

**RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU LOTNICZYM
I – OKREŚLENIE ZDARZENIA**

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

|8|7|7|/|1|3|

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia
Polska / Gdańsk

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

Pruszcz Gdański – lotnisko EPPR

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

|2|0|1|3|
Rok

|0|6|
Miesiąc

|2|2|
Dzień

Czas lokalny zdarzenia

|1|2|
Godz.

|3|0|
Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Parachute de France

Typ SP

spadochron tandem BT-80

Znaki rejestracyjne SP

nie dotyczy

Państwo rejestracji SP

nie dotyczy

Nazwa użytkownika SP

prywatny

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

- | | | |
|---|---|--|
| 1. <input type="checkbox"/> pasażerski | 2. <input type="checkbox"/> cargo | 3. <input type="checkbox"/> pasaż./cargo |
| 4. <input type="checkbox"/> przebazowanie | 5. <input type="checkbox"/> szkolny / kontrolny | 6. <input type="checkbox"/> inny |
| 7. <input type="checkbox"/> nieznan | | |

S lot regularny N lot nieregularny Z nieznan

D lot krajowy I lot międzynarodowy Z nieznan

LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

10. z instruktorem

1Y. inny

11. samodzielny

12. kontrolny

Niehandlowy

20. w celach własnych

23. specjalny

2Z. nieznanym

21. służbowy

24. nad otwartym morzem

22. rządowy

2Y. inny

Handlowy

30. lot agro

33. lot reklamowy

36. transport drewna

31. lot gaśniczy

34. z ładunkiem podwiesz.

37. nad otwartym morzem

32. lot obserwacyjny

35. lot sanitarny

3Y. inny

Loty różne

40. lot badawczy

43. lot poszukiwawczy

4Y. inny

41. nielegalny

44. pokazowy / sportowy

4Z. nieznanym

42. przebazowanie

45. akwizyc./ pokaz.

Rodzaj użytkownika

1. aeroklub / szkoła lotn.

4. użytk. Prywatny

Z. nieznanym

2. spółka

5. sprzedaż / wynajem

3. przeds. Państw.

Y. inny

TRASA LOTU

Ostatni punkt odlotu

P | r | u | s | z | c | z | G | d | a | Ń | s | k | i

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Planowany punkt docelowy

P | r | u | s | z | c | z | G | d | a | Ń | s | k | i

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

Długość lotu

4

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO zdarzenie zaistniało na ziemi

III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga

Śmiertelne

Poważne

Nieznaczne

Nie było

Nieznane

1

Pasażerowie

1

Osoby postronne

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

CZĘŚĆ OPISOWA:

Wypadek zaistniał w czasie skoku na spadochronie tandem. Skoczek do czasu wypadku wykonał 1092 skoki spadochronowe, w tym 80 na spadochronie tandem.

W przed wykonaniem skoku, skoczek przeprowadził przygotowanie naziemne pasażera, między innymi w zakresie przyjmowania pozycji w czasie oddzielania się od samolotu i w czasie lądowania. Pomimo problemów z utrzymaniem prawidłowej sylwetki przez pasażera, skoczek zdecydował się na wykonanie skoku z tą osobą.

Po oddzieleniu się od samolotu na wysokości około 3000 m, tyłem do kierunku lotu, skoczek z pasażerem wykonywali obrót bokiem w prawą stronę. W trakcie wykonywania obrotu, o około 360 stopni od pozycji wyjściowej, w nieustabilizowanej pozycji skoczek wyrzucił spadochron hamujący tzw. droug. Po wykonaniu obrotu jeszcze o około 90 stopni, tzw. droug ustabilizował spadanie skoczka z pasażerem w pozycji twarzą do ziemi. Po napełnieniu się tzw. drouga przez pewien czas występowały znaczne wahania w osi poprzecznej - góra – dół, związane z przyjęciem przez skoczka mało stabilnej sylwetki. Działanie tzw. drouga miało znaczny udział w utrzymaniu w miarę stabilnego spadania. Po ustabilizowaniu wahań, aż do podejścia do lądowania skok przebiegał normalne. Lądowanie wykonane zostało w kierunku pod wiatr. Podczas końcowego podejścia do lądowania, na wysokości oszacowanej na około 2 m linki sterownicze spadochronu były ściągnięte o około 30%. Podczas przyziemienia, linki sterownicze zostały ściągnięte o około 50%. Przyziemienie nastąpiło bez wyrównania lotu spadochronu i przy niedostatecznym wyhamowaniu prędkości poziomej. Pasażer utrzymywał sylwetkę, w tym ustawienie nóg tak, jak to było trenowane podczas przygotowania naziemnego. W czasie przyziemienia pasażer doznał poważnych obrażeń ciała.

Na obecnym etapie badania wypadku stwierdzono rażące błędy skoczka, przede wszystkim na etapie oddzielania się skoczka od samolotu tyłem do napływających strug powietrza i wyrzucanie tzw. drouga w nieustabilizowanej pozycji. Z informacji posiadanych przez Komisję wynika, że traktowanie spadochronu hamującego – drouga, jako stabilizatora pozycji spadania zdarzało się już temu skoczkowi niejednokrotnie. Taka praktyka jest bardzo niebezpieczna i może prowadzić do zaistnienia poważnego w skutkach wypadku. Ponadto, zastosowana technika lądowania była zdecydowanie nieodpowiednia, szczególnie przy skoku z pasażerem.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE

Komisja została poinformowana, że po zaistnieniu wypadku, skoczek został wstrzymany od wykonywania skoków tandemowych organizowanych przez Aeroklub Gdański.

PROPONOWANE ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Wobec uzasadnionych wątpliwości dotyczących posiadania niezbędnych umiejętności do wykonywania skoków spadochronowych z pasażerem, Komisja wnioskuje o wstrzymanie skoczkowi uprawnień Tandem i skierowanie go na ponowny egzamin teoretyczny i praktyczny w zakresie ww. uprawnień.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM

podpis na oryginale