



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 17 lutego 2026

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0082

NUMER ZDARZENIA

Samolot Extra EA300, SP-KYK

Szybowce podczas zawodów przelotowych

4 sierpnia 2024 r., Nowe Miasto Lubawskie

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



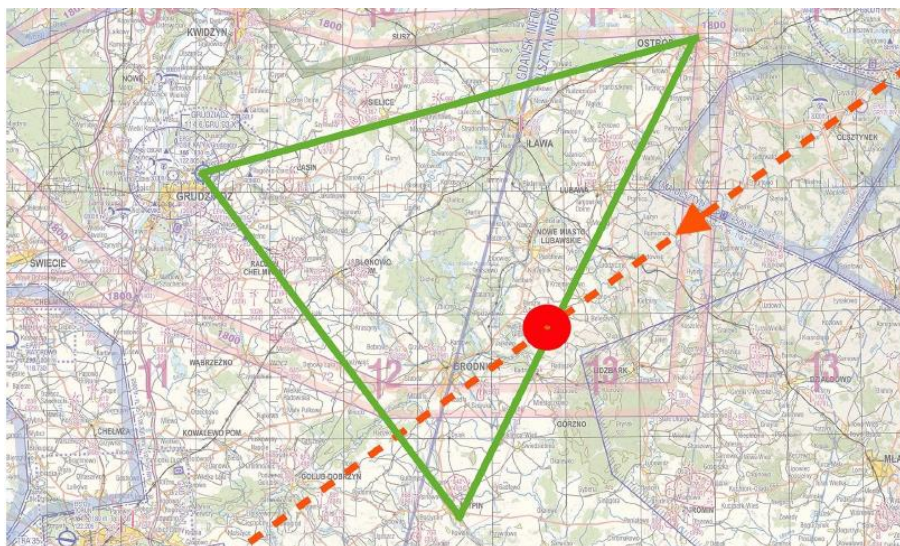
<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2025 r. poz. 1531 z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 4 sierpnia 2024 r. z lotniska w Lisich Kątach (EPGI) rozgrywana była konkurencja przelotowa zawodów szybowcowych. W godzinach porannych ASM-3¹ zweryfikował wnioskowany przez dyrektora zawodów rejon rozgrywania konkurencji, obejmujący przestrzeń wyznaczoną na ziemi przez miejscowości: Grudziądz – Ostróda – Rypin (Rys.1), w zakresie wysokości od GND do FL95. ASM-3 uznał rejon za niekolizyjny.

W czasie rozgrywania konkurencji, o godz. 12:23 LMT, zgłosił się na częstotliwości FIS Gdańsk samolot SP-KYK, wykonujący lot wg planu lotu z EPKE (Kętrzyn-Wilamowo) do EPPK (Poznań-Kobylnica). Z uwagi na przebywanie samolotu w przestrzeni FIS Warszawa, informator FIS Gdańsk przekierował pilota na częstotliwość 118,775 MHz, gdzie informator FIS Warszawa potwierdził aktywność planu lotu. Pilot kontynuował lot, dopytując i wymieniając z FIS informacje o aktywności szybowcowej w rejonie przelotu, po zaobserwowaniu licznych szybowców.



Rys. 1 Wyznaczony rejon rozgrywania konkurencji dla szybowców oraz prawdopodobna trasa przelotu SP-KYK wraz z miejscem napotkania grupy szybowców [źródło: PAŻP]

¹ ASM-3 – komórka/zespół w PAŻP odpowiedzialny za aktywację/dezaktywację i monitorowanie rzeczywistego wykorzystania struktur przestrzeni powietrznej opublikowanych w AUP (Planie Użytkowania Przestrzeni Powietrznej).

Na trawersie Nowego Miasta Lubawskiego, o godz. 13:03, pilot natknął się na grupę krążących szybowców. Zaobserwował je dopiero w chwili przelotu nad nimi, w odległości – wg zgłoszenia pilota – zaledwie około 10 do 30 m.

W międzyczasie FIS Gdańsk wymieniał informacje z ATC TWR lotniska EPMB (Malbork) a następnie z FIS Warszawa, próbując ustalić aktywność szybowcową w sektorach. Z informacji przekazywanych przez wojskowego ATC oraz statki powietrzne (w tym SP-KYK) wynikało, że w rejonie występuje duży ruch szybowców.

Szybowce kontynuowały lot a SP-KYK lądował na lotnisku docelowym bez następstw.

Informację o (m.in.) terminie, rejonie, zakresie wysokości i rezerwowanych strefach w TMA Gdańsk (TRA) zawodów szybowcowych, planowanych na przełom lipca i sierpnia, opublikowano w Suplemencie do AIP Polska (AIRAC SUP 62/64) w maju 2024 r. Suplement obowiązywał do 10 sierpnia 2024 r.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Nieupewnienie się przez pilota samolotu na etapie przygotowania do lotu o aktywności szybowcowej na trasie planowanego przelotu;
- 2) Nienależyte prowadzenie obserwacji wedle zasady „*see and avoid*” po zorientowaniu się, że na trasie przelotu, w przestrzeni klasy G², latają szybowce;
- 3) Utrudniona obserwacja przestrzeni przed i pod samolotem z kokpitu samolotu Extra 300, wynikająca z cech konstrukcyjnych płatowca;
- 4) Brak komunikacji na linii ASM-3 – FIS: brak procedury w ASM-3 o powiadamianiu FIS o aktywności szybowcowej. W konsekwencji niepowiadomienie FIS Gdańsk i FIS Warszawa o wzmożonej aktywności szybowców w koordynowanych sektorach, a przez to nieostrzeżenie pilota SP-KYK o możliwym ruchu;
- 5) Publikacja suplementów do AIP dotyczących lotów VFR w rozdziale ENR AIP IFR, zamiast umieszczenie ich w rozdziale ENR AIP VFR;
- 6) Nieefektywne posługiwanie się przez FIS informacją o aktywnościach lotniczych dostarczanych za pomocą PDSO³;
- 7) Umieszczenie przez ASM-3 informacji o „małym” rejonie lotów szybowcowych wyłącznie w CAT⁴ - systemie, z którego FIS nie korzysta w pierwszej kolejności.

² W przestrzeni klasy G za zapewnienie separacji od innych statków powietrznych, odpowiada pilot-dowódca statku powietrznego.

³ PDSO – system wykorzystywany przez FIS, dostarczający informacji do pracy operacyjnej: zawiera m.in. informacje o planowanych aktywnościach lotniczych.

⁴ System elektroniczny zarządzany przez ASM i użytkowany przez służby ruchu lotniczego (ATS), służący do badania kolizyjności z innymi strukturami (o wyższym lub niższym priorytecie), zaplanowanymi na dany przedział czasowy.

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

- 1) Analiza przez kierownika Działu Publikacji PAŻP ustaleń z raportu wewnętrznego oraz weryfikacja możliwości Publikacji Suplementów dotyczących przestrzeni niekontrolowanej także w rozdziale ENR AIP VFR (a nie tylko w ENR AIP IFR), alternatywnie – przeniesienie Suplementów dotyczących lotów VFR w przestrzeni niekontrolowanej z tomu AIP IFR do AIP VFR;
- 2) Zapoznanie personelu FIS (Służby Informacji Powietrznej) z raportem wewnętrznym PAŻP;
- 3) Sprawdzenie przez Dział Operacyjny Zarządzania Przestrzenią Powietrzną AMC czy publikacja rejonu wzmożonej aktywności szybowcowej w systemie CAT automatycznie pojawia się w serwisach airspace.pansa.pl oraz IWB⁵ oraz weryfikacja sposobu opisywania rejonu aktywności szybowcowej na mapie przez ASM-3 pod kątem czytelności dla użytkowników w/w serwisów;
- 4) Opracowanie przez Kierownika Ośrodka Służby Informacji Powietrznej standardu postępowania (procedury) z Suplementami i innymi informacjami o przedsięwzięciach lotniczych w powiadomieniach FIS przez PDSO;
- 5) Wprowadzenie przez Kierownika Działu Planowania Strategicznego ASM zmiany w procesie przygotowania dokumentacji na potrzeby zabezpieczenia dużych zawodów szybowcowych, na temat których informacja upubliczniana jest w Suplementach AIP Polska. Procedura ma obejmować postępowanie personelu ASM-3, który po przyjęciu informacji od kierownika zawodów o faktycznym rejonie rozgrywania konkurencji i weryfikacji kolizyjności, poinformuje telefonicznie właściwe sektory FIS, że w systemie CAT pojawił się dany rejon wzmożonej aktywności szybowcowej.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
podpis na oryginale

.....
podpis na oryginale

⁵ IWB – (ang. *Integrated Web Briefing*) narzędzie do planowania lotów udostępnione przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, umożliwiające składanie i obsługę planów lotu oraz przegląd danych lotniczych: serwis dostępny pod adresem <https://iwb.pansa.pl>