



Dot. wypadku nr: 1245/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 27 sierpnia 2014 r., przedstawionych przez organizatora skoków informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego spadochronu Velocity Competition 75, które wydarzyło się 2 sierpnia 2014 r., w Michałkowie – lotnisko EPOM, 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 uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Skoczek spadochronowy (1316 skoków) wykonywał drugi skok w dniu zdarzenia. Był to również drugi skok na lotnisku EPOM. Po wykonaniu zadania w czasie swobodnego spadania, na wysokości około 1200 m otworzył czaszę główną spadochronu, która napełniła się prawidłowo. Po zdjęciu z linek slajdera, na wysokości 510 m (pierwszy sygnał wysokościomierza akustycznego) odhamował linki sterownicze. Następnie na wysokości około 400 m (drugi sygnał wysokościomierza akustycznego ustawiony na 410 m) wykonał łagodny zakręt o około 180 stopni i leciał nad hangarami na wschód, w kierunku rejonu wyznaczonego do lądowania. Po trzecim sygnale (ustawionym na 310 m), przez około 5 s leciał jeszcze po prostej, po czym ściągnął lewą przednią taśmę nośną, wykonał spiralę około 450 stopni, rozpędzając spadochron do lądowania. Dolatując do kierunku lądowania skoczek zaczął ściągać tylne taśmy nośne, a na wysokości oszacowanej przez świadków na około 10 m, ściągnął linki sterownicze. Przyziemienie nastąpiło z dużą prędkością poziomą i pionową, jeszcze przed wyrównaniem lotu spadochronu. Podczas przyziemienia skoczek doznał ciężkich obrażeń ciała.

Należy zwrócić uwagę, że w czasie gdy wysokościomierz akustyczny dawał trzeci sygnał na wysokości 310 m, skoczek był jeszcze nad hangarem i nie mógł rozpocząć manewru do lądowania. Stąd zapewne wynikało około 5 s opóźnienie w wykonaniu tego manewru i w konsekwencji rozpoczęcie spirali z niższej, niż założona wcześniej wysokość 310 m. Skutkowało to deficytem wysokości w trakcie manewru do lądowania. Trzeba zauważyć, że skoczek mógł lecieć dalej w kierunku wschodnim i lądować na terenie lotniska po wykonaniu zakrętu o 90 stopni, jednak nie skorzystał z tej możliwości.

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

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- 1. Nieprawidłowe rozplanowanie rundy do lądowania, skutkujące brakiem możliwości wykonania zaplanowanego manewru do lądowania z wysokości ustawionej na wysokościomierzu akustycznym;**
- 2. Wykonanie manewru do lądowania z niższej niż zamierzonej wcześniej wysokości i techniką niegwarantującą wyrównania lotu spadochronu przed przyziemieniem.**

Działania profilaktyczne podjęte przez organizatora skoków:

Przeprowadzono odprawę, na której omówiono zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Komentarz Komisji:

Komisja zwraca uwagę, że skoczkowie powinni być psychicznie przygotowani do tego, aby w razie błędu, takiego na przykład, jak złe rozplanowanie rundy do lądowania, być gotowym do zmodyfikowania planu dalszej części skoku tak, aby bezpiecznie wylądować, nie stwarzając zagrożenia dla siebie i innych osób.

W przypadku wykonywania skoków w nieznanym wcześniej miejscu, lądowanie w kilkunastu pierwszych skokach należy wykonywać na otwartym terenie, z większą niż zazwyczaj separacją od przeszkód. Po praktycznym zapoznaniu się ze specyfiką danego miejsca, łatwiej jest wykonać precyzyjne podejście do lądowania, co jest szczególnie ważne w przypadku zaawansowanych manewrów tzw. SWOOP. Pozwala to również bezpiecznie lądować, poza strefami występowania zawirowań powietrza, na przykład w pobliżu budynków i drzew.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale