



Dot. wypadku nr: 678/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 16 lipca 2014 r., przedstawionych przez organizatora skoków informacji o okolicznościach i przyczynach zaistnienia zdarzenia lotniczego spadochronu Crossfire 99, które wydarzyło się 24 maja 2014 r., w Piotrkowie Trybunalskim – lotnisko EPPT, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Skoki spadochronowe wykonywane były z samolotu Turbolet L-410 z wysokości 4000 m. W tym dniu skoczek (3210 skoków) wykonał dwa skoki w tandemie i trzeci jako instruktor na zadanie AFF. Otwarcie spadochronu na wysokości 900 metrów było prawidłowe. Skoczek sterował spadochronem, lecąc do strefy lądowań spadochronów „szybkich”. Na wysokości około 150 metrów zauważył nad strefą lądowań „szybkich” spadochronów, lecącego na tej samej wysokości, innego skoczka na „wolnym” spadochronie. Zmienił kierunek lotu, aby uzyskać odpowiednią separację od tego skoczka. Na wysokości około 70 metrów wykonał manewr – obrót o 180 stopni pod wiatr na kołku sterowniczym, uderzając w ziemię z dużą prędkością pionową. Następnie odbił się od ziemi i spadł w okolicy samolotu AN-2 zakotwiczonego na lotnisku. Opadająca czasza spadochronu głównego zahaczyła o statecznik poziomy samolotu urywając cztery linki nośne spadochronu. Podczas zderzenia z ziemią skoczek doznał poważnego urazu ciała.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1. Zbyt późna decyzja o podjęciu manewru omięcia skoczka na „wolnym” spadochronie;**
- 2. Zbyt gwałtowny manewr na małej wysokości.**

Działania profilaktyczne podjęte przez organizatora skoków:

Przeprowadzono odprawę, przypominając o obserwacji innych skoczków i uzyskiwaniu separacji pionowej na większej wysokości oraz wykonywaniu lądowań w wyznaczonych sektorach, przeznaczonych odpowiednio dla „szybkich” i „wolnych” spadochronów, przy zwróceniu uwagi na wysokość ostatniego manewru pod wiatr. Doświadczonym skoczków przypomniano o wykonaniu

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

właściwych technik manewrów do lądowania, przy uwzględnieniu panujących warunków atmosferycznych (wysoka temperatura, wiatr, zawietrzna od drzew i budynków).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale