



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

**Dot. zdarzenia nr: 379/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

|                                     |                            |
|-------------------------------------|----------------------------|
| Przewodniczący posiedzenia Komisji: | mgr inż. Andrzej Pussak    |
| Członek Komisji:                    | dr inż. Michał Cichoń      |
| Członek Komisji:                    | dr inż. Dariusz Frątczak   |
| Członek Komisji:                    | mgr inż. Jerzy Kędzierski  |
| Członek Komisji:                    | mgr Tomasz Kuchciński      |
| Członek Komisji:                    | mgr inż. Ryszard Rutkowski |

W dniu 18 stycznia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Ośrodek Szkolenia Spadochronowego Para-Sol, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego spadochronu Mars 291, które wydarzyło się w dniu 29 kwietnia 2011 r., w miejscowości Piła.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 1000 m i z samoczynnym otwarciem czaszy głównej (lina desantowa). Czasza spadochronu wypełniła się prawidłowo jednak uczeń-skoczek stwierdził „skrzyżowanie” taśm nośnych i w efekcie utrudniony dostęp do uchwytów sterowniczych. Uczeń podjął decyzję o zastosowaniu procedury awaryjnej. Po wyczepieniu czaszy głównej uczeń-skoczek wylądował na czaszy zapasowej na płycie lotniska. Po wyczepieniu czasza główna i jej linki uległy splątaniu. Na skutek tego dokonane przez instruktorów i mechanika spadochronowego oględziny czaszy po jej opadnięciu na ziemię nie przyniosły jednoznacznego wyjaśnienia przyczyn zdarzenia.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:**

**Nie ustalono przyczyn incydentu. Nie można wykluczyć, że skrócenie linek nośnych czaszy głównej mogło nastąpić z następujących powodów:**

- 1) Niewłaściwa sylwetka ucznia-skoczka po oddzieleniu się od samolotu, co mogło spowodować wykonanie salta między taśmami nośnymi (lewą i prawą) podczas procesu otwarcia spadochronu i w efekcie skrócenie taśm nośnych;**
- 2) Błąd w składaniu spadochronu polegający na niewykryciu podczas kontroli skrócenia linek wykonanego poprzez przełożenie uprzęży między taśmami nośnymi (lewą i prawą) – tzw. „salto w uprzęży”;**
- 3) Niewłaściwa ocena poprawności otwarcia spadochronu przez ucznia-skoczka i zaniechanie dalszego szybowania na prawidłowo otwartej, stabilnej i posiadającej zdolności manewrowe czaszy głównej.**

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

- Możliwe przyczyny i przebieg zdarzenia omówiono podczas odprawy ze skoczkami i instruktorami.
- Zwraca się większą uwagę na kontrolę spadochronu podczas składania i przygotowania do skoku przy udziale uczniów-skoczków.
- Podczas szkolenia naziemnego wyjaśnia się uczniom znaczenie właściwej sylwetki skoczka podczas skoku, ze szczególnym uwzględnieniem fazy oddzielenia od samolotu i fazy lądowania. Zwraca się także większą uwagę na przyswojenie przez uczniów zasad kontroli spadochronu i ocenę jego możliwości manewrowych po zawiśnięciu na otwartej czaszy.

#### Podpisy Komisji

Przewodniczący posiedzenia Komisji: Andrzej Pussak

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Michał Cichoń

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Dariusz Frączak

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Jerzy Kędziński

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Ryszard Rutkowski

*podpis na oryginale*