

ul. Żorska 332, 44-200 RYBNIK
(adres)

.....

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

273/07

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

30 czerwca 2007 roku godzina 18:25

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lotnisko Aeroklubu ROW Rybnik

3. Miejsce zdarzenia:

Aeroklub ROW Rybnik – Lotnisko Gotartowice

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Spadochron - Manta nr seryjny M2130, prywatny

5. Typ operacji:

Skoki spadochronowe

6. Faza lotu:

Lądowanie na spadochronie typu latające skrzydło.

7. Warunki lotu:

Pora dnia: popołudnie, warunki oświetlenia – dzień.

8. Czynniki pogody:

Skoki odbywały się przy sile wiatru – 0 m/s, warunki odpowiednie dla uczniów-skoczków.

9. Organizator skoków:

Aeroklub ROW Rybnik

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Uczeń – skoczek, mężczyzna lat 32, całkowita ilość skoków 4, posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie klasy 3, bez ograniczeń.

Instruktor prowadzący, mężczyzna lat 40, licencja skoczka spadochronowego ważna do: 29.04.2009r. zawodowego z uprawnieniami PJIR ważnymi do: 03.05.2010r.

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

W dniu 30 czerwca 2007r. na Lotnisku Gotartowice Aeroklubu ROW Rybnik odbywały się skoki spadochronowe. Przed skokami przeprowadzono odprawę i omówiono ze skoczkami sytuację meteorologiczną i ruchową na lotnisku. Dodatkowo z uczniami – skoczkami biorącymi udział w tym dniu w skokach omówiono postępowanie w sytuacjach awaryjnych i manewrowanie na otwartym spadochronie. Ze względu na bezwietrzną pogodę (wiatr 0m/s) wyznaczono kierunek lądowania dla wszystkich skoczków (kierunek zachodni - na Rybnik) i określono rejon lotu na otwartych spadochronach dla uczniów-skoczków (południowo zachodnia część lotniska) oraz omówiono budowanie rundy do lądowania. Po przygotowaniu i sprawdzeniu skoczków (czterech z nich wykonujących pierwszy skok posiadało radia, pozostali, w tym poszkodowany radia nie posiadali), o godzinie 18:10 wystartował samolot typu AN-2 SP-AMM ze skoczkami na pokładzie. W tym wylocie na pokładzie znajdowało się między innymi dziewięciu uczniów-skoczków, w tym poszkodowany. Na wysokości 600m zrzucono sondę i określono miejsce zrzutu skoczków. Następnie z wysokości 1100m dokonano zrzutu skoczków. Poszkodowany uczeń-skoczek wyskakiwał w drugim najściu jako pierwszy. Po prawidłowym oddzieleniu się od samolotu i prawidłowym napetnieniu czaszy głównej uczeń manewrował spadochronem kierując się w stronę środka lotniska. Gdy uczeń-skoczek był na wysokości około 200m nad środkiem lotniska zrobił ostatni zakręt i kontynuował lot kierując się w zachodnią stronę lotniska. Na wysokości około 60m skoczek zorientował się, że przeleci lotnisko i zahamował spadochron, co zmniejszyło jego prędkość postępową, ale zwiększyło prędkość opadania. Przelatując zachodnią krawędź lotniska jeszcze bardziej zahamował spadochron. W odległości 50m od zachodniej krawędzi lotniska nastąpiło przyziemienie skoczka na rozstawione nogi z lekkim skrętem spadochronu w lewą stronę. Po przybyciu na miejsce lądowania stwierdzono, iż uczeń – skoczek doznał uszkodzenia podudzia nogi lewej. Wezwano pogotowie ratunkowe, które zabrało poszkodowanego do szpitala. Pozostali uczniowie –skoczkowie bez problemów lądowali na użytkowej części lotniska.

Należy uznać, że lądowanie poza wyznaczonym obszarem wynikało z niewłaściwej oceny odległości i wysokości ostatniego manewru w odniesieniu do panujących warunków meteorologicznych. Dzięki wykonaniu sekwencji zdjęć możliwe było w tym przypadku przeprowadzenie głębszej analizy przebiegu samego lądowania.



Początkowo uczeń-skoczek głęboko hamował czaszę spadochronu, najprawdopodobniej chcąc uniknąć lądowania poza obszarem lotniska.



Kolejne zdjęcie pokazuje, że będąc na wysokości około 20m uczeń-skoczek zmniejszył hamowanie, co musiało w pierwszej fazie doprowadzić do zwiększenia prędkości postępowej i prędkości opadania.



Jak widać na ostatnim zdjęciu uczeń-skoczek lądował nierównomiernie zaciągając linki sterownicze, co doprowadziło do wykonania zakrętu w trakcie przyziemienia, i mogło mieć wpływ na rodzaj doznanych przez ucznia obrażeń. Jednocześnie ustawienie czaszy wskazuje, na zwiększone opadanie podczas lądowania, najprawdopodobniej wskutek niewłaściwego sterowania spadochronem (zaciąganie i odpuszczanie linek sterowniczych). Nie wyklucza się, że w ostatniej chwili uczeń-skoczek odruchowo wystawił lewą nogę, co doprowadziło do jej nadmiernego obciążenia.

Podczas lądowania uczeń-skoczek popełnił błąd lądując na rozstawione nogi, co doprowadziło do złamania podudzia nogi lewej.

Na niewłaściwą pracę na spadochronie mógł mieć wpływ stres wynikający z konieczności lądowania poza bezpiecznym z punktu widzenia ucznia-skoczka terenem lotniska, a także jego małe doświadczenie.

12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice skoku polegający na nierównomiernym zaciągnięciu linek sterowniczych i lądowaniu z rozstawionymi nogami ze zwiększonym obciążeniem na jedną nogę.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

Zdarzenie omówiono ze skoczkami biorącymi udział w skokach.

14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

Nie formułowano zaleceń zmian systemowych, a jedynie należy przypominać uczniom-skoczkom, że ich zdrowie i życie zależy od stosowania podczas skoków poleceń instruktorów, a także wykorzystywania umiejętności nabywanych w trakcie szkolenia podczas zajęć teoretycznych i ćwiczeń naziemnych.

15. Załączniki:

Do protokołu dołączono trzy zdjęcia pokazujące lot i pracę na spadochronie poszkodowanego tuż przed lądowaniem.

KONIEC

Skład i podpisy zespołu badającego lub osoby badającej:

Krzysztof Stawinoga

Podpis nieczytelny.

(pieczęć i podpis osoby nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)

Podpis nieczytelny.

(podpis (i pieczęć) przedstawiającego informację)