



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

Dot. zdarzenia nr: 1099/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 21 sierpnia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego spadochronu Balance 260, które wydarzyło się w dniu 21 lipca 2013 r., w miejscowości Przylep – lotnisko EPZP, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania ustalając:

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z natychmiastowym otwarciem spadochronu (lina desantowa) z wysokości 1000 m. Był to jego trzeci skok w życiu, a drugi w dniu zdarzenia. Szkolenie teoretyczne i praktyczne naziemne zaliczył dwa dni wcześniej, tj. 19 lipca 2013 r., a pierwszy skok wykonał w dniu 20 lipca 2013 r. Warunki meteorologiczne były odpowiednie do wykonywania skoków szkolnych (prędkość wiatru ok. 1 – 2 m/s, zachmurzenie małe, słaba termika). Spadochron ułożył do skoku instruktor spadochronowy, nadzorujący ucznia w danym skoku. Po oddzieleniu od samolotu An-2 uczeń-skoczek przyjął płaską sylwetkę spadania. Podczas procesu otwierania się spadochronu nastąpiło skręcenie linek. Na wysokości ok. 900 m nastąpiło prawidłowe, całkowite wypełnienie czaszy i spadochron szybował stabilnie, ale z linkami skręconymi na odcinku ok. 1 m między taśmami nośnymi, a slajderem. Uczeń-skoczek ocenił sytuację jako niestabilne szybowanie (nie zapewniające bezpiecznego lądowania) i po kilku sekundach szybowania wyczepił czaszę główną i otworzył czaszę zapasową, na której bezpiecznie wylądował na lotnisku.

Analiza przebiegu skoku wskazała, że skręcenie linek mogło nastąpić z powodu niewielkiego błędu podczas oddzielania się od samolotu. Uczeń-skoczek po oddzieleniu się od samolotu był nieco przechylony na bok, co powodowało początkowo powolny poziomy obrót, przyspieszający podczas procesu otwarcia. Doprowadziło to do skręcenia linek spadochronu. Decyzję ucznia-skoczka o niezwłocznym podjęciu procedury awaryjnej w zaistniałej sytuacji oceniono, jako prawidłową i zgodną z wiedzą przekazywaną podczas szkolenia.

Przyczyną incydentu było:

Nieprawidłowe oddzielenie się ucznia-skoczka od samolotu.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

- Zdarzenie omówiono ze skoczkami uczestniczącymi tego dnia w skokach. Uczeń-skoczek, uczestnik zdarzenia, po odbyciu dodatkowego szkolenia w zakresie oddzielania się od samolotu, wykonał tego dnia jeszcze jeden skok, który został oceniony, jako prawidłowy.
- Ze wszystkimi uczestnikami szkolenia przeprowadzono dodatkowe szkolenie w celu utrwalenia prawidłowej techniki oddzielania się od samolotu. Instruktorom polecono, aby zwracali szczególną uwagę na sposób ustawienia się uczniów-skoczków przed oddzielaniem się od samolotu.

Komisja nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr Tomasz Kuchciński *podpis na oryginale*