

Warszawa, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 187

**KOMUNIKAT NR 183
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 851/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Incydent lotniczy**, zaistniały w dniu 7 maja 2015 r. na spadochronie Silhouette 170, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik techniczny"
w grupie przyczynowej: "T5 – uszkodzenie konstrukcji".**

2. Opis okoliczności incydentu lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 20 czerwca 2016 r.

Skoczek (439 skoków) wykonywał skok na zadanie „track”. Do czasu otwarcia spadochronu skok przebiegał prawidłowo. Otwarcie czaszy było bardzo dynamiczne, a skoczek określił je jako „twarde”. Po napełnieniu się czaszy, spadochron cały czas samoczynnie skręcał i skoczek nie miał możliwości lotu na wprost. Na wysokości około 600 m wykonał procedurę awaryjną i bezpiecznie wylądował na spadochronie zapasowym na polu uprawnym, obok wyczepionej czaszy głównej. Oględziny czaszy głównej wykazały około 30 cm rozdarcie górnej powierzchni czaszy, przy szwie pomiędzy prawymi zewnętrznymi komorami, w odległości około 20 cm od krawędzi natarcia. Spadochron został wycofany z użytkowania.

3. Przyczyna incydentu lotniczego:

Nie ustalono przyczyny dynamicznego otwarcia spadochronu. W zaistniałej sytuacji awaryjnej postępowanie skoczka było właściwe.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komentarz Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych:

Należy przypomnieć, że tzw. twarde otwarcia często zdarzają się z powodu błędów w układaniu spadochronu, a w szczególności nieprawidłowego rozmieszczenia slidera. Na odpowiednim etapie składania należy się upewnić, że pierścienie slajdera nie odsunęły się od ograniczników przy czaszy.

Innymi przyczynami, powodującymi twarde otwarcia czaszy, mogą być:

- niewłaściwy stan techniczny spadochronu;
- nieuprawnione modyfikacje spadochronu, w tym niewłaściwy rozmiar pilocika;
- nieprawidłowe zaplecenie linek w pierścieniu gumowe – np. zbyt małe lub nierównomierne wploty;
- duża prędkość lub niewłaściwa sylwetka w czasie otwarcia;

Należy również przypomnieć, że tzw. twarde otwarcia mogą spowodować doznanie poważnych obrażeń ciała, włącznie z obrażeniami skutkującymi śmiercią.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson