

LETECKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ev.č.: LN – 04/09

Z Á V E R E Ć N Á S P R Á V A
o odbornom vyšetovaní leteckej parašutistickej nehody
padáku typu
OP-087, PS-034RW

Dátum : 25. 04. 2009

Miesto : letisko Košice

A/ ÚVOD

Cieľom odborného vyšetovania je zistenie príčin vzniku parašutistickej nehody a prevencia vzniku takýchto udalostí, nie však poukazovanie na vinu alebo zodpovednosť osôb.

Táto záverečná správa, jej jednotlivé časti, alebo iné dokumenty vzťahujúce sa k odbornému vyšetovaniu predmetnej parašutistickej nehody sa nesmú zverejňovať, rozširovať alebo inak využívať bez súhlasu Leteckého úradu SR.

Prevádzkovateľ: SNA - Aeroklub Košice
Typ padáku: OP-087, PS-034RW
Miesto: Letisko Košice
Dátum a čas nehody: 25.04.2009, 13h. 55 min.

Poznámka: Všetky časové údaje v tejto správe sú uvádzané v SELČ – čase.

B/ INFORMATÍVNY PREHĽAD

Dňa 25.04.2009 na letisku Košice sa stala parašutistická nehoda so smrteľným zranením parašutistu pri zoskoku padákom z lietadla C-172 na padáku OP-087, PS-034RW. Parašutistovi sa po výskoku z lietadla neotvoril hlavný padák a dopadol na zem bez použitia záložného padáka. Pri dopade utrpel smrteľné poranenie. Nehoda bola nahlásená prostredníctvom prevádzkovateľa.

Správu vydáva Útvar odborného vyšetovania leteckých nehôd a incidentov Leteckého úradu Slovenskej republiky.

C/ HLAVNÁ ČASŤ SPRÁVY

- Obsah:
1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE
 2. ANALÝZY
 3. ZÁVERY
 4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI
 5. PRÍLOHY

1. FAKTICKÉ INFORMÁCIE

1.1. Priebeh zoskoku

Dňa 25.04.2009 bola zahájená na letisku Košice parašutistická prevádzka, ktorej súčasťou boli aj zoskoky cvičencov základného parašutistického výcviku. Prevádzka bola zahájená Rozkazom riadiaceho zoskokov o 11.00 hod. V prvom výsadkovom lete výsadku tvorili dvaja cvičenci ZV a vysadzovač. V druhom výsadkovom lete zoskoky vykonávali parašutisti – športovci, členovia AK Košice. Tretí výsadkový let tvorili dvaja cvičenci ZV a vysadzovač, ktorý nevysakoval a pristál s lietadlom. Po pristátí vysadzovač zobral na palubu ďalších dvoch cvičencov ZV a vzlietli na štvrtý výsadkový let. Po dosiahnutí vysadzovacej výšky nad terénom, vysadzovač vykonal vysadenie prvého parašutistu. Po výskoku parašutistu nedošlo k otvoreniu hlavného padáka a parašutista padal vo voľnom páde. Parašutista vzniknutú situáciu neriešil otvorením záložného padáka a pokračoval voľným pádom. Vo výške aktivácie bezpečnostného prístroja nedošlo k otvoreniu chlopni záložného padáka a z tohto dôvodu nedošlo ani k otvoreniu záložného padáka. Parašutista pokračoval vo voľnom páde až po dopad na zem.

Denná doba : Deň.

Parašutistická nehoda bola nahlásená telefonicky prostredníctvom prevádzkovateľa SNA.

1.2. Zranenie osôb

Zranenie	Posádka	Cestujúci	Iné osoby
Smrteľné	1	-	-
Ťažké	-	-	-
Lahké zranenie	-	-	-
Bez zranenia	-	-	-

1.3. Poškodenie techniky

- hlavný padák vrchlík PTCH 11T/9: bez poškodenia
- záložný padák PZS-92 : bez poškodenia
- obal s postrojom PS-087, PS-034RW: znečistený od hliny a biologického materiálu, natrhnutá chlopňa záložného padáku a ďalšie drobné poškodenia
- poškodená rukoväť a lanko uvoľňovača záložného padáku.

Celková výška škody približne 200,- EUR.

1.4. Ďalšie škody

Ďalšie škody spôsobené parašutistickou nehodou neboli nahlásené.

1.5. Informácie o posádke - parašutistovi

Parašutista, občan Slovenskej republiky, vek 42 rokov.

- Licencia kategórie - parašutista v kategórii cvičenec základného výcviku.
- Lekárska prehliadka - pre zoskoky cvičencov ZV nebola predložená.
- Inštruktorské oprávnenie - bez inštruktorského oprávnenia.
- Celkový počet zoskokov 0.

Priebeh parašutistickej činnosti:

Parašutista bol v kategórii cvičenec základného výcviku.

Teoretický výcvik a pozemná príprava boli zahájené 24.4.2009 vo večerných hodinách. Výcvik bol vedený inšpektorom a inštruktorom parašutizmu AK Košice v zmysle Osnovy V-PARA-2. Výcvik bol ukončený preskúšaním dňa 25.4.2009.

1.6. Informácie o padákovvej technike

- hlavný padák typ PTCH 11T/9 výrobca Chornice, Česká republika, v. č. 054008, na zoskok zabalený dňa 25.4.2009 oprávneným baličom
- záložný padák typ PZS-92 výrobca Mars, s.r.o., Česká republika, v.č.1063/95. Doba platnosti zabalenia do 25.10.2009, balenie vykonané oprávneným baličom
- postroj s obalom OP-087, PS-034RW v.3 výrobca Mars, s.r.o., Česká republika, v.č. 851/97
- bezpečnostný prístroj MPAAD výrobca Mars, a.s. Česká republika, v.č.83H3.

1.7. Meteorologické podmienky

- smer a rýchlosť vetra : v čase pristávania 120° do 5m/s
- dohľadnosť : nad 10 km
- oblačnosť : Cavok

1.8. Navigačné zariadenia

Tento bod záverečnej správy nemá vplyv na predmetnú leteckú nehodu.

1.9. Spojovacia služba

Tento bod záverečnej správy nemá vplyv na predmetnú leteckú nehodu.

1.10. Spojovacia služba

Tento bod záverečnej správy nemá vplyv na predmetnú leteckú nehodu.

1.11. Popis miesta nehody

Repkové pole približne 1000 metrov juhovýchodne od určeného miesta pristávania.

1.12. Lekárske a patologické nálezy

Z toxikologicko – chemického vyšetrenia vyplýva, že parašutista v čase smrti bol pod vplyvom alkoholických nápojov. Prítomnosť drog sa nepotvrdila. Ďalší rozsah poranení vid' príloha – Predbežná správa z pitvy.

13. Požiar

Tento bod záverečnej správy nemá vplyv na predmetnú leteckú nehodu.

1.14. Pátranie, záchrana a aspekt prežitia

Vzhľadom na vzdialenosť dopadu parašutistu a hustotu vegetácie v mieste dopadu nebolo možné okamžite nájsť telo parašutistu. Z tohto dôvodu bolo vykonané pátranie – hľadanie vrtuľníkom rýchlej zdravotnej služby v trvaní cca 15 minút. Nehoda bola nahlásená prevádzkovateľom. Bola privolaná záchranná služba. Rozsah zranení bol tak veľký, že smrti parašutistu by nebolo možné zabrániť ani okamžitou vysoko odbornou lekárskou pomocou.

1.15. Obhliadka parašutistu, padákovkej techniky a kontrola funkčnosti

Obhliadka parašutistu a parašutistickej výstroje bola vykonaná na mieste dopadu parašutistu.

Telo parašutistu sa nachádzalo v polohe na bruchu dole tvárou. Podľa preliáčiny v zemi, vo vzdialenosti cca 1m od tela a znečistenej ľavej časti padáku a výstroja od zeminy, je možné konštatovať, že dopad parašutistu bol v cca 1m od miesta, kde bolo nájdené telo. Vo vzdialenosti cca 1m pred telom parašutistu sa nachádzala prilba, na ktorej bol roztrhnutý upínací pásik.

Pri obhliadke padáku na tele parašutistu bolo zistené, že obal hlavného padáku je uzatvorený uzatváracím tŕňom výťažného lana, ktoré bolo v druhej polovici uchytené do gumových prevliečok na pravej a ľavej strane obalu padáku. Druhá polovica výťažného lana bola vyšnurovaná z gumových prevliečok a ležala vpravo od tela parašutistu. Upínacia karabína výťažného lana bola uzatvorená a zaistená. Chlopne obalu záložného padáku boli otvorené. Z obalu záložného padáku bol vytiahnutý výťažný padáček a približne 2/3 vrchlíka záložného padáku. Výťažný padáček a časť vrchlíka boli vo vzdialenosti cca 1m pred telom parašutistu. Konfigurácia a časti vrchlíka potvrdzovali, že k otvoreniu obalu záložného padáku došlo až pri dopade parašutistu na zem. Ďalšou obhliadkou bolo zistené, že uzatváracia šnúrika záložného padáku je ustrihnutá v mieste činnosti bezpečnostného prístroja. Na vrchnej časti chlopne záložného padáku uzatváracia šnúrika bola prichytená tŕňom ihly uvoľňovača záložného padáku. Tŕň ihly uvoľňovača bol zaplombovaný papierovou plombou v súlade s požiadavkou na balenie záložných padákov. Na plombe bol dátum 24.4.2009, podpis baliča záložného padáku a odtlačok pečiatky baliča záložných padákov B-05. Po vytiahnutí bezpečnostného prístroja z obalového dielca padáku bolo vidieť, že pyropatróna je aktivovaná a na displeji bola hodnota E021. Pri otočení tela parašutistu bola vykonaná obhliadka prednej časti výstroja parašutistu. Uvoľňovač odhozového systému bol umiestnený v kapsičke na pravej strane postroja. Rukoväť uvoľňovača záložného padáku bola povytiahnutá z kapsičky a oceľové lanko mierne zdeformované. Povytiahnutie z kapsičky a deformácia lanka nastala nárazom na zem. V plátennej kapsičke sa nachádzala rádiostanica typu MR 250 a časť káblíka vedúca k slúchadlu. Káblík bol roztrhnutý a rádiostanica mechanicky poškodená. K poškodeniu - rozbitiu rádiostanice došlo dopadom parašutistu na zem.

Po odstrojení padáku z tela parašutistu bola vykonaná v priestoroch aeroklubu kontrola funkčnosti jednotlivých častí padáku.

Bola vykonaná vizuálna kontrola obalovej časti hlavného padáku a jej uzavretie tŕňom výťažného lana. Následne bola vykonaná previerka funkčnosti otvorenia hlavného padáku. Pri ťahu za výťažné lano došlo k otvoreniu obalu hlavného padáku a bezproblémovému vytiahnutiu kontajnera a následne samotného vrchlíka hlavného padáku z kontajnera. Pri ďalšej kontrole funkčnosti hlavného padáku bolo zistené, že hlavný padák bol správne zabalený v súlade s postupom na balenie príslušného vrchlíka. Taktiež na vrchlíku neboli zistené technické nedostatky. Je možné konštatovať, že pri kontrole vrchlíka hlavného padáku neboli

zistené žiadne nedostatky, ktoré by mohli ovplyvniť jeho správnu funkčnosť v prípade zapnutého výťažného lana.

Pri kontrole funkčnosti záložného padáka bolo vykonané jeho ďalšie vybaľovanie z obalu padáku za účelom zistenia správnosti zabalenia zostávajúcej časti vrchlíka záložného padáku. Postup zabalenia zostávajúcej časti vrchlíka záložného padáku bol v súlade s určeným postupom balenia príslušného vrchlíka. Pri kontrole jednotlivých častí vrchlíka nebolo zistené žiadne poškodenie, ktoré by mohlo mať vplyv na jeho správnu funkciu.

Pri kontrole obalu s postrojom bolo zistené, že celý postroj s obalom bol značne znečistený zeminou a stopami biologického materiálu. Postroj padáku nevykazoval žiadne známky poškodenia. Bol upravený na používanie bezpečnostného prístroja MPAAD. Úprava bola vykonaná vo výrobnom závode v auguste 2008. Na obalovom dieľci záložného padáku bolo zistené poškodenie - natrhnutie vrchnej 5. chlopne záložného padáku. Ďalej na obalovom dieľci na bočných chlopniach boli našité pútka na upevnenie gumových prevliečok na výťažné lana.

Pri obhliadke parašutistu sa nenašiel výškomer, ktorým má byť parašutista pri zoskoku vybavený.

1.16. Informácie o organizácii a riadení

- Riadenie parašutistickej prevádzky bolo vykonávané Aeroklubom Košice. Pre uvedený deň bola prevádzka zahájená podpisom riadiaceho zoskokov a vedúcim letovej prevádzky v Knihe riadiaceho zoskokov. Parašutistická prevádzka bola zahájená o 11,00 hod. a jej súčasťou boli aj zoskoky cvičencov základného parašutistického výcviku. Vykonávanie výsadkových letov zabezpečoval Aeroklub Košice lietadlom C-172 OM-AIR so svojimi členmi leteckého personálu.

Výcvik cvičencov ZV bol vykonávaný pod vedením Inšpektora parašutizmu a inštruktormi parašutizmu, všetci sú členmi Aeroklubu Košice. Na výcvik bola použitá metodika Slovenského národného aeroklubu „V-PARA-2 Osnova pre vykonávanie výcviku parašutistov“. O výcviku bola vedená a predložená dokumentácia:

- Záznamová karta žiakov základného parašutistického výcviku
- Prehlásenie žiadateľa o základný parašutistický výcvik
- Protokol z preskúšania.

Podľa výpovede inšpektora a inštruktora, s časťou cvičencov bol výcvik zahájený v piatok 24.4.2009 cca o 18.30 hod. Medzi cvičencami bol a výcvik vykonal aj menovaný cvičenec. Cvičenci boli oboznámení s obsahom a systémom vykonávania kurzu, bola vykonaná ukážka padáku, systému otvárania jeho častí a balenia. Ďalej bola prebratá problematika riešenia mimoriadnych udalostí na padáku. Ukončenie výcviku v piatok bolo cca o 20.00 hod. Výcvik pokračoval v sobotu 25.4.2009 a začal medzi 8.30 až 9.00 hod. Výcviku sa zúčastnilo 12 cvičencov a bol ukončený v čase medzi 12.00 až 12.30hod. Po ukončení výcviku sa začala praktická zoskoková časť. Parašutisti boli z objektov Aeroklubu, kde prebiehal výcvik, autom prevážaní k terminálu Košického letiska. Po vykonaní bezpečnostnej kontroly boli na stojánke inštruktormi ustrojení do padákových kompletov, kde čakali na príchod lietadla s inštruktormom – vysadzovačom.

1.17. Doplnkové informácie - iné zistenia

Na základe údajov stiahnutých z bezpečnostného prístroja MPAAD, ktorý bol použitý pri zoskoku, bolo zistené, že prístroj bol funkčný a pracoval v medziach limitov určených výrobcom. Sťahovanie údajov z bezpečnostného prístroja bolo vykonané vo výrobnom závode Mars, a.s. Jevíčko, ktorý je výrobcom bezpečnostného prístroja

v súčinnosti so Slovenským leteckým inštitútom v Košiciach, ktorý je poverený vypracovaním správy a posudku na funkčnosť bezpečnostného prístroja.

Na funkčnosť obalového dielca záložného padáku a výťažného padáča bola taktiež vykonávaná skúška vo výrobnom závode Mars, a.s. Jevíčko v súčinnosti so Slovenským leteckým inštitútom v Košiciach. Na základe troch skúšok, výrobca demonštroval funkčnosť záložkového systému pri použití stanovenej dĺžky uzatváracej šnúry záložného padáku v zmysle príručky vydanej v mesiaci október 2008.

Ďalej boli vykonávané samostatné expertízy a skúšky v Slovenskom leteckom inštitúte v Košiciach. Posúdenie funkčnosti obalového systému záložného padáku je súčasťou správy spracovanej Slovenským leteckým inštitútom v Košiciach.

1.18. Spôsoby vyšetovania

Pri šetrení príčin neotvorenia sa obalu hlavného padáku a neriešenia mimoriadnej situácie parašutistom boli použité bežné spôsoby vyšetovania.

Pri šetrení príčin neotvorenia sa záložného padáku a funkčnosti bezpečnostného prístroja boli vykonané skúšky vo výrobnom závode Mars, a.s. Jevíčko ČR a expertízy v Slovenskom leteckom inštitúte v Košiciach.

2. ANALÝZY

2.1. Pri výskoku parašutistu z lietadla nedošlo k otvoreniu vrchlíka hlavného padáku z dôvodu nezapnutého výťažného lana, ktoré plní funkciu otvárania obalu padáku a vytiahnutia vrchlíka hlavného padáku do prúdu vzduchu. Z uvedeného dôvodu došlo k vzniku závady - takzvanej úplnej. Uvedenú vzniknutú situáciu – závalu parašutista neriešil predpísaným spôsobom, čo je okamžité otvorenie záložného padáku pomocou uvoľňovača umiestnenom na prednej ľavej časti padákového postroja. Parašutista pokračoval voľným pádom. Podľa údajov z bezpečnostného prístroja parašutista padal v rotácii. Ďalej podľa hodnôt stiahnutých z bezpečnostného prístroja bezpečnostný prístroj sa aktivoval vo výške cca 265m n/T, kedy došlo k preseknutiu uzatváracej šnúry záložného padáku. Avšak pravdepodobne z dôvodu použitej dĺžky uzatváracej šnúry záložného padáku alebo vplyvu výťažného lana prehodeného cez uzatváracie chlopne, prípadne kombináciou oboch skutočností, nedošlo k otvoreniu chlopní záložného padáku a parašutista pokračoval v páde na zem. Pri dopade na zem utrpel smrteľné zranenia.

2.2. Parašutista pri dopade na zem utrpel smrteľné zranenia.

2.3. Postroj padáka bol čiastočne znečistený, rukoväť záložného padáku poškodená.

2.4. Ďalšie škody neboli vyšetrovacej komisii oznámené.

2.5. Parašutista absolvoval výcvik a preskúšanie cvičencov ZV. Podľa výpovedí inštruktorov o časoch vedenia výcviku, nebola dodržaná určená doba výcviku.

- 2.6. a) Technický stav padákového kompletu nemal vplyv na vznik prvotnej závady- neotvorenie vrchlika hlavného padáku.
- b) Posúdením vplyvu technického stavu padákového kompletu na nefunkčnosť záložného systému pri aktivácii bezpečnostného prístroja a vplyvom zabalenia, sa zaoberá samostatná Expertízna správa vypracovaná Slovenským Leteckým inštitútom Košice.
- 2.7. Poveternostné podmienky nemali vplyv na vznik tejto parašutistickej nehody.
- 2.8. až 2.10. body záverečnej správy – Nemajú príčinnú súvislosť s danou parašutistickou nehodou.
- 2.11. Repkové pole približne 1000 metrov juhovýchodne od určeného miesta pristávania.
- 2.12. Pri parašutistickej nehode došlo k usmrteniu parašutistu vplyvom mnohonásobných zranení, ktoré utrpel pri dopade z výšky na zem. Odhadovaná rýchlosť pri dopade je 195 až 200km/h. Parašutista v čase nehody bol ovplyvnený alkoholom.
- 2.13. Tento bod záverečnej správy nemá príčinnú súvislosť s danou parašutistickou nehodou.
- 2.14. Pátranie a záchranu bolo nutné vykonať. Smrti parašutistu by nebolo možné zabrániť ani okamžitou a vysoko odbornou lekárskou pomocou.
- 2.15. a) Obhliadkou padákového kompletu a hlavného padáku bolo zistené, že dôvodom neotvorenia sa vrchlika hlavného padáku bolo nezapnuté výťažné lano na palube lietadla v čase výskoku parašutistu. V prípade jeho ukotvenia – zapnutia by bola s najväčšou pravdepodobnosťou zaručená jeho správna funkčnosť.
- b) Obhliadkou padákového kompletu a záložného padáku bolo zistené, že včasným použitím záložného padáku parašutistom pomocou uvoľňovača by bola s najväčšou pravdepodobnosťou jeho správna funkčnosť a záchrana života parašutistu.
- c) Na základe údajov z bezpečnostného prístroja a jeho kontrole je možné konštatovať, že bezpečnostný prístroj pracoval v nastavených limitoch. Aktivoval sa vo výške cca 265m n/T, kedy došlo k preseknutiu uzatváracej šnúry záložného padáku. Je možné konštatovať že v prípade správnej funkčnosti obalového dielca záložného padáku – chlopni, by bola s najväčšou pravdepodobnosťou správna funkčnosť záložného padáku.
- d) Skúšky z funkčnosti obalu záložného padáku pri aktivácii bezpečnostným prístrojom boli vykonávané výrobným závodom a Slovenským leteckým inštitútom v Košiciach. Je možné konštatovať, že použitím dĺžky uzatváracej šnúry v zmysle príručky vydanej výrobcom v októbri 2008 by s najväčšou pravdepodobnosťou došlo k správnej funkcii záložného padáka.
- e) Podľa výpovede inštruktorov, parašutistovi na zoskok bol daný výškomer. Kategória parašutistov - cvičencov základného výcviku výškomer používa na určenie výšky až na otvorenom padáku a na záverečné pristátie. Pri danom zoskoku prítomnosť alebo neprítomnosť výškomera nemá vplyv na vznik mimoriadnej situácie, jej priebeh a prípadné jej riešenie zo strany parašutistu.

2.16. Inšpektor parašutizmu, ako aj inštruktor a inštruktor vysadzovač mali platné oprávnenie na vykonávanie predmetného druhu výcviku.

Podľa výpovede inštruktorov a zrátaní časov výcviku, doba výcviku trvala cca 5 maximálne 5,30hod. Podľa metodiky výcviku V-PARA-2 je požadovaná doba výcviku 6hod. Táto skutočnosť nemala vplyv na vznik mimoriadnej situácie, ale mohla čiastočne ovplyvniť jej riešenie zo strany parašutistu.

Predložená dokumentácia o výcviku nebola úplná. Na záznamovej karte žiakov základného parašutistického výcviku neboli podpisy absolventov výcviku. Prehlásenie Žiadateľa o základný výcvik bolo vedené na jednom tlačive.

Nebola predložená požadovaná zdravotná spôsobilosť pre daný druh zoskoku. Či táto skutočnosť mohla mať vplyv na priebeh zoskoku a správne reakcie parašutistu na vznik mimoriadnej situácie bude možné posúdiť až po predložení kompletnej záverečnej pitevnej správy.

Zabezpečovanie a vykonávanie výsadkových letov zo strany Aeroklubu Košice svojím leteckým personálom pri organizovaní parašutistickej prevádzky nemalo vplyv na vznik tejto parašutistickej nehody.

Ustrojovanie parašutistov do padáku a záverečná kontrola sa vykonávala až po prevoze parašutistov k terminálu a následnej bezpečnostnej kontrole. Táto skutočnosť mohla mať vplyv na neštandardné postupy inštruktorov, čo mohlo mať vplyv na zníženie pozornosti zo strany inštruktorov.

2.17. Doplňkové informácie.

Pri posudzovaní správnosti zabalenia záložného padáku je potrebné konštatovať, že predpísanú dĺžku uzatváracích šnúrok určil výrobca v októbri 2008. Do tej doby neboli dĺžky uzatváracích šnúrok výrobcom predmetného padákového kompletu stanovené. Vydaná príručka „Stanovená dĺžka uzatváracích šnúrek“ nebola publikovaná ako záväzný bulletin, podľa ktorého baliči musia postupovať. Pri balení záložného padáku predmetného padákového kompletu balič postupoval podľa všeobecných požiadaviek na dĺžku uzatváracieho šnúru, ako pri balení iných typov padákových kompletov od iných výrobcov, pri ktorých nie je určená dĺžka uzatváracieho šnúru.

Balič predmetného záložného padáku spĺňal požiadavky na balenie záložných padákov. Je držiteľom platného oprávnenia na balenie záložných padákov s použitím bezpečnostných prístrojov, vydaného SNA.

2.18. Pri šetrení príčin neotvorenia sa obalu a vrchlíka hlavného padáku a neriešenie mimoriadnej situácie parašutistom boli použité bežné spôsoby vyšetrovania. Výpovede, fotodokumentácie, dokumentácia o výcviku, pitevná správa.

Pri šetrení príčin neotvorenia sa záložného padáku a funkčnosti bezpečnostného prístroja boli vykonané skúšky vo výrobnom závode Mars, a.s. Jevíčko ČR a expertízy v Slovenskom leteckom inštitúte v Košiciach.

3. ZÁVERY

Hlavnou príčinou parašutistickej nehody

- bolo smrteľné zranenie parašutistu spôsobené dopadom na zem

Bezprostrednou príčinou parašutistickej nehody

- nezapnuté výťažné lano hlavného padáku
- neriešenie vzniknutej mimoriadnej situácie parašutistom – otvorenie záložného padáku

Spolupôsobiaci príčina parašutistickej nehody

- technické zlyhanie obalového dielca záložného padáku v kombinácii s použitou dĺžkou uzatváracie šnúry
- alkoholom znížená schopnosť parašutistu správne reagovať pri riešení vzniknutej mimoriadnej situácie.

4. ODPORÚČANIA NA ZAISTENIE BEZPEČNOSTI

Na základe odborného vyšetrenia príčin parašutistickej nehody odporúčame LÚ SR prijať nasledujúce opatrenie:

- 4.1 Vykonať rozbor predmetnej parašutistickej nehody s parašutistickým personálom prevádzkovateľa parašutizmu.
- 4.2 Vykonať preskúšanie s inštruktormi parašutizmu AK Košice z metodiky vedenia výcviku v zmysle V-PARA-2.
- 4.3 Vykonávať náhodné dychové skúšky na zistenie požitia alkoholu u parašutistického personálu prevádzkovateľa pri vykonávaní parašutistickej činnosti.
- 4.4 Príručku „Stanovená dĺžka uzavíracích šnúrek“ vydanú výrobcom Mars. a.s. Jevíčko publikovať v rámci prevádzkovateľa SNA ako „Záväzný bulletin“.

Bratislava, 09.07.2009