



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

|                                  |                                      |                |               |                    |
|----------------------------------|--------------------------------------|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia:     | <b>941/15</b>                        |                |               |                    |
| Rodzaj zdarzenia:                | <b>INCYDENT</b>                      |                |               |                    |
| Data zdarzenia:                  | <b>7 czerwca 2015 r.</b>             |                |               |                    |
| Miejsce zdarzenia:               | <b>Krępa Słupska – lotnisko EPSK</b> |                |               |                    |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | <b>spadochron Navigator 260</b>      |                |               |                    |
| Znak rozpoznawczy SP:            | <b>nie dotyczy</b>                   |                |               |                    |
| Użytkownik / Operator SP:        | <b>Sky Dive-Club 3 miasto</b>        |                |               |                    |
| Dowódca SP:                      | <b>uczeń-skoczek spadochronowy</b>   |                |               |                    |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:   | <i>Śmiertelne</i>                    | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
|                                  |                                      |                |               | <b>1</b>           |
| Nadzorujący badanie:             | <b>Tomasz Kuchciński</b>             |                |               |                    |
| Podmiot badający:                | <b>organizator szkolenia</b>         |                |               |                    |
| Skład zespołu badawczego:        | <b>nie wyznaczano</b>                |                |               |                    |
| Zalecenia:                       | <b>NIE</b>                           |                |               |                    |
| Adresat zaleceń:                 | <b>NIE DOTYCZY</b>                   |                |               |                    |
| Data zakończenia badania:        | <b>5 sierpnia 2015 r.</b>            |                |               |                    |

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczeń-skoczek (ukończony kurs AFF oraz 2 godziny w tunelu) wykonywał pierwszy skok w 2015 r. Był to skok kontrolny z instruktorem, z wysokości 3000 m. Po oddzieleniu się od samolotu wraz z instruktorem, wykonał jedną symulację otwarcia spadochronu, a następnie ćwiczył wykonywanie obrotów. Instruktor widząc, że uczeń wszystkie elementy wykonuje prawidłowo i przystępuje do otwarcia spadochronu, oddalił się od niego. Uczeń przyjął sylwetkę do otwarcia spadochronu, lecz nie odnalazł uchwytu pilocika. W trakcie szukania uchwytu pilocika nie kontrolował wysokości. Otwarcie spadochronu zapasowego zainicjował na wysokości około 400 m,

co zbiegło się z zadziałaniem automatu spadochronowego. Uczeń prawidłowo wylądował na lotnisku.

**Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

1. Nieodnalezienie uchwytu pilocika czaszy głównej (sytuacja awaryjna tzw. zgubiony uchwyt);
2. Utrata kontroli wysokości w czasie sytuacji awaryjnej.

**Działania profilaktyczne** podjęte przez podmiot badający:

Zdarzenie omówiono ze skoczkami, zwracając uwagę, że w przypadku zaistnienia podobnej sytuacji awaryjnej (tzw. zgubiony uchwyt) podejmować nie więcej niż trzy próby odnalezienia uchwytu. Gdy trzecia próba nie przyniesie powodzenia, natychmiast otwierać spadochron zapasowy.

**Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**Komentarz Komisji:** Należy zwrócić uwagę, że w podobnej do wyżej opisanej sytuacji najistotniejsza jest kontrola wysokości, a nie liczba podejmowanych prób znalezienia uchwytu pilocika. Ponadto, zarówno przed i po założeniu spadochronu oraz przed oddzieleniem się od samolotu, należy sprawdzać położenie uchwytu pilocika.

---

Koniec

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