

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 4607/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg¹

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 4607/19

STATEK POWIETRZNY – SPADOCHRON SIGMA 370

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 06 PAŹDZIERNIKA 2019 r., Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

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

WARSZAWA 2020

¹ Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	4607/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	06 październik 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Spadochron Sigma 370			
Znaki rozpoznawcze SP:	Brak			
Użytkownik / Operator SP:	SKYVAN SERVICE PIOTR JAFERNIK			
Dowódca SP:	Skoczek Spadochronowy, świadectwo kwalifikacji PJ			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	–	1	–	–
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Miłkowski			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	Wojciech Zbiegniewski- ekspert			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	22 września 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

06 październik 2019 r., ok. godz. 15.21²

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)

² Wszystkie czasy w raporcie LMT

5. Miejsce zdarzenia

6. Lotnisko Piotrków Trybunalski (EPPT)

7. Typ operacji

Skok spadochronowy Tandem

8. Faza lotu

Lądowanie

9. Warunki lotu

Dzień VMC

10. Czynniki pogody

Skoki były wykonywane w warunkach VMC, przy ziemi występował wiatr o prędkości do 5 m/s o zmiennym kierunku. Warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

11. Organizator lotów

Skyvan Service.

12. Dane dotyczące załogi

Mężczyzna lat 40 posiadający świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego PJ z uprawnieniem PJ(D) ważnym do 22.04.2023r. oraz TANDEM ważnym do 31.06.2022 r., orzeczenie lotniczo-lekarskie ważne do 04.11.2021 r.

Pasażerka, kobieta lat 54.

13. Obrażenia osób

W związku ze zdarzeniem pasażerka doznała poważnych obrażeń ciała.

14. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zdarzenia spadochron nie został uszkodzony.

15. Opis zdarzenia

W dniu 6 października 2019 r. w godzinach popołudniowych na lotnisko Piotrków Trybunalski przybyła kobieta zwana dalej pasażerką w celu wykonania skoku spadochronowego w tandemie. Pasażerka tandemu została zapoznana z ryzykiem związanym z wykonywanym skokiem oraz podpisała stosowne oświadczenie. Następnie została skierowana na instruktarz, który prowadził przydzielony na ten skok instruktor. W trakcie instruktarzy zostały pasażerce przekazane niezbędne informacje na temat techniki i czynności w trakcie skoku jak również zostało przeprowadzone szkolenie praktyczne na ziemi w zakresie odpowiedniego utrzymywania sylwetki w czasie skoku i czynności w trakcie lądowania. Pasażerka miała wykupiony pakiet VIP, który obejmował filmowanie

instruktarzu naziemnego oraz całego skoku. Komisja jest w posiadaniu materiału filmowego z przygotowania i przebiegu skoku. Około godziny 15.00 pasażerka i instruktor zajęli miejsce w kabinie statku powietrznego. Po nabraniu wysokości do wykonania skoku, instruktor przekazał ostatnie uwagi przed wykonaniem skoku. Oddzielenie od samolotu, opadanie swobodne i na otwartej czaszy przebiegało prawidłowo. Od momentu opuszczenia samolotu wszystkie fazy skoku do lądowania włącznie były filmowane przez skoczka, operatora kamery. W trakcie opadania na otwartej czaszy na wysokości około 200 m (zgodnie z oświadczeniem instruktora), był on cały czas w kontakcie z pasażerką i przypominał procedury i czynności w trakcie lądowania. Na podstawie analizy materiałów filmowych, faza podejścia do lądowania przebiegała prawidłowo. Instruktor wykonał prawidłową rundę do lądowania, ustawił się pod wiatr i kontynuował podejście. Podejście było stabilne bez odchyień. Według oświadczenia instruktora na wysokości kilku metrów przed przyziemieniem odczuł niewielki podmuch wiatru, który spowodował spadek prędkości poziomej spadochronu, ale nie zaburzył procesu przyziemienia. Po analizie materiału filmowego z lądowania wynika, że przed przyziemieniem nastąpiło wyhamowanie spadochronu na wysokości około 1 m i lądowanie odbyło się prawie pionowo z niewielką fazą poślizgu. Po lądowaniu pasażerka uskarżała się na ból kręgosłupa i dłuższą chwilę pozostawała w pozycji leżącej. Z pomocą instruktora podniosła się i cały czas uskarżając się na ból kręgosłupa została odprowadzona do pomieszczeń ośrodka, gdzie została położona na sofie i przykryta folią termoizolacyjną. Organizatorzy skoków zaproponowali wezwanie karetki pogotowia, jednak zgodnie z ich oświadczeniem, pasażerka odmówiła wezwania karetki. Jednak po kilkunastu minutach organizatorzy wezwali karetkę pogotowia. Ratownicy medyczni przybyli na miejsce zdarzenia, przewieźli pasażerkę do szpitala, gdzie po badaniach medycznych została przeprowadzona operacja w celu ustabilizowania uszkodzonego kręgu. Pasażerka przybyła na lotnisko w towarzystwie dwóch koleżanek, które również wykonały skok w tandemie i towarzyszyły poszkodowanej w trakcie przebywania w pomieszczeniach ośrodka po skoku. Z informacji uzyskanych od organizatorów skoków wynika, że w trakcie oczekiwania na służby medyczne jedna z pań towarzyszących poszkodowanej wykonała poszkodowanej zastrzyk silnego środka przeciwbólowego, co wzbudziło zaskoczenie organizatorów, że panie były w posiadaniu tak silnego środka przeciwbólowego.

15.1. Ustalenia zespołu badawczego

W trakcie badania zdarzenia Komisja ustaliła:

- 1) Skoczek spadochronowy (instruktor) posiadał stosowne uprawnienia do wykonywania skoków w tandemie.
- 2) Skoczek miał duże doświadczenie w wykonywaniu skoków w tandemie.
- 3) Skoczek posiadał orzeczenie lotniczo- lekarskie w okresie ważności.
- 4) Pogoda w trakcie wykonywania skoków mogła mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia, zmienny kierunek i prędkość wiatru.

- 5) Pasażerka tandemu przeszła odpowiednie szkolenie teoretyczne i praktyczne przed wykonaniem skoku.
- 6) Pasażerka tandemu została poinformowana o ryzyku związanym z wykonaniem skoku i podpisała stosowne oświadczenie.

16. Przyczyna zdarzenia

Prawdopodobną przyczyną zdarzenia był nieprzewidywalny podmuch wiatru w końcowej fazie lądowania.

17. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Zmienne warunki atmosferyczne, prędkość i kierunek wiatru.

18. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zalecenia dotyczących bezpieczeństwa.

19. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Komentarz Komisji

Pomimo oświadczeń składanych przez pasażerów przed skokiem oraz treningu naziemnego, należy zwrócić uwagę czy pasażerowie w przeszłości nie doznali urazów kręgosłupa lub innych urazów, które zagrażają bezpieczeństwu wykonania skoku. W trakcie treningu naziemnego szkolący instruktor powinien zwrócić uwagę na wszelkie ograniczenia fizyczne, które mogą ograniczyć wykonanie czynności w trakcie skoku i po zauważeniu symptomów niepokojących wspólnie z pasażerem powinien podjąć decyzję o wykonaniu skoku lub z niego zrezygnować.

20. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale

.....