

# RAPORT KOŃCOWY



---

POWAŻNY INCYDENT 2020/1662

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

# RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg

## POWAŻNY INCYDENT

ZDARZENIE NR – 2020/1662

STATEK POWIETRZNY – PZL KR 03 Puchatek / Spadochron

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 5 lipca 2020 r., Lotnisko Krosno (EPKR)



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka, co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane, jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

**WARSZAWA 2021**

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>2020/1662</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>POWAŻNY INCYDENT</b>			
Data zdarzenia:	5 lipca 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Krosno (EPKR)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	1. Szybowiec PZL KR 03 Puchatek 2. Spadochron			
Znaki rozpoznawcze SP:	Nie dotyczy			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Podkarpacki /Reaktor 24			
Dowódca SP:	Instruktor pilot szybowcowy/skoczek spadochronowy.			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	3
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE WYZNACZONO			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	TAK			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	22 lutego 2021 r.			

### 1. Rodzaj zdarzeń

Poważny incydent.

### 2. Badanie przeprowadził

PKBWL

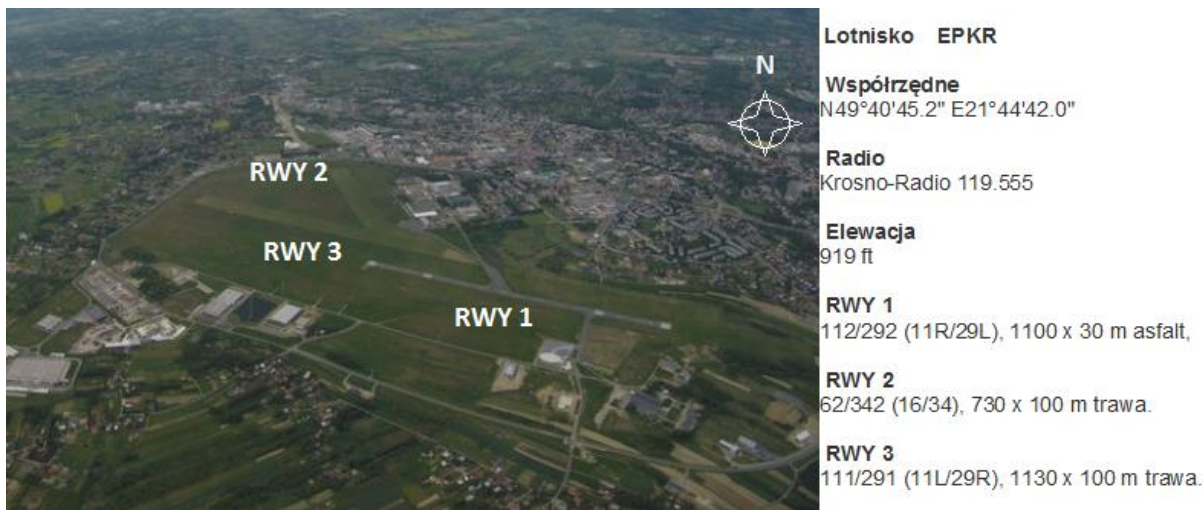
### 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

5 lipca 2020 r., ok. godz. 10: 16<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w raporcie podano w LMT

#### 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Krosno (EPKR) (rys 1).



Rys. 1. Lotnisko Krosno (EPKR) [źródło: Internet]

#### 5. Miejsce zdarzenia

Lotnisko Krosno (EPKR) (rys 1).

#### 6. Typ operacji

Loty szkolne szybowcowe za wyciągarką, skoki spadochronowe.

#### 7. Faza lotu

Szybowiec w trakcie wznoszenia po starcie za wyciągarką.

Skoczek w końcowej fazie opadania przed lądowaniem.

#### 8. Warunki lotu

VMC, dzień, loty wg przepisów VFR.

#### 9. Czynniki pogody

Nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

#### 10. Organizator lotów

Organizator lotów - Aeroklub Podkarpacki.

Organizator skoków - Reaktor 24.

#### 11. Dane dotyczące załogi

Kierujący lotami szybowcowymi: zastępca HT Aeroklubu Podkarpackiego, instruktor szybowcowy lat 54. Posiadał licencję pilota szybowcowego SPL z wpisanym uprawnieniem: Akrobacja ograniczona oraz FI w okresie ważności. Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2 i LAPL w okresie ważności. Nalot ogólny na szybowcach 303 h 42' w tym instruktorski 56 h 01'.

Skoczek: posiadał Świadectwo Kwalifikacji Skoczka Spadochronowego klasy D, wykonał około 1100 skoków na spadochronie.

## 12. Obrażenia osób

W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń ciała.

## 13. Uszkodzenia statków powietrznych

Nie doszło do uszkodzeń SP.

## 14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

### 14.1. Opis zdarzenia

W dniu 5 lipca 2020 r. na lotnisku w Krośnie odbywały się szkolne loty szybowcowe za wyciągarką, loty samolotowe oraz skoki spadochronowe. O godzinie 10:10 pilot samolotu (zwany dalej pilotem) wywołującego skoczków spadochronowych zgłosił drogą radiową, że do zrzutu skoczków zostały mu dwie minuty. Kierujący lotami z wieży przekazał pilotowi informację o prędkości i kierunku wiatru. Po około minucie pilot zgłosił, że skoczkowie opuścili pokład samolotu. W tym czasie wszystkie szybowce znajdowały się na ziemi. Chwilę po zgłoszeniu zrzutu instruktor szybowcowy (zwany dalej instruktorem) wydał drogą radiową komendę wyciągarkowemu, aby naprężył linę holowniczą. Następnie potwierdził naprężenie liny i szybowiec wystartował. Na wysokości około 100 m wznoszący się szybowiec minął opadającego skoczka spadochronowego, który, aby uniknąć kolizji z szybowcem gwałtownie zmienił kierunek opadania. Odległość, w jakiej się minęli wynosiła około 50 m. Szybowiec nie zmienił toru lotu, po zakończonym holu wyczepił się i kontynuował lot.

W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń ciała.

### 14.2. Analiza

Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno – EPKR przewiduje możliwość równoczesnego wykonywania skoków spadochronowych i lotów w punkcie 1.2 podpunkt „o”:

„Wymiary i położenie lotniska pozwalają na wykonywanie pojedynczych i grupowych skoków spadochronowych. Zezwala się na jednoczesne wykonywanie skoków spadochronowych i lotów pojedynczych statków powietrznych przy zachowaniu dwustronnej łączności radiowej. Statki powietrzne nieuczestniczące w skokach powinny znajdować się z dala od toru opadania skoczków spadochronowych.”

Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno zawiera wymagania „W sprawie kierującego lotami” zgodne z rozporządzeniem MliB z dnia 4 października 2017 r.

Kierujący lotami wiedząc, że są wykonywane skoki spadochronowe, loty szybowcowe i samolotowe powinien uzgodnić z podmiotami uczestniczącymi w lotach zasady korzystania z przestrzeni nad lotniskiem.

Kierujący szkolnymi lotami szybowcowymi po informacji, że skoczkowie opuścili pokład samolotu, kiedy usłyszał wydaną z szybowca przez radio komendę do naprężania liny holowniczej powinien przerwać start szybowca. Zgodę na jego kontynuowanie powinien wydać dopiero po wylądowaniu wszystkich skoczków spadochronowych. Tym bardziej, że skoczkowie lądowali na części trawiastej lotniska w pobliżu hangaru i trawiastego pasa startowego PS2. Ponadto komendy do naprężania liny holowniczej i startu nie powinny być wydawane z kabiny szybowca, ponieważ pilot (instruktor) siedzący w kabinie nie ma oglądu ogólnej sytuacji ruchowej i nie wie, co się dzieje obrębie szybowca (np. wypadek szybowca PW-6 w Bezmiechowej nr 1282/13).

Każdy pilot przed startem ma obowiązek upewnić się, czy może bezpiecznie wystartować. Zarówno kierujący lotami jak i instruktor, odpowiedzialny za bezpieczeństwo uczniów w trakcie szkolenia powinni obserwować przestrzeń i prowadzić nasłuch radiowy, aby mieć świadomość jak wygląda ruch nad lotniskiem i w razie konieczności podpowiedzieć uczniowi jak ma postąpić w potencjalnie niebezpiecznej dla niego sytuacji. W badanym przypadku instruktor sam doprowadził do takiej sytuacji, a kierujący lotami na nią nie zareagował.

Na lotnisku w Krośnie kierujący lotami (wyznaczony przez zarządzającego lotniskiem) przebywa na wieży. Zdaniem kierującego badaniem, który obserwował jego pracę, jest to raczej pełnienie funkcji lotniskowej służby informacyjnej. Z wieży nie ma możliwości obserwowania przestrzeni powietrznej po północno-wschodniej stronie lotniska, więc kierujący lotami nie może jej w pełni kontrolować (rys. 2).



Rys. 2. Szkic, na którym pokazano przestrzeń niewidoczną z wieży lotniska Krosno [źródło: PKBWL]

W Instrukcji Operacyjnej Lotniska Krosno – EPKR w punkcie 1.3 podpunkcie „i” jasno określono obowiązki kierującego lotami, a przede wszystkim to, że:



**Kierujący lotami powinien przebywać w obrębie „STARTU”, na którym według potrzeb zapewnia (między innymi):** wyłożenie znaków startowych, stosowanie znaków ostrzegawczych, wyznacza miejsce przeznaczone dla personelu lotniczego uczestniczącego w lotach, wyznacza miejsca postoju statków powietrznych przy kwadracie, miejsca, z którego mają one startować, kieruje ruchem naziemnym pojazdów, itd. Po lotach omawia przebieg lotów z uczestnikami, weryfikuje dokumenty związane z zakończonymi lotami. Tych czynności nie może wykonywać kierujący lotami z wieży, gdyż przebywa on w nieodpowiednim miejscu.

Z obserwacji członków zespołu badawczego wynika, że kierujący lotami z wieży udziela informacji i kieruje ruchem nadlotniskowym niezwiązanym z działalnością Aeroklubu, natomiast Aeroklub kieruje w pewnym stopniu własnymi lotami nie zwracając uwagi na działalność innych podmiotów na lotnisku i na ruch innych statków powietrznych. Współpraca pomiędzy podmiotami ogranicza się do wzajemnych oskarżeń i wytykania sobie błędów.

#### **14.3. Ustalenia zespołu badawczego**

- 1) Instrukcja Operacyjna Lotniska Krosno – EPKR przewiduje możliwość równoczesnego wykonywania skoków spadochronowych i lotów.
- 2) Stwierdzono niewłaściwy nadzór instruktora oraz kierującego lotami nad lotami szkolnymi.
- 3) Stwierdzono brak możliwości obserwowania z wieży przestrzeni powietrznej po północno-wschodniej stronie lotniska.
- 4) Brakuje jednoznacznego postanowienia, kto kieruje całym ruchem nadlotniskowym.
- 5) Stwierdzono nieprzestrzeganie zapisów Instrukcji Operacyjnej Lotniska Krosno (EPKR).

#### **15. Przyczyny zdarzenia**

- 1) **Niewłaściwy nadzór instruktora i kierującego lotami nad lotami szkolnymi.**
- 2) **Nieprzestrzeganie zapisów Instrukcji Operacyjnej Lotniska Krosno.**

#### **16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia**

Brak wyraźnego podziału kompetencji pomiędzy zarządzającym lotniskiem i Aeroklubem Podkarpackim.

#### **17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Nie sformułowano.

#### **18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi**

Informacje zebrane w środowisku lotniczym Krosna świadczą o wzajemnej niechęci i trudnej współpracy pomiędzy Aeroklubem Podkarpackim, a zarządzającym lotniskiem. W opisanej sytuacji tylko szczęśliwy zbieg okoliczności pozwolił uniknąć wypadku.

## 19. Załączniki

Brak.

---

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

.....