



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 18 lutego 2026

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0038

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec SZD-50-3 „Puchacz”, SP-4111

Samolot Pipistrel Virus SW100, SP-SIVA

5 czerwca 2024 r., EPBC (Warszawa-Babice)

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.



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 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 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 zdarzenia:

W dniu 5 czerwca 2024 r. pilot PPL(A) wykonywał przelot samolotem Pipistrel Virus o znaku rozp. SP-SIVA z lądowiska Nadolna do lotniska Warszawa-Babice (EPBC). W tym czasie na lotnisku EPBC odbywały się loty szybowcowe. W użyciu pozostawał RWY28R dla szybowców oraz RWY28L dla pozostałych statków powietrznych. Zgodnie z informacją otrzymaną od koordynatora AFIS lotniska EPBC, pilot SP-SIVA wykonał lewy krąg do RWY28L, a następnie wyszedł na prostą do lądowania. Ostatni zakręt pilot wykonał niewłaściwie, bowiem przeleciał oś podejścia przydzielonego mu RWY, aż do osi równoległego RWY28R. O godz. 17:15 LMT, na wysokości nie większej niż 100 m AGL, znajdując się w czwartym zakręcie kręgu, SP-SIVA przeleciał tuż przed podchodzącym do lądowania szybowcem SZD-50-3 „Puchacz”. W ocenie instruktora w szybowcu odległość pomiędzy statkami powietrznymi wyniosła około 10 m. Instruktor ten natychmiast przejął sterowanie, zamykając jednocześnie hamulce aerodynamiczne. SP-SIVA znalazł się pod szybowcem, nieznacznie wyprzedzając go. Ze względu na rozpędzenie się szybowca oba statki znowu znalazły się w bardzo niewielkiej odległości od siebie. Ostatecznie wylądowały na lotnisku, na przydzielonych im drogach startowych. Do chwili zdarzenia załogi statków powietrznych nie obserwowały się.

Według oświadczenia pilota samolotu, nie otrzymał on informacji od koordynatora AFIS o ruchu szybowcowym nad lotniskiem.

Warunki pogodowe nie mogły mieć wpływu na zdarzenie – wiał słaby wiatr z kierunków zachodnich, a pogoda w depeszach METAR opisana została jako „CAVOK”.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Niewłaściwe planowanie i wykonanie kręgu południowego do RWY28L przez pilota samolotu, skutkujące wlotem w strefę podejścia do równoległej drogi startowej w użyciu – nieutrzymanie zadanej trajektorii lotu „po prostokącie”;
- 2) Brak obserwacji i przewidywania ze strony pilota samolotu;

- 3) Zbyt duża prędkość wprowadzenia samolotu w czwarty zakręt kręgu, co utrudniło pilotowi koordynację zakrętu i skutkowało jego „rozciągnięciem” „na zewnątrz”, w strefę podejścia do równoległego RWY;
- 4) Brak obserwacji i interwencji ze strony kierującego lotami szybowcowymi, który prawdopodobnie nie obserwował sytuacji ruchowej, gdy dolatujący do lotniska samolot nieprawidłowo wykonywał zakręt do lądowania, niebezpiecznie zbliżając się do podchodzącego szybowca;
- 5) Brak należytej obserwacji przestrzeni przez załogę w szybowcu (instruktora oraz ucznia) którzy, prawdopodobnie koncentrując się na podejściu, nie zauważyli zbliżającego się samolotu.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

W ramach działań profilaktycznych, tuż po zaistnieniu incydentu, przy udziale kierującego lotami szybowcowymi, strony wspólnie przeanalizowały zdarzenie. Pilot samolotu zrozumiał popełnione błędy i zawnioskował o loty doszkalające.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

5. Komentarz Komisji

Na lotnisku EPBC funkcjonuje Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (AFIS), której zadaniem jest koordynowanie dolotów i ruchu w rejonie lotniska, w tym w strefie kręgu nadlotniskowego. AFIS udziela informacji (w tym informacji o ruchu) załogom statków powietrznych, nie zapewnia jednak separacji.

Duża liczba operacji na tym lotnisku wynika, między innymi, z aktywnej działalności szybowcowej. Na potrzeby rozdzielania ruchu funkcjonują dwie równoległe drogi startowe, oddalone od siebie o około 150 m. Aby nie zajmować częstotliwości AFIS, ruch szybowcowy, operujący zawsze z pasa trawiastego po północnej stronie lotniska, komunikuje się na częstotliwości „Babice Radio” 122.305 MHz. AFIS („Babice Informacja”) operuje na częstotliwości 119.118 MHz. Jednocześnie AFIS prowadzi stały nasłuch na częstotliwości „Babice Radio”¹, pozyskując w ten sposób wiedzę o sytuacji ruchowej szybowców. Zasady wykonywania lotów szybowcowych w ATZ EPBC ujęto w zarządzeniu z- cy Kierownika Lotniska ds. operacyjnych i opisano w „Procedurze

¹ Dodatkowym środkiem do komunikacji pomiędzy AFIS a Kierującym Lotami Szybowców na starcie szybowcowym jest radiotelefon.

wykonywania lotów statków powietrznych podczas lotów szybowcowych na lotnisku Warszawa-Babice”, dostępnej u zarządzającego lotniskiem.

Komisja zwraca uwagę, że służby takie jak AFIS i/lub kierujący lotami, udzielają jedynie informacji i wskazówek dla załóg statków powietrznych. Załogi, w tym statków przylatujących, nie mogą oczekiwać zapewnienia separacji w ruchu nadlotniskowym, a jedynie podpowiedzi w zakresie organizacji tego ruchu. Za zachowanie bezpiecznych odległości w lotach w przestrzeni niekontrolowanej, odpowiada dowódca statku powietrznego. Pomimo, że kierujący lotami jest uprawniony do wydawania poleceń do uczestników lotów w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, to podstawowym i najważniejszym warunkiem dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu² w ATZ jest prowadzenie obserwacji przez załogę.

Narastający ruch segmentu GA podnosi wymagania wobec skutecznego prowadzenia obserwacji przestrzeni oraz przewidywania. Szczególnie dotyczy to lotów w strefach ruchu nadlotniskowego (ATZ), gdzie ruch wzrasta. Funkcjonuje tu krąg nadlotniskowy³. Krąg służy, między innymi, ustaleniu porządku ruchu i przygotowaniu do lądowania. W celu zapewnienia bezpieczeństwa sobie i innym użytkownikom przestrzeni pilot powinien prowadzić należyłą obserwację przestrzeni. Wszelkie inne środki takie jak podpowiedzi drogą radiową czy urządzenia antykolizyjne, należy traktować jako uzupełniające.

Komisja przypomina także, że szybowiec jako statek bez napędu ma pierwszeństwo do lądowania, przed statkiem powietrznym z napędem. Wyprzedzanie statków powietrznych na prostej podejścia jest zabronione.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

podpis na oryginale

.....

podpis na oryginale

² Patrz także Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dn. 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami (D.U. 2017, poz. 1960)

³ Patrz Okólnik doradczy nr 001/2010 wydany przez ULC dotyczący zasad dobrej praktyki lotniczej w zakresie standardowego kręgu nadlotniskowego w Polskiej Przestrzeni Powietrznej.