



**MINISTERSTWO TRANSPORTU
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

zdarzenie nr: 63/03

statek powietrzny: spadochron ST-7 s.2

7 czerwca 2003 r. – Kazimierz Biskupi

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

Warszawa 2007

SPIS TREŚCI

Informacje ogólne	3
Streszczenie	3
1. INFORMACJE FAKTYCZNE.....	4
1.1. Historia lotu.	4
1.2. Obrażenia osób.	4
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.....	4
1.4. Inne uszkodzenia.....	4
1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze).	4
1.6. Informacje o statku powietrznym.	5
1.7. Informacje meteorologiczne.	5
1.8. Pomoce nawigacyjne.	5
1.9. Łączność.	5
1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.	5
1.11. Rejestratory pokładowe.	5
1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu.	5
1.13. Informacje medyczne i patologiczne.	5
1.14. Pożar.	5
1.15. Czynniki przeżycia.....	5
1.16. Badania i ekspertyzy.....	6
1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.	6
1.18. Informacje uzupełniające.....	6
1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań.....	6
2. Analiza.....	6
3. Wnioski końcowe.	6
3.1. Ustalenia komisji.	6
3.2. Przyczyna wypadku.....	7
4. Zalecenia profilaktyczne.....	7
5. Załączniki.	7

INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK
Rodzaj i typ statku powietrznego:	spadochron ST-7 s.2
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	nie dotyczy
Dowódca statku powietrznego:	uczeń-skoczek spadochronowy
Organizator lotów/skoków:	Aeroklub Koniński
Użytkownik statku powietrznego:	Aeroklub Koniński
Właściciel statku powietrznego:	Aeroklub Koniński
Miejsce zdarzenia:	Kazimierz Biskupi
Data i czas zdarzenia:	7 czerwca 2003 r., 20:30 LMT
Stopień uszkodzenia statku powietrznego:	bez uszkodzeń
Obrażenia załogi:	poważne

STRESZCZENIE

Po wyskoczeniu z samolotu na wysokości 800 metrów i prawidłowym otwarciu się spadochronu, uczeń-skoczek opadał sterując spadochronem w kierunku lotniska. Podczas przyziemienia, na trawiastej części lotniska, prawdopodobnie na rozstawione nogi, uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

Badanie zdarzenia przeprowadził zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr Tomasz Kuchciński -kierujący zespołem,

mgr Agata Kaczyńska -członek zespołu,

mgr inż. Jerzy Kędziński -członek zespołu.

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę wypadku lotniczego: prawdopodobnie błąd w technice skoku, polegający na niedostatecznym napięciu mięśni i lądowaniu na rozstawione nogi.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku, mogło być wykonanie przez ucznia-skoczka poprzedniego skoku na spadochronie o mniejszej prędkości opadania.

PKBWL po zakończeniu badania, uwzględniając fakt, iż obecnie spadochrony typu ST-7 s. 2 nie są już używane do szkolenia, nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE.

1.1. Historia lotu

Aeroklub Koniński w dniu 7 czerwca 2003 r., na lotnisku Kazimierz Biskupi zorganizował skoki spadochronowe. Udział w tych skokach wziął między innymi uczeń-skoczek, mężczyzna lat 42. Swoją drugi skok w życiu wykonał z wysokości 800 m na spadochronie typu ST-7 s.2 z otwarciem samoczynnym (lina desantowa). Oddzielenie się od samolotu typu An-2 i otwarcie czaszy przebiegły prawidłowo. Skoczek z południowo-wschodnim wiatrem opadał w kierunku wyznaczonej do lądowania części lotniska. Przed lądowaniem odwrócił się pod wiatr i przyziemił. W trakcie przyziemienia doznał złamania kości prawego podudzia, zakwalifikowanego jako poważne obrażenia ciała.

1.2. Obrażenia osób

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby
Śmiertelne	-	-	-
Poważne	1	-	-
Nieznaczone (nie było)	-	-	-

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

Podczas wypadku spadochron nie uległ uszkodzeniu.

1.4. Inne uszkodzenia

Nie było.

1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze)

Uczeń-skoczek, mężczyzna lat 42, szkolenie spadochronowe odbywał w Aeroklubie Konińskim. Po odbyciu szkolenia teoretycznego zdaniu egzaminów, w dniu 24 maja 2003 r. został dopuszczony do wykonywania skoków z samoczynnym otwarciem spadochronu (lina desantowa). Poprzedni skok przed wypadkiem (pierwszy w życiu) wykonał 24 maja 2003 r. na spadochronie typu L-2 „Kadet”.

Uczeń-skoczek posiadał orzeczenie lekarskie (karta zdrowia sportowca), odpowiednie w czasie zaistnienia wypadku do wykonywania skoków spadochronowych.

Instruktor spadochronowy, mężczyzna lat 60, posiadał licencję skoczka spadochronowego zawodowego, z wpisanymi uprawnieniami instruktora, ważną do 31 lipca 2003 r.

1.6. Informacje o statku powietrznym

Spadochron o czaszy okrągłej, szczelinowej. Odpowiedni do podstawowego szkolenia spadochronowego. Zdany do eksploatacji do dnia 31 grudnia 2003 r.

Stan techniczny i obsługa spadochronu nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku.

1.7. Informacje meteorologiczne

1. Prognoza pogody na rejon lotniska Kazimierz Biskupi przewidywała wiatr dolny z kierunku 250 -280 stopni, skręcający na 180 – 220 stopni. Prędkość wiatru od 4 do 8 m/s.
2. Rzeczywisty kierunek wiatru w czasie zaistnienia wypadku był południowo wschodni, a jego prędkość przy ziemi wynosiła 0-1 m/s.
3. Warunki atmosferyczne były odpowiednie do przeprowadzenia skoków szkolnych na spadochronach o czaszach okrągłych.

1.8. Pomoce nawigacyjne

Nie stosowano.

1.9. Łączność

Nie stosowano.

1.10. Informacje o miejscu zdarzenia

Zdarzenie miało miejsce na płaskiej trawiastej nawierzchni, w środkowej części lotniska Kazimierz Biskupi, po północnej stronie drogi startowej 090 – 270°.

1.11. Rejestratory pokładowe

Nie stosowano.

1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Wypadek nastąpił w trakcie przyziemienia ucznia-skoczka, prawdopodobnie na rozstawione nogi.

1.13. Informacje medyczne i patologiczne

W trakcie przyziemienia, uczeń- skoczek doznał złamania kości podudzia nogi prawej.

1.14. Pożar

Nie wystąpił.

1.15. Czynniki przeżycia

Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia, kierownik skoków zorganizował akcję ratowniczą, wysyłając do poszkodowanego dwóch ratowników medycznych i wzywając pogotowie ratunkowe. Po około 10 minutach, przybyły na miejsce zespół pogotowia ratunkowego udzielił uczniowi-skoczkowi pierwszej pomocy, a następnie przewiózł go do szpitala, w celu udzielenia pomocy specjalistycznej.

1.16. Badania i ekspertyzy

Przyjęto zeznania od poszkodowanego ucznia-skoczek, przyjęto oświadczenia od dyrektora Aeroklubu, kierownika skoków i skoczek wyrzucającego. Dokonano oględzin spadochronu i miejsca wypadku.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej

Szkolenie spadochronowe ucznia-skoczek prowadzone było w na podstawie i zgodnie z programem szkolenia spadochronowego Aeroklubu Polskiego. Organizacja skoków nie miała wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku.

1.18. Informacje uzupełniające

Z powodu reorganizacji przydziału badań zdarzeń lotniczych nastąpiła zmiana kierującego zespołem badawczym.

1.19. Użyteczne lub efektywne metody badań

Nie dotyczy.

2. ANALIZA

Uczeń-skoczek swój pierwszy skok wykonał na spadochronie typu L-2 „Kadet”, który w porównaniu z użytym w kolejnym skoku spadochronem typu ST-7 s.2 cechuje się nieco mniejszą prędkością opadania i co się z tym wiąże, mniej obciążającym przyziemieniem. Wykonując drugi skok, tym razem na spadochronie ST-7 s.2, uczeń-skoczek tuż przed przyziemieniem, bazując na doświadczeniu z poprzedniego skoku mógł niedostatecznie napiąć mięśnie i nieco rozstawić nogi, co prawdopodobnie było przyczyną wypadku.

3. WNIOSKI KOŃCOWE

3.1. Ustalenia komisji

- a) Uczeń-skoczek szkolony był na podstawie i zgodnie z programem szkolenia spadochronowego Aeroklubu Polskiego.
- b) Stan techniczny i obsługa spadochronu nie miały wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku.
- c) Uczeń-skoczek posiadał ważne badanie lekarskie, odpowiednie do wykonywania skoków spadochronowych.
- d) Warunki atmosferyczne były odpowiednie do przeprowadzenia skoków szkolnych na spadochronach o czasach okrągłych.
- e) Uczeń-skoczek poprzedni skok wykonał na spadochronie o mniejszej prędkości opadania.
- f) Organizacja skoków nie miała wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku.
- g) Uczeń-skoczek przyziemił najprawdopodobniej na rozstawione nogi, nie napinając w dostatecznym stopniu mięśni.

3.2. Przyczyna wypadku

Przyczyną wypadku, był prawdopodobnie błąd w technice skoku, polegający na niedostatecznym napięciu mięśni i lądowaniu na rozstawione nogi.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku, mogło być wykonanie przez ucznia-skoczka poprzedniego skoku na spadochronie o mniejszej prędkości opadania.

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami, uwzględniając fakt, iż obecnie spadochrony typu ST-7 s. 2 nie są już używane do szkolenia, nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

5. ZAŁĄCZNIKI

Nie sporządzono.

KONIEC

Tomasz Kuchciński

Podpis nieczytelny