

## **INFORMACJA** **O WYNIKU BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO <sup>1)</sup>**

1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia: 10 maja 2003 r., godzina 11:45;
2. Miejsce zdarzenia: lotnisko Michałków EPOM;
3. Rodzaj i typ statku powietrznego: spadochron osobowy Vengeance 120;
4. Rodzaj lotu: skok treningowy RW 15;
5. Faza lotu: proces otwarcia spadochronu;
6. Czynniki pogody: <sup>2)</sup> bez zjawisk;
7. Dane o dowódcy SP (wiek, nalot ogólny i na poszczególnych typach SP, data ostatnich lotów przed zdarzeniem): instruktor spadochronowy, lat 30, ogólna liczba skoków – 2761, w tym na Vengeance 120 – 650, ostatni skok przed incydentem wykonał w dniu 04.05.2003 r.;
8. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia: <sup>3)</sup> Po otwarciu spadochronu głównego na wysokości ok. 1000 m skoczek stwierdził silne skręcenie linek, które pogłębiało się. Na wysokości około 700 m podjął decyzję o wpięciu czaszy głównej i otworzył spadochron zapasowy. Lądowanie nastąpiło na lotnisku;
9. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia: Najbardziej prawdopodobną przyczyną było przedwczesne zwolnienie linki sterowniczej, które nastąpiło podczas procesu wypełniania czaszy. Spowodowało to obroty, a co za tym idzie, skręcanie nośnych. Po wypełnieniu czaszy obroty nadal trwały pogłębiając skręcenie linek, jednocześnie zwiększając prędkość obrotów;
10. Zastosowane środki profilaktyczne: Omówiono incydent ze skoczkami spadochronowymi. Zwrócono uwagę na właściwe i dokładne blokowanie linek sterowniczych podczas układania spadochronu. Podczas omówienia zademonstrowano najczęstsze błędy popełniane na tym etapie układania z uwzględnieniem różnych systemów blokowania linek sterowniczych;
11. Inne uwagi: Nie ma.

-----  
*Tomasz Pawlicki*

.....  
(podpis i pieczęć przedstawiającego informację)