



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

WYPADEK 1504/20

UCHWAŁA

z dnia 04 sierpnia 2020 roku

<i>Rodzaj, typ statku powietrznego:</i>	<i>Spadochron Falcon 300</i>
<i>Znaki rozpoznawcze SP:</i>	<i>Nie dotyczy</i>
<i>Data zdarzenia:</i>	<i>21 czerwca 2020 roku</i>
<i>Miejsce zdarzenia:</i>	<i>Pruszcz Gdański (EPPR)</i>

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia, **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

Spadochron Precision Aerodynamics Falcon 300 Zadanie static line (I/I), ogólna ilość skoków 10 (7 skoków w WPD) 3 skoki w sezonie, 3 skoki w dniu, 3 skoki na typie.

Uczeń skoczek wykonywał trzeci skok na zadanie SL, trzeci tego dnia, z samoczynnym otwarciem spadochronu na linię desantową z wysokości 1200 m z samolotu AN-2, SP-ANI. Podczas oddzielenia się "na strugi" skoczek zakłócił proces otwierania się spadochronu wkładając rękę pomiędzy wyplatające się linki (jest film), co spowodowało tzw. kalafior i obroty ze średnią prędkością. Skoczek podjął kilka bezskutecznych prób zlikwidowania awarii przez energiczne szarpanie uchwytem sterowniczym, a następnie na wysokości ok. 700 m wykonał procedurę awaryjną. Spadochron zapasowy otworzył się prawidłowo, skoczek wylądował na użytkowej części lotniska na kierunku z wiatrem. Podczas przyziemienia noga skoczka ześlizgnęła się do przodu i uderzył pośladkami o ziemię w wyniku czego doznał pęknięcia kręgu L1. Wezwano pogotowie, które przewiozło skoczka do Szpitala Wojewódzkiego w Gdańsku.

2. Przyczyną/ami zdarzenia było:

Lądowanie z wiatrem.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Skoczek (według oświadczenia) pomylił kierunki podejścia do lądowania pomimo wykonania poprzednio dwóch prawidłowych lądowań w tym samym dniu i w tych samych warunkach.

Niewłaściwe oddzielenie się od samolotu (2 poprzednie były prawidłowe)

4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający

. Profilaktyka - położenie większego nacisku na element oddzielenia się od samolotu podczas praktycznego szkolenia naziemnego.

Nie wygenerowano zaleceń profilaktycznych dla tego przypadku).

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Podpisy członków Komisji

Podpisy na oryginale