



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2144/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	3 października 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Olsztyn			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	spadochron A2 389			
Znak rozpoznawczy SP:	nie dotyczy			
Użytkownik / Operator SP:	Aeroklub Warmińsko-Mazurski			
Dowódca SP:	skoczek spadochronowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
		1		1
Nadzorujący badanie:	Tomasz Kuchciński			
Podmiot badający:	organizator skoków			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	11.02.2016 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Skoczek (3499 skoków) wykonywał 97 skok tandemowy w bieżącym sezonie, a 3 skok tandemowy w tym dniu. Skok wykonano z wysokości 3000 m, otwarcie zainicjowano na 1600 m, a czasza wypełniła się na wysokości około 1300 m, w odległości około 1500 m na zachód od krawędzi lotniska EPOD. Skok od momentu opuszczenia samolotu do momentu otwarcia przebiegał prawidłowo. W trakcie kontroli sterowności czaszy skoczek stwierdził brak możliwości odhamowania lewej linki sterowniczej. Spadochron wszedł w obroty, a podjęte próby odhamowania linki nie przyniosły skutku. W związku z powyższym skoczek ściągnął prawy uchwyt sterowniczy do połowy, co ustabilizowało lot spadochronu. Nie podjęto procedury awaryjnej, czyli wyczepienia czaszy głównej i otwarcia spadochronu zapasowego z obawy o zbytnią utratę wysokości, co powodowało by konieczność lądowania w terenie przygodnym. Najbliższe miejsce awaryjnego lądowania po zachodniej stronie lotniska ma niewielką powierzchnię i jest otoczone wysokim

lasem. W ocenie skoczka, przy sterowaniu prawą linką sterowniczą i tylną lewą taśmą nośną, czasa główna umożliwiła bezpieczny dołot i lądowanie w wyznaczonym miejscu na lotnisku. Skoczek poinformował pasażera o problemach technicznych ze spadochronem i uprzedził o możliwości twardego lądowania. Pilot nie luzował upręży biodrowej, gdyż przesunięcie pasażera w dół w przypadku twardego lądowania, naraziłoby pasażera na większe niebezpieczeństwo. Lot na spadochronie przebiegał bez dalszych komplikacji. Do lądowania spadochron ustawiony był pod wiatr, który wiał z prędkością 3 – 4 m/s. Na wysokości około 6 m nad ziemią skoczek polecił pasażerowi przyjęcie sylwetki do lądowania zgodnie z instruktarzem przeprowadzonym przed skokiem. Pasażer w pierwszym momencie przyjął prawidłową sylwetkę, lecz po krótkim czasie nogi pasażera opadły w dół. W momencie przyziemienia stopy skoczka i pasażera jednocześnie zetknęły się z podłożem. W trakcie ślizgu prawa noga pasażera podwinęła się do tyłu. Skoczek w reakcji na zaistniałą sytuację zdecydował przejąć część siły w trakcie lądowania na siebie, poprzez zrolowanie się na lewy bok. W trakcie przyziemienia pasażer doznał poważnego urazu ciała.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

1. Błąd popełniony podczas układania spadochronu;
2. Przyjęcie przez pasażera niewłaściwej sylwetki do lądowania.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Przeprowadzono instruktarz z układaczami i skoczkami, przedstawiając prawidłowy sposób hamowania linek sterowniczych w tym typie spadochronu oraz omawiając przyczyny wystąpienia błędu. Szef szkolenia spadochronowego zawiesił układacza, który nieprawidłowo zahamował linkę sterowniczą, do czasu ponownego zdania egzaminu wewnętrznego w zakresie układania spadochronów tandemowych. Jednocześnie nakazał skoczkom wykonującym skoki tandemowe, aby w trakcie instruktarzu pasażerów kładli nacisk na możliwość wspomagania rękami utrzymania uniesionych nóg.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Biorąc pod uwagę rodzaj niesprawności spadochronu, zdaniem Komisji skoczek cały czas trzymając lewy uchwyt sterowniczy, mógł odciąć od taśmy nośnej pierścień prowadzący linkę sterowniczą. Takie rozwiązanie, choć nieopisane w katalogu postępowania w sytuacji awaryjnych, pozwoliło by na odzyskanie pełnej manewrowości i prędkości poziomej spadochronu, a tym samym wykonanie standardowego lądowania, z pełnym wyrównaniem lotu.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Kuchciński	<i>podpis na oryginale</i>

