

KOMUNIKAT Nr 61

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 listopada..... 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 541/10

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 czerwca 2010 r., na spadochronie Triathlon 175, na którym 799 skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: „Błędy proceduralne – H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek spadochronowy oddzielił się od samolotu na wysokości około 2000m. Spadochron otworzył na wysokości około 900m. Czasza otworzyła się prawidłowo i skoczek rozpoczął lot w kierunku strefy lądowania. Podejście do lądowania od wysokości około 100 m, w kierunku pod wiatr wykonywał ze zmniejszoną prędkością, z lekko ściągniętymi linkami sterowniczymi. W tym czasie wyczuwał lekką turbulencję powietrza. Przed wylądowaniem skoczek całkowicie zahamował spadochron i w tym momencie poczuł, że czasza „przepadła”, tzn. nie wyrównała lotu, lecz opadła ze zwiększoną prędkością pionową. Przed przyziemieniem skoczek zdążył złączyć nogi razem, przygotowując się do twardszego niż zwykle lądowania. Przyziemienie nastąpiło nieco wcześniej niż planował to skoczek, na drodze startowej, na której, poprzecznie do kierunku lądowania znajdowały się niewielkie, lecz twarde koleiny. Prędkość opadania w momencie przyziemienia była na tyle duża, że skoczek głęboko przysiadł, uderzając pośladkami o pięty. Podczas przyziemienia skoczek doznał złamania kości śródstopia obu nóg.

Z ustalonych okoliczności zdarzenia wynika, że podczas ostatniej fazy podejścia do lądowania skoczek znalazł się w opadającym prądzie powietrza, a wykonanie podejścia przy zmniejszonej prędkości postępowej nie pozwoliło na dynamiczne wyrównanie lotu, co skutkowało przyziemieniem na niewielkich nierównościach terenu i ze zwiększoną prędkością opadania. Lądowanie w takich warunkach na nawet na niewielkich nierównościach terenowych spowodowało poważne obrażenia ciała, które w przypadku lądowania na równej nawierzchni nie skutkują żadnymi obrażeniami lub powodują jedynie niewielkie stłuczenia.


3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było lądowanie przy zmniejszonej prędkości postępowej w warunkach występującej turbulencji powietrza, co spowodowało przyziemienie ze zwiększoną prędkością opadania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było przyziemienie na nierówności terenowe.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PREZES  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
  
Grzegorz Kruszyński