



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 2019/3243

UCHWAŁA

z dnia 5 czerwca 2024 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Samolot C 182P; Spadochrony: Mars 196, Mars 176, Sonic 190, Sabre 230
Znaki rozpoznawcze SP:	G-EEZC; spadochrony – nie dotyczy
Data zdarzenia:	5 sierpnia 2019 r.
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Bagicz (EPKG)

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, **działając na podstawie art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Na lotnisku Bagicz (EPKG) odbywały się skoki spadochronowe z samolotu Cessna 182P (G-EEZS) organizowane przez firmę FHU TARM Marek Tarczykowski. Był to 14 wylot w tym dniu z czwórką skoczków na pokładzie (dwie kobiety, dwóch mężczyzn). Po starcie około godziny 19:30 lot do miejsca zrzutu skoczków przebiegał normalnie. Około godziny 19.50 skoczkowie oddzielili się od samolotu, który leciał w kierunku północnym (w stronę pełnego morza) i po opuszczeniu samolotu wykonali w powietrzu ustalone zadanie RW4, a następnie otworzyli spadochrony. Wszyscy skoczkowie lądowali w wodzie w różnych odległościach od brzegu. Dwaj mężczyźni (skoczkowie nr 3, 4 – lądujący bliżej brzegu) wyszli na brzeg o własnych siłach, a dwie kobiety (skoczkowie nr 1, 2 – lądujące w większej odległości od brzegu) zostały wyciągnięte na brzeg przez WOPR po około 20 minutach od chwili wodowania. Obie kobiety były nieprzytomne. Na plaży przystąpiono do ich reanimacji. W obu przypadkach nie udało się przywrócić funkcji życiowych.

2. Przyczynami zdarzenia było:

- 1) Planowanie i wykonywanie skoków spadochronowych na lotnisku EPKG pomimo, że Instrukcja Operacyjna tego lotniska nie zawierała procedur wykonywania skoków spadochronowych.

- 2) Brak procedury postępowania w przypadku lądowania w wodzie skoczków w Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia dla Lotniska Bagicz.
- 3) Wyznaczenie miejsca lądowania na plaży (w terenie przygodnym), pomimo tego, że troje skoczków nie posiadało do tego uprawnień.
- 4) Brak kamizelek ratunkowych podczas wykonywania skoków nad akwenem wodnym.
- 5) Pełnienie funkcji organizatora skoków, tandem pilota, wyrzucającego oraz pilota wywołającego skoczków przez tę samą osobę.
- 6) Niewielkie doświadczenie pilota w pilotowaniu samolotu, a szczególnie w wywożeniu skoczków.
- 7) Brak skutecznego zabezpieczenia ze strony ratowników wodnych, dedykowanego na wypadek konieczności ratowania skoczków spadochronowych.
- 8) Brak odprawy (briefingu) przed rozpoczęciem skoków, w tym zapoznania z aktualną prognozą pogody, zasadami bezpieczeństwa obowiązującymi na danym lotnisku oraz sposobami postępowania w sytuacjach awaryjnych.
- 9) Nadmierne zaufanie, jakim skoczkowie obdarzali pilota i jednocześnie ich instruktora.
- 10) Decyzja pilota o wyrzucie skoczków na kursie prostopadłym do linii brzegowej, w kierunku pełnego morza.
- 11) Nieuwzględnienie kierunku i prędkości wiatru na wysokości 3000 m podczas planowania miejsca zrzutu skoczków.
- 12) Opuszczenie samolotu przez skoczków po 28 sekundach zamiast po około 15 sekundach.
- 13) Skupienie się skoczków na próbie powtórnego zbudowania gwiazdy, co spowodowało zbyt niskie otwarcie spadochronu przez skoczek nr 1.
- 14) Opadanie skoczków nad wodą, co utrudniało im wzrokową ocenę wysokości.
- 15) Prawdopodobny wlot skoczków w obszar opadającego powietrza, co spowodowało znaczną uratę wysokości.
- 16) Sposób wykonania dolotu do miejsca planowanego lądowania na plaży.
- 17) Nie wypięcie pasów dociążających przez skoczków nr 1 i 2 przed lądowaniem na wodzie.
- 18) Niewykonanie przez skoczków czynności przewidzianych na wypadek lądowania w wodzie.
- 19) Długi okres użytkowania spadochronów (na których wykonywały skok skoczkowie 1 i 2), których stan techniczny mógł mieć wpływ na zasięg szybowania i czas zanurzania się w wodzie.

3. Komisja akceptuje następujące działania naprawcze/profilaktyczne zaproponowane przez producenta/użytkownika statku powietrznego, instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zarządzającego lotniskiem:

Nie zaproponowano.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Zalecenie dla zarządzającego lotniskiem Bagicz Z-2019/3243/1:

na lotnisku Bagicz (EPKG) różne podmioty wykonują skoki spadochronowe. Instrukcja Operacyjna Lotniska Bagicz k/Kołobrzegu (EPKG) nie zawierała procedur wykonywania skoków spadochronowych Komisja proponuje:

W związku z powyższym Komisja zaleca:

Uzupełnić Instrukcję Operacyjną Lotniska Bagicz (EPKG) o procedury wykonywania skoków spadochronowych. Zalecenie nie zrealizowane.

Zalecenie dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Z-2019/3243/2:

W trakcie badania wypadku lotniczego wydane zostały wstępne zalecenia dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczące przepisów regulujących organizację i wykonywanie skoków spadochronowych. Po analizie wydanych zaleceń Prezes ULC uznał, że istniejące uregulowania prawne są wystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji spadochronowych. Jednocześnie mając na uwadze rozproszenie przepisów i wymagań w różnych aktach normatywnych, Prezes podjął decyzję o opublikowaniu materiału doradczego/wytycznych dotyczących organizacji skoków spadochronowych, które zbiorą w jednym miejscu wszystkie przepisy w ww. zakresie oraz uzupełnią je tam, gdzie zachodzi taka potrzeba. Powyższa publikacja została uwzględniona w Krajowym Planie Bezpieczeństwa (KPB) 2021-2024 z dnia 22 czerwca 2021 r.

W związku z powyższym Komisja zaleca:

W ramach przygotowywanych wytycznych dla organizatorów skoków spadochronowych uwzględnić problematykę skoków wykonywanych w pobliżu akwenów wodnych. Zalecenie zostało zrealizowane.

Nadzorujący badanie

.....
(podpis na oryginale)

Przewodniczący Komisji

.....
(podpis na oryginale)