



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 30 listopada 2024 r.
w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2019/2214

NUMER ZDARZENIA

Cessna Aircraft Company, Cessna 208B Caravan,
SP-WAW

Lądowisko EPNC, 14 czerwca 2019 r.

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>

Działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego Komisja, uznała wyniki badań zespołu za wystarczające i postanowiła zamknąć badanie zdarzenia lotniczego.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 14 czerwca 2019 r. jednoosobowa załoga samolotu Cessna C-208B Caravan o znakach rozpoznawczych SP-WAW należącego do Aeroklubu Warszawskiego wykonywała na lądowisku EPNC serię lotów na zrzut skoczków. W szóstym wylocie na pokładzie samolotu znajdowała się grupa 15 skoczków w składzie 14 osobowej formacji VFS¹ oraz jednego skoczka wykonującego skok solo. Po osiągnięciu wysokości około 4000 m AGL² grupa 11 skoczków z formacji przemieściła się jednocześnie w kierunku drzwi znajdujących się w tylnej części samolotu. Przed oddaniem skoku 7 skoczków zajęło pozycję na zewnątrz samolotu trzymając się uchwytów na kadłubie a kolejnych 4 ustawiło się w drzwiach czym doprowadzili do przesunięcia środka ciężkości w tylne położenie, które osiągnęło wartość 217.8 cali przy dopuszczalnej granicy 204.35 cali. Położenie środka ciężkości poza dopuszczalną granicą wywołało spadek stateczności podłużnej samolotu i doprowadziło do utraty kontroli w locie. Samolot wykonał obrót wzdłuż osi podłużnej przez lewe skrzydło, podczas którego grupa 9 skoczków oddzieliła się od kadłuba. Po wykonaniu obrotu samolot przeszedł w strome zniżanie i kolejnych 5 skoczków opuściło pokład. Dwóch skoczków zderzyło się z usterzeniem poziomym samolotu doprowadzając do uszkodzenia statecznika poziomego i zablokowania steru wysokości. Samolot tracił wysokość z dużą prędkością. Pilot podejmował wielokrotne próby odzyskania kontroli w locie, które zakończyły się powodzeniem dopiero na wysokości około 1000 m AGL. Po wyprowadzeniu samolotu do lotu poziomego i sprawdzeniu jego sterowności pilot wykonał lądowanie, które odbyło się bez następstw.

2. Przyczyny zdarzenia

1. Jednoczesne przemieszczenie się 11 skoczków na tył samolotu doprowadziło do przesunięcia środka ciężkości w tylne położenie poza dopuszczalną granicę, przekroczenia kątów natarcia, przeciągnięcia i utraty kontroli w locie.
2. Utrata kontroli w locie spowodowała przejście samolotu w strome zniżanie, w trakcie którego dwóch skoczków po opuszczeniu pokładu miało kolizję z usterzeniem poziomym.

¹ Formacje pionowa (ang. vertical formation skydive)

² Nad poziomem terenu (ang. above ground level)

3. Kolidacja z usterzeniem poziomym skutkowało uszkodzeniem i zablokowaniem steru wysokości.

3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

1. Zamiana rozlokowania grup skoczków na pokładzie samolotu przed wykonaniem wylotu ze zdarzeniem.
2. Niezachowanie separacji na pokładzie samolotu pomiędzy grupami skoczków.

4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane/zrealizowane przez podmiot badający

Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia, Aeroklub Warszawski zmienił zapisy Instrukcji Operacyjnej SPO w Części A w załączniku „Regulamin Skoków Organizatora Aeroklub Warszawski Sekcja Spadochronowa” w zakresie procedur bezpieczeństwa w trakcie wykonywania zrzutów skoczków.

5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie określono.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)