zakrętu w miejscu odbiegającym od standardowego przebiegu kręgu nadlotniskowego lotniska EPBC.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- Niezgłoszenie przez „ucznia-pilota” na częstotliwości Babice-Radio usterki w kokpicie, jako przyczyny przerwania wykonywanego zadania i konieczności natychmiastowego lądowania.
- Niepodjęcie przez instruktora nadzorującego lot samodzielny działań mających na celu wsparcie czynności „ucznia-pilota”.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne wykonane przez podmiot badający

ATO przeprowadziło z „ucznem-pilotem” dodatkowe szkolenie na FSTD⁸, obejmujące czynności i działania w sytuacjach awaryjnych oraz zasady prowadzenia korespondencji radiowej, adekwatnej do okoliczności zdarzenia.

⁷ Stały punkt VFR lotniska WARSZAWA-BABICE.

⁸ FSTD (ang. Flight Simulation Training Device) – Urządzenie treningowe do symulacji lotu.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

(podpis na oryginale)

.....

(podpis na oryginale)