



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 499/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący posiedzenia Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Z-ca przewodniczącego Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

W dniu 8 lutego 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Aeroklub Bielsko-Bialski, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego niebezpiecznego zbliżenia samolotu Cessna 206T o znakach rozpoznawczych D-ETHW i spadochronu Stiletto 135, które wydarzyło się w dniu 22 maja 2011 r., w miejscowości Bielsko-Biała – lotnisko EPBA.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

W wylocie samolotu, w którym doszło do zdarzenia, instruktor nadzorujący uczniów-skoczków, pełnił również funkcję wyrzucającego. Po oddzieleniu i stwierdzeniu prawidłowego otwarcia czas spadochronów nadzorowanych przez siebie uczniów – skoczków instruktor wykonał skok z wysokości 1200 metrów. Pilot samolotu wykonał zniżanie obserwując opadających skoczków. Wychodząc na prostą do lądowania widział dwóch skoczków, którzy wylądowali na lotnisku, oraz trzech skoczków na wysokości 400 do 600 metrów. Podjął decyzję o lądowaniu przed skoczkami. W czasie, kiedy pilot zajęty był czynnościami przed lądowaniem oraz miał częściowo zasłonięte pole widzenia na opadających skoczków, skoczek – instruktor, dysponując szybkim spadochronem o małej powierzchni, wykonał gwałtowne zniżanie w spirali i wykonując lot na małej wysokości w kierunku miejsca lądowania skoczków, znalazł się na kierunku zbieżnym z kierunkiem lądowania samolotu. Kiedy skoczek zobaczył samolot w końcowej fazie podejścia, wykonał zakręt i wylądował z wiatrem. Pilot samolotu zauważył skoczka i przeszedł na drugi krąg. Skoczek podczas przyziemienia doznał zwichnięcia nogi w stawie skokowym.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:**

**Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**Wykonanie przez pilota samolotu podejścia do lądowania w rejonie, w którym mogło dojść do kolizji ze spadochronem.**

### **Okoliczności sprzyjające zaistnieniu incydentu lotniczego:**

- niewielkie doświadczenie pilota na danym typie samolotu, co spowodowało większe skupienie jego uwagi na czynnościach wykonywanych podczas lądowania i ograniczyło obserwację skoczków;
- wykonanie gwałtownego zniżania przez skoczka, co spowodowało jego przemieszczenie się poza strefę opadania przewidywaną przez pilota.

### **A także akceptuje następujące zastosowane środki profilaktyczne:**

- incydent omówiono z pilotami wywożącymi skoczków i skoczkami spadochronowymi. Skoczkom zwrócono uwagę, aby unikali wykonywania trudnych do przewidzenia, gwałtownych manewrów.
- podczas skoków spadochronowych, od momentu wyrzutu skoczków spadochronowych, do momentu wylądowania skoczków, zabrania się uruchamiania, kołowania, startów i lądowań statków powietrznych, za wyjątkiem lądowania szybowców, które powinny odbywać się w południowej części lotniska, chyba że funkcjonuje kierownik skoków i zezwoli inaczej;
- zalecono, aby dla zwiększenia bezpieczeństwa skoki spadochronowe odbywały się w czynnym ATZ lotniska lub w przypadku, kiedy nie jest czynny ATZ, o wykonywanych skokach informowano FIS Kraków.

### **oraz zaproponowane zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Wprowadzenie do Instrukcji Operacyjnej lotniska EPBA zapisu: „Może być wykonywana równoczesna działalność wszystkich sekcji, z zastrzeżeniem, że statki powietrzne nie mogą przelatywać w odległości mniejszej niż 200 m od opadających skoczków. Na czas wyrzutu (po zgłoszeniu drogą radiową wyjścia na prostą do zrzutu przez dowódcę statku powietrznego wywożącego skoczków, do czasu lądowania skoczków) starty i lądowania statków powietrznych zostaną wstrzymane drogą radiową, za wyjątkiem koniecznego lądowania szybowców, które należy wykonać w południowej części pola wzlotów. W przypadku, gdy swoją funkcję pełni wyznaczony kierownik skoków lub lotów, lądowanie statku powietrznego może zostać wykonane przed przyziemieniem wszystkich skoczków, jednak po uprzednim otrzymaniu zgody od tego kierownika i w bezpiecznej odległości od przewidywanego miejsca lądowania spadochronów. Wejścia w krąg nie można wykonać wtedy znad lotniska, ale po stycznej do jednego z zakrętów lub do pozycji z wiatrem”

#### **Podpisy Komisji**

Przewodniczący posiedzenia Komisji: Andrzej Pussak

podpis na oryginale

Z-ca Przewodniczącego Komisji: Maciej Lasek

podpis na oryginale

Sekretarz Komisji: Agata Kaczyńska

podpis na oryginale

Członek Komisji: Dariusz Frątczak

podpis na oryginale

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Jacek Rożyński

podpis na oryginale

Członek Komisji: Stanisław Żurkowski

podpis na oryginale