



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

Dot. zdarzenia nr: 1372/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	lic. Robert Ochwat
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 20 listopada 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego spadochronu PD 210, które wydarzyło się w dniu 24 sierpnia 2013 r., w miejscowości Masłów – lotnisko EPKA, 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 35 skok w życiu. Skok był wykonywany z wysokości 1500 m nad poziomem lotniska, z zaplanowanym 15 s opóźnieniem otwarcia spadochronu. Od momentu oddzielenia się od samolotu do wysokości około 900 m skok przebiegał prawidłowo. Na tej wysokości uczeń przystąpił do otwarcia czaszy głównej spadochronu. Sięgnął ręką po pilocik, lecz nie znalazł go. Przez około 3 – 4 sekundy szukał uchwytu pilocika i po tym czasie wyczuł coś pod ręką i pociągnął. Okazało się, że chwycił i pociągnął za taśmę łączącą pilocika, co spowodowało wysunięcie z pętli zawleczonej komorę czaszy głównej. Po upewnieniu się że nie nastąpiło otwarcie czaszy głównej, uczeń otworzył spadochron zapasowy. Podczas napełniania się czaszy spadochronu zapasowego, z pokrowca wypadła czasza główna w osłonie, wyciągając z kieszonki pilocik. Czasza główna napełniła się i obie czasze ustawiły się obok siebie na wysokości około 400 m. Uczeń-skoczek bezpiecznie lądował tuż za granicą lotniska.

Po wylądowaniu stwierdzono spracowanie automatu Vigil II (ustawionego trybie student), którego standardowa wysokość działania, ze względu na zrzut w kierunku góry Klonówki (jej szczyt znajduje się około 150 m nad poziomem lotniska), była zwiększona o 150 m. Stwierdzono również, że pętla zamykająca spadochron zapasowy nie była przecięta, gdyż przed zadziałaniem automatu rozpoczął się proces otwarcia spadochronu zapasowego. Przed wejściem do samolotu instruktor sprawdził prawidłowość dopasowania uprząży i położenia wszystkich uchwytów.

Nie ustalono przyczyny problemu ze zlokalizowaniem przez ucznia-skoczka uchwytu pilocika czaszy głównej. Należy zwrócić uwagę, że nieprawidłowe działanie w sytuacji, gdy uczeń nie mógł znaleźć uchwytu (tzw. zgubiony uchwyt), mogło doprowadzić do bardziej niebezpiecznej sytuacji awaryjnej – tzw. podkowy.

Przyczynami incydentu było:

- 1. Nieznalezienie w czasie swobodnego spadania uchwytu pilocika czaszy głównej;**
- 2. Niewłaściwe działanie w sytuacji awaryjnej tzw. zgubiony uchwyt.**

Działania podjęte przez organizatora szkolenia:

- Zdarzenie omówiono ze skoczkami obecnymi na skokach. Zwrócono uwagę na sprawdzanie położenia pilocika przed opuszczeniem samolotu oraz omówiono prawidłowe działanie w takiej sytuacji. Omówiono błędy, jakie w zaistniałej sytuacji awaryjnej popełnił uczeń, a które mogły doprowadzić do powstania tzw. podkowy.
- Z uczniem skoczkiem przeprowadzono dodatkowe szkolenie z postępowania w sytuacjach awaryjnych.

Komisja nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Komisji:

Komisja zwróciła uwagę, że skok wykonywany był z wysokości 1500 m nad miejscem startu (lotniskiem), w rejonie góry o wysokości około 150 m ponad teren lotniska i z zaplanowanym 15 s opóźnieniem otwarcia spadochronu. Przyjmując średnie wartości utraty wysokości w czasie swobodnego spadania, po 15 s opóźnienia, otwarcie spadochronu zostało by zainicjowane na wysokości około 750 m nad terenem (górami). Napełnienie się czaszy spadochronu nastąpiło by prawdopodobnie na wysokości tylko 600 – 650 m nad terenem, co zmniejszyło by czas na skuteczne podjęcie procedur awaryjnych. Jednocześnie należy zauważyć, że instruktor postąpił prawidłowo, zwiększając odpowiednio nastawę wysokości zadziałania automatu.

Komisja przypomina, że podczas wykonywania skoków nad wyniesieniem terenu, należy odpowiednio dostosowywać wysokość na jakiej następuje oddzielanie się od samolotu i opóźnienie otwarcia spadochronu tak, aby zaplanowana wysokość napełnienia się czaszy była wystarczająca do wykonania procedur normalnych i awaryjnych.

Nadzorujący badanie:

mgr Tomasz Kuchciński *podpis na oryginale*