



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	919/15			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	6 czerwca 2015 r.			
Miejsce zdarzenia:	Przasnysz – lądowisko EPPZ			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	spadochron Navigator 220			
Znak rozpoznawczy SP:	nie dotyczy			
Użytkownik / Operator SP:	prywatny			
Dowódca SP:	skoczek spadochronowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
		1		
Nadzorujący badanie:	Tomasz Kuchciński			
Podmiot badający:	organizator skoków			
Skład zespołu badawczego:	nie wyznaczano			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	29 lipca 2015 r.			

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Skoczek wykonywał 101 skok w życiu. Podczas budowania rundy do lądowania znalazł się po zawietrznej stronie lotniska. Po wyjściu na prostą do lądowania okazało się, że wysokość i odległość była zbyt mała, aby doleciał do użytkowej części lotniska. Tuż przed przyziemieniem zahaczył o drut kolczasty rozpięty pomiędzy dwoma betonowymi słupkami ogrodzenia lotniska. Skoczek upadł na ziemię tuż za ogrodzeniem, doznając ciężkich obrażeń ciała. Z relacji skoczka wynika, że planował wylądować blisko układalni spadochronów, znajdującej się niedaleko skraju lotniska. Jednak niewłaściwie ocenił prędkość wiatru i możliwość wystąpienia podmuchów termicznych, przez co za bardzo oddalił się poza zawietrzną stronę lotniska. Teren nad którym

dolatywał do lotniska był nierówny i pokryty gruzem, a on myślał, że jednak uda mu się dolecieć do lotniska.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwa ocena prędkości wiatru podczas budowania rundy do lądowania.

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Nie sformułowano.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Komisja przypomina, że do wylądowania w zamierzonym miejscu niezbędna jest prawidłowa ocena prędkości spadochronu względem ziemi w czasie lotu pod wiatr. Pozwala to na zbudowanie prawidłowej rundy, czyli wysokości, i długości jej poszczególnych elementów. Skacząc na spadochronie takim, jak Navigator 220, skoczek mógł na wysokości 300 – 200 m ustawić spadochron pod wiatr i ocenić jego prędkość względem ziemi. Następnie skorygować pierwotny plan dotyczący zbudowania rundy do lądowania, w tym długości ostatniego odcinka lotu (pod wiatr). Miejsce wykonania ostatniego zakrętu powinno umożliwiać korektę lotu, poprzez zmniejszanie lub zwiększanie prędkości poziomej spadochronu.

Zamiar lądowania obok układalni wskazuje, że skoczek nie chciał daleko chodzić po wylądowaniu. Niestety, teraz długo będzie musiał dochodzić do zdrowia.

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Tomasz Kuchciński	<i>podpis na oryginale</i>