

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko 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.

- 1. Rodzaj zdarzenia:** Na etapie kwalifikacji otrzymanego przez PKBWL zgłoszenia, okoliczności wskazywały na możliwość zaistnienia wypadku lotniczego.
- 2. Badanie przeprowadził:** PKBWL.
- 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 15 maja 2010 r. ok. 14.50 LMT.
- 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania¹⁾:** Chrcynno k/Nasielska.
- 5. Miejsce zdarzenia:** Chrcynno k/Nasielska.
- 6. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** spadochron (czasza główna) Tandem A2 389; właściciel/użytkownik: Aeroklub Warszawski; spadochron nie został uszkodzony.
- 7. Typ operacji:** skok spadochronowy z pasażerem (tandem).
- 8. Faza lotu:** otwarcie czaszy spadochronu.
- 9. Warunki lotu:** nie dotyczy.
- 10. Czynniki pogody:** bez wpływu na zaistnienie zdarzenia.
- 11. Organizator lotów / skoków:** Aeroklub Warszawski.
- 12. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** skoczek spadochronowy zawodowy, posiadający uprawnienia PJIR i Tandem. Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2. Licencja, uprawnienia i orzeczenie lotniczo-lekarskie ważne w dniu zdarzenia. Do dnia zdarzenia skoczek wykonał przeszło 1500 skoków spadochronowych, w tym około 300 na spadochronach tandem.
- 13. Obrażenia załogi i pasażerów:** Skoczek spadochronowy nie doznał urazu w czasie skoku. W dniu 14 czerwca 2010 r. pasażerka zgłosiła organizatorowi skoków, że w trakcie otwarcia czaszy doznała urazu ciała.
- 14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** w dniu 15 maja 2010 r. kobieta lat 30 przybyła na lądowisko w m. Chrcynno k/Nasielska, w celu wykonania skoku spadochronowego w charakterze pasażerki. Po odbyciu przygotowania naziemnego pasażerka, wraz ze skoczkiem spadochronowym, ubrana w uprząż udała się do samolotu. Przed opuszczeniem samolotu skoczek przypiął uprząż pasażerki do elementów mocujących spadochronu. Zespół skoczek/pasażer oddzielił się od samolotu na wysokości około 4000m. Po 6s od oddzielenia się zespołu od samolotu w ustabilizowanej płaskiej sylwetce, skoczek wyrzucił spadochron hamujący, który wypełnił się prawidłowo. Na wysokości 1580 m skoczek otworzył czaszę

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

główną, która również otworzyła się prawidłowo. Lądowanie nastąpiło w wyznaczonym rejonie, na części użytkowej lądowiska.

Analiza skoku wykonana została w oparciu o zeznania skoczka spadochronowego, wykonującego skok tandemowy, pasażerki tandemu i skoczka, który filmował skok. Bardzo pomocny w analizie skoku był materiał filmowy, w oparciu o który, w sposób obiektywny Komisja mogła ocenić istotne elementy skoku. W trakcie analizy ustalono, iż:

- przed skokiem pasażerka została przeszkolona przez skoczka, który następnie wykonał z nią skok;
- pasażerka tandemu w czasie skoku była prawidłowo zapięta w dopasowaną do jej ciała uprząż;
- uprząż pasażerki była prawidłowo przypięta do uprząży spadochronu;
- pasażerka prawidłowo wykonywała czynności, zarówno w czasie spadania z zamkniętym spadochronem, jak i w czasie lądowania;
- spadochron hamujący otworzył się prawidłowo, co odpowiednio zmniejszało prędkość spadania podczas otwierania spadochronu;
- otwarcie spadochronu nastąpiło na zaplanowanej, prawidłowej wysokości;
- w czasie otwarcia spadochronu, zespół skoczek/pasażer spadał w pozycji płaskiej;
- proces otwarcia spadochronu był prawidłowy – zapis filmowy potwierdził zeznania skoczka tandemu oraz skoczka, który filmował skok, że otwarcie czaszy nie było gwałtowniejsze niż w innych skokach;
- podejście do lądowania i przyziemienie zespołu skoczek/pasażer było prawidłowe;
- po lądowaniu pasażerka poruszała się bez trudu i była bardzo zadowolona ze skoku.

W związku z powyższym, Komisja nie stwierdziła żadnych nieprawidłowości w skoku.

Analiza medyczna wykonana została w oparciu o przebieg skoku, ze szczególnym uwzględnieniem jego kolejnych elementów, zachowania się pasażerki w czasie i po skoku oraz przedstawionej dokumentacji medycznej (opinii chirurga z dn. 15 czerwca 2010 r., karty informacyjnej przychodni specjalistycznej z dn. 18 czerwca 2010 r. oraz badań rezonansu magnetycznego z dn. 28 maja 2010 r. i tomografii komputerowej z dn. 11 czerwca 2010 r.), nie jest możliwe bezwzględne wykluczenie powstania obrażeń w czasie jego wykonywania. Jednakże poważne wątpliwości, co do związku przyczynowego zmian urazowych w kręgosłupie piersiowym ze skokiem budzi fakt, iż w czasie skoku nie wystąpiły mechanizmy w wyniku których mogłyby powstać takie obrażenia. Skok przebiegał całkowicie prawidłowo, tak jak tysiące tego rodzaju skoków rocznie, a obrażenia mogły powstać w innych okolicznościach niezwiązanych bezpośrednio ze skokiem w tandemie i zostały tylko skojarzone z tym zdarzeniem.

15. Przyczyna zdarzenia: Komisja nie znalazła podstaw do stwierdzenia związku pomiędzy skokiem spadochronowym w tandemie wykonanym przez pasażerkę w dniu 15 maja 2010 r., a obrażeniami zgłoszonymi przez nią w dniu 14 czerwca 2010 r.

16. Zaproponowane środki profilaktyczne: Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Skład i podpisy członków zespołu badającego lub osoby badającej:

Przewodniczący: Tomasz Kuchciński

Członek: Jacek Rożyński

Podpis nieczytelny

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym)