



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 6 sierpnia 2024

w sprawie **incydentu lotniczego**

2024-0031

NUMER ZDARZENIA

Spadochron / Samolot, Tecnam P2008-JC, SP-LFH

21 maja 2024 r., lotnisko EPPT

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 dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2002 Nr 130 poz. 1112, z późn. zm.) oraz § 18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg i analiza zdarzenia

W dniu 21 maja 2024 r. na lotnisku Piotrków Trybunalski (EPPT) odbywały się skoki spadochronowe, a także loty samolotów, śmigłowców i szybowców. Po wyrzuceniu skoczków spadochronowych z samolotu SC-7 Skyvan opadali oni w kierunku wyznaczonego miejsca lądowania.

W tym czasie w kręgu znajdowało się 5 innych samolotów i samolot Skyvan, co było zgodne z INOP lotniska EPPT. Z uwagi na duży ruch statków powietrznych w powietrzu jak i na ziemi (kołujących i oczekujących na start) występowała duża zajętość częstotliwości radiowej kierującego lotami.

Według relacji skoczek spadochronowego w czasie jego opadania nastąpiło osłabienie czołowej składowej wiatru. Lądowanie nastąpiło przy drodze kołowania BRAVO, obok kołującego samolotu i około 100 m dalej niż planowano. Po lądowaniu czasza spadochronu opadła na statecznik pionowy samolotu. Pozostali skoczkowie z grupy wylądowali w planowanym rejonie.

O godz. 19:12¹ w czasie kołowania samolotu Tecnam po drodze kołowania BRAVO, uczeń pilot zgłosił instruktorowi nagłe wystąpienie braku reakcji na wykonywane przez niego czynności sterowania. W tym samym czasie instruktor zauważył za samolotem cień i przejął sterowanie, a następnie wyłączył silnik. Załoga opuściła samolot i zauważyła skoczka spadochronowego próbującego rozplątać linki spadochronu z samolotu.

W związku z dużym natężeniem ruchu nadlotniskowego, kierujący lotami skupiony był na zapewnieniu bezpieczeństwa statkom powietrznym w kręgu nadlotniskowym. Nie zauważył on skoczka opadającego w rejonie drogi kołowania BRAVO. Zatrzymanie czaszy spadochronu na samolocie zauważył po fakcie. Podobnie kierujący skokami spadochronowymi nie zareagował na pojawiające się zagrożenie bezpieczeństwa i nie ostrzegł załogi samolotu.

¹ Średni czas lokalny (ang. local mean time).

2. Przyczyny i czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

- 1) Duże natężenie operacji powietrznych w rejonie lotniska EPPT.
- 2) Małe doświadczenie skoczka spadochronowego.
- 3) Brak reakcji kierującego lotami i kierującego skokami spadochronowymi na obecność skoczka daleko od rejonu planowanego lądowania.
- 4) Utrudniona obserwacja przez załogę przestrzeni nad samolotem Tecnam ze względu na jego konstrukcję – górnopłat.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zrealizowane przez podmiot badający

- 1) Zdarzenie przeanalizowano w dniu 19.06.2024 r. na wspólnym spotkaniu przedstawicieli Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej oraz organizacji SkyForce.
- 2) W celu zachowania bezpieczeństwa przypomniano Zarządzenie Dyrektora Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej z dnia 11.07.2023 r. w sprawie koordynacji lotów i skoków spadochronowych w brzmieniu:

„Zalecam, aby Kierownik Skoków miał świadomość sytuacyjną innego ruchu lotniskowego poprzez każdorazowe (przed komendą o zrzucie) uzyskanie informacji od Kierującego Lotami o braku przeciwwskazań do zrzutu. Zalecam, aby Kierownik Skoków informował Kierującego Lotami przed rozpoczęciem skoków o planowanych skokach oraz o nietypowych operacjach skoków spadochronowych, tj. długie czasowo opadanie formacji wojskowych i cywilnych, wyrzuty z różnych wysokości, lądowanie w terenach poza lotniskiem, inne. Działanie takie poprawi bezpieczeństwo oraz zminimalizuje ryzyko wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń w przyszłości.”

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Nie sformułowano.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)

.....
(podpis na oryginale)