



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1543/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr inż. Stanisław Żurkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 11 grudnia 2013 r., okoliczności zdarzenia lotniczego spadochronu Pilot 168, które wydarzyło się w dniu 29 września 2013 r., w miejscowości Mokre – lotnisko EPZA, 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:

Skoczek wykonywał skok na zadanie "Swoop". Był to jego 331 skok w życiu. Po oddzieleniu się od samolotu wykonał 5 sekundowe opóźnienie, po czym przystąpił do otwarcia spadochronu głównego. Po wyrzuceniu pilocika, obracając się przez prawe ramię stwierdził tzw. holowanie pilocika. Sprawdził wysokość i odczekał jeszcze 2-3 sekundy, jednak z powodu braku otwarcia czaszy głównej przystąpił do procedury awaryjnej. Otworzył spadochron zapasowy. Lądowanie wykonane zostało na polu uprawnym w pobliżu lotniska.

Przeprowadzono analizę zdarzenia, jednak nie ustalono przyczyny zablokowania procesu otwarcia czaszy głównej, ponieważ w trakcie procesu otwarcia spadochronu zapasowego, czasza główna w osłonie wypadła z komory pokrowca.

Nie ustalono przyczyny zaistnienia incydentu.

Działania podjęte przez organizatora skoków:

Zorganizowano spotkanie obecnych na lotnisku członków sekcji spadochronowej, na którym omówiono zaistniałe zdarzenie. Zwrócono szczególną uwagę na kontrolę położenia cechy tzw. kill line podczas układania spadochronu.

Komisja postanowiła umieścić dodatkowo następujący **komentarz:**

Komisja zwraca uwagę, że przy wystąpieniu sytuacji awaryjnej określanej, jako holowanie pilocika, jeżeli pozwala na to wysokość, przed zainicjowaniem otwarcia czaszy zapasowej, należy wyczepić zamki taśm czaszy głównej. W przypadku jednoczesnego otwarcia obu czasz, zmniejsza to możliwość ich splątania.

Nadzorujący badanie:

mgr Tomasz Kuchciński *podpis na oryginale*