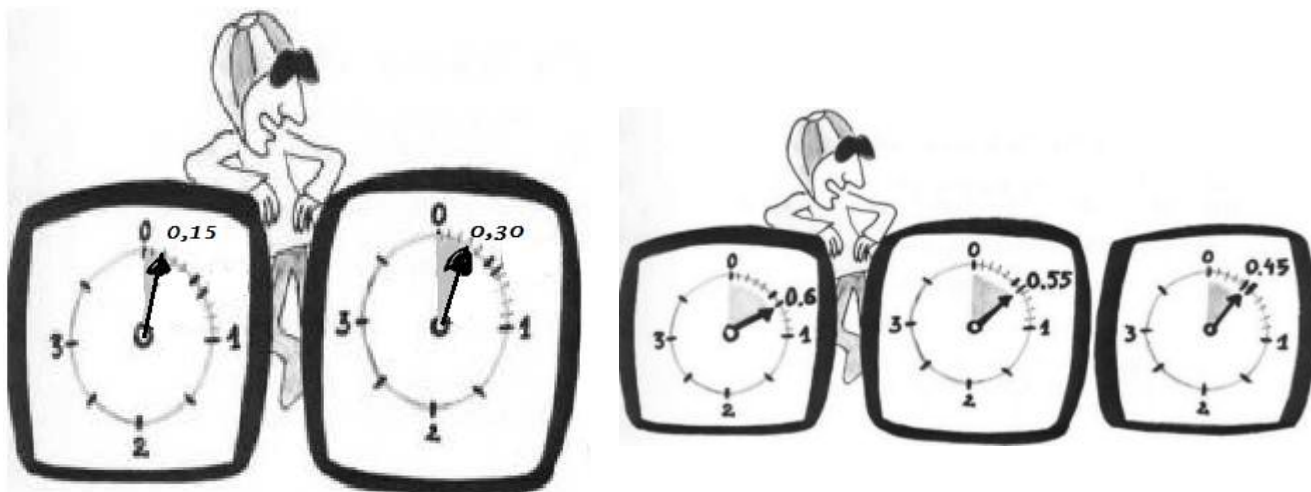


# SYTUACJE AWARYJNE W SPADOCHRONIARSTWIE

## Materiały opracowane na podstawie :

- Informacji i zdjęć zamieszczonych na stronie Aeroklubu Warszawskiego,
- Informacji i zdjęć zamieszczonych na Centrum Wspinaczkowego FORTECA ( <http://www.cwf.pl>),
- Doświadczenia instruktora spadochronowego – Marcina Wilka.



## **Wysokość otwarcia zależy od:**

- ustaleń obowiązujących na danym lotnisku
- doświadczenia skoczka
- rodzaju wykonywanych skoków
- niezależnie od lokalnych przepisów nigdy nie powinno otwierać się poniżej **600 m** (wysokość zalecana i stosowana we wszystkich krajach stowarzyszonych w FAI)

## **Wysokość decyzji:**

**550 m** - do tej wysokości trzeba zdecydować się czy należy rozpocząć procedurę awaryjną

## **Wysokość ratownicza:**

**450 m** - od tej wysokości nie ma czasu na zastanawianie, trzeba działać błyskawicznie i ratować się (w zależności od awarii wyczepienie czaszy i otwarcie spad. zapasowego lub tylko otwarcie spad. zapasowego)

## **Dodatkowe wysokość – w przypadku uszkodzenia samolotu:**

**do 150 m** – lądujemy razem z uszkodzonym samolotem

**150 - 300 m** – otwieramy od razu **SPADOCHRON ZAPASOWY**

**ponad 300 m** – otwieramy **SPADOCHRON GŁÓWNY**

**M**ój (sprawdzamy nasz spadochron)

**I**nni (gdzie są inni skoczkowie)

**L**otnisko (szukamy lotniska)

**U**chwyty (sterówki do łapek)

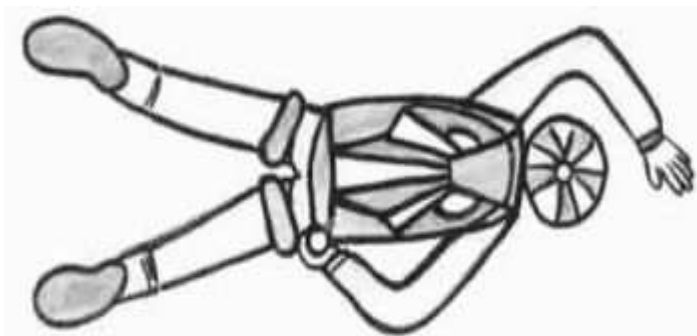
**S**terowanie (no to sterujemy ☺)

**M**oja czasza jak wygląda

**I**nni w koło? już spoglądam

**Ł**ąka gdzie jest cały kram

**O**dhamuje tam się pcham



## OTWIERANIE SPADOCHRONU GŁÓWNEGO

1. Wygnij się przyjmując odpowiednią sylwetkę spadania.
2. Chwyć jedną ręką uchwyt (piłeczkę pilocika, „myszkę”) wystawiając jednocześnie drugą rękę przed głowę jak na rysunku. Utrzymuj wygięcie.
3. Pociągnij zdecydowanie za uchwyt zgodnie z instrukcją Twego pokrowca.
4. Wróć do wzorowej sylwetki spadania.
5. Spójrz ponad ramieniem czy rozpoczął się proces otwarcia.
6. Gdy spadochron „pociągnie Cię w górę”, obserwuj proces otwarcia i sprawdź przestrzeń wokół siebie.

## WYCZEPIANIE SPADOCHRONU GŁÓWNEGO ORAZ OTWIERANIE SPADOCHRONU ZAPASOWEGO

### METODA PIERWSZA – POLECANA!!!!!!

1. Wygnij się.
2. Spójrz na uchwyt wyczepny.
3. Chwyć uchwyt wyczepny obiema rękami.
4. Spójrz na uchwyt zapasu przed wyczepieniem.
5. Pociągnij mocno uchwyt wyczepny aż do wyprostowania rąk i wyrzuć go. Patrz dalej na uchwyt zapasu.
6. Chwyć uchwyt zapasu obiema rękami.
7. Pociągnij mocno uchwyt zapasu aż do wyprostowania rąk (może się zdarzyć, że zanim wyciągniecie uchwyt zapasu, będziecie już wisieć na spadochronie zapasowym – stanie się tak dzięki RSL-owi).
8. Sprawdź czaszę zapasu.

### WYCZEPIANIE SPADOCHRONU GŁÓWNEGO ORAZ OTWIERANIE SPADOCHRONU ZAPASOWEGO METODA DRUGA – DLA DOŚWIADCZONYCH SKOCZKÓW !!!

1. Wygnij się.
2. Spójrz na uchwyt wyczepny oraz uchwyt zapasu.
3. Chwyć jedną ręką uchwyt wyczepny a drugą uchwyt zapasu.
4. Pociągnij mocno uchwyt wyczepny aż do wyprostowania ręki.
5. Pociągnij mocno uchwyt zapasu aż do wyprostowania ręki.
6. Sprawdź czaszę zapasu.

## **UWAGA !!!**

Jeśli podczas stosowania metody pierwszej lub drugiej ciężko jest wyrwać uchwyty (mocno trzymaj ą rzepy), należy najpierw oderwać rzepy a następnie ciągnąć za uchwyty.

**Metoda pierwsza może zabezpieczyć mniej doświadczonych skoczków przed pomyłką i wyrwaniem uchwytu zapasu przed uchwytem wyczepnym. Taki błąd może mieć smutne następstwa.**

## I. AWARIE W SAMOLOCIE

### 1. Przypadkowe otwarcie spadochronu - pilotik pozostaje w samolocie

#### **Opis awarii:**

- W samolocie, podczas lotu, rozpina się pokrowiec spadochronu głównego lub zapasowego. Pilotik sprężynowy odskakuje od pokrowca.
- Pilotik miękki wysuwa się z kieszonki. Pokrowiec zostaje otwarty lub nie.
- Pilotik pozostaje w samolocie.

#### **Postępowanie:**

- W przypadku pilotika sprężynowego należy go natychmiast złapać i nie dopuścić do sytuacji, w której tenże pilotik zbliżyłby się w pobliże otwartych drzwi.
- Natychmiast zamknij drzwi samolotu i przesiądź się jak najdalej od nich.
- Jeżeli otworzył się pokrowiec spadochronu zapasowego skoczek nie może wyskoczyć i musi pozostać w samolocie aż do momentu wylądowania razem z osobą odpowiedzialną za zrzut.
- Jeśli jednak otworzył się pokrowiec głównego spadochronu, "wyrzucający" może podjąć decyzję o zapięciu go w samolocie i kontynuowaniu skoku.

#### **Zapobieganie:**

- Kontroluj podczas składania pętlę zamykającą pokrowiec (nie może być za luźna lub poprzecierana)
- Nie "wierć" się w samolocie.
- Patrz gdzie siadasz w samolocie
- Pilnuj wszystkich uchwytów.
- Przed wyskokiem sprawdź położenie wszystkich uchwytów.
- Sprawdź długość linki uchwytu, stan kieszonek na uchwyty, stan kieszonki na miękki pilotik

### 2. Przypadkowe otwarcie spadochronu - pilotik za drzwiami

#### **Opis awarii:**

- W samolocie, podczas lotu, rozpina się pokrowiec spadochronu głównego lub zapasowego. Pilotik sprężynowy odskakuje od pokrowca.
- Pilotik miękki wysuwa się z kieszonki. Pokrowiec zostaje otwarty lub nie.
- Pilotik wydostaje się za drzwi samolotu.

#### **Postępowanie:**

#### **Pamiętaj! Wszystko dzieje się bardzo szybko!**

- Jeżeli jesteś w stanie to po zauważeniu sytuacji wypnij zamki wyczepne i odrzuć taśmy nośne, może to wystarczy jeśli nie, będziesz musiał wyskoczyć z samolotu. Jeśli wypięcie zamków wystarczy abyś został w samolocie a masz spadochron z systemem SOS, RSL czy innym podobnym, odsuń się od drzwi natychmiast, ponieważ odpadające od ciebie taśmy nośne otworzą ci spadochron zapasowy.
- Można spróbować złapać za pilotik lub inną część spadochronu, aby zatrzymać dalszy proces wyciągania spadochronu na zewnątrz. Prawdopodobnie skończy się to jednak wyciągnięciem na zewnątrz, więc najlepszym rozwiązaniem będzie wyskoczenie z samolotu. W takim przypadku musisz mieć świadomość, na jakiej wysokości jest samolot.
- Jeśli wyskoczyłeś to przygotuj się, że spadochron może się źle napętnić i będziesz musiał wykonać procedurę awaryjną.

#### **Zapobieganie:**

- Postaraj się aby drzwi samolotu były zamknięte do bezpiecznej wysokości 400 - 500 metrów.
- Kontroluj podczas składania pętlę zamykającą pokrowiec (nie może być za luźna lub poprzecierana)
- Nie "wierć" się w samolocie.
- Patrz gdzie siadasz w samolocie.
- Pilnuj wszystkich uchwytów.
- Przed wyskokiem sprawdź położenie wszystkich uchwytów.
- Sprawdź długość linki uchwytu, stan kieszonek na uchwyty, stan kieszonki na miękki pilotik.

### 3. Zawiśnięcie za samolotem

#### Opis awarii:

- przez pomyłkę przyczepiono linę desantową do czaszy głównej – lina jest połączona z osłonką i czaszą ,
- otwierający się spadochron (czasza główna) zahaczyło o statecznik samolotu.

#### Postępowanie:

- **PRZEDWZYSKIM ZACHOWAJ SPOKÓJ – MASZ DUŻO CZASU NA PODJĘCIE SŁUSZNEJ DECYZJI**
- musimy zobaczyć co się stało !!Jeżeli winna całemu zamieszaniu jest lina desantowa, która utkwiała gdzieś pod pokrowcem, przeszła przez uprząż podczas ubierania... musisz ją **ODCIĄĆ!!!!**
- jeżeli zawiśłeś za samolotem (na czaszy) podejmujesz normalną procedurę ratunkową – wypinasz zamki i otwierasz spadochron zapasowy

## II. AWARIE NA DUŻEJ PRĘDKOŚCI

### 1. Zgubiony uchwyt

#### Opis awarii:

- skoczek nie może znaleźć uchwytu. Uchwyt mógł wypaść z kieszonki lub wsunąć się do kieszeni pilocika

#### Postępowanie:

- jeśli skoczek znajduje się powyżej wysokości ratowniczej może spróbować znaleźć uchwyt poświęcając na to najwyżej kilka sekund.
- w momencie osiągnięcia wysokości ratowniczej należy otworzyć spadochron zapasowy.

#### Zapobieganie:

- dokładne przeszkolenie skoczka w zakresie obsługi danego sprzętu, wypróbowanie sprzętu przed skokiem stojąc i leżąc w pozycji box, z otwartymi i zamkniętymi oczami. Sprawdzenie sprzętu przed skokiem a szczególnie kieszonek uchwytów i kieszeni pilocika.
- na ziemi należy zwrócić uwagę na dopasowanie uprzęży. Pamiętaj, że w powietrzu wszystko inaczej leży (uprząż może podnieść się do góry i wtedy zlokalizowanie uchwytu może być dużo trudniejsze niż na ziemi)

#### **PAMIĘTAJ !**

Zawsze przed opuszczeniem samolotu sprawdź czy uchwyt zapasu, wyczepny oraz uchwyt głównego są na swych miejscach. Wstałeś z miejsca - sprawdź uchwyt i ustawiaj się na swej pozycji do skoku. Wychodząc na zewnątrz kadłuba uważaj by o coś nie zaczepić.

### 2. "TWARDY" uchwyt

#### Opis awarii:

- skoczek nie może wyrwać uchwytu mimo ciągnięcia za uchwyt w prawidłowy sposób.

#### Postępowanie:

- należy podjąć dwie próby wyrwania uchwytu, jeśli nie skutkują otworzyć spadochron zapasowy. Nie wolno zając się szarpaniem za uchwyt i stracić kontrolę wysokości! Nie ciągnąć za



uchwyt wyczepny!

**Zapobieganie:**

- Prawidłowe składanie sprzętu zgodnie z jego instrukcją i sprawdzenie przed skokiem.

**UWAGA!**

Nigdy nie składaj pilocika "byle jak", NIGDY NIE SKŁADAJ GO TAK :



### 3. "PRZYSSANIE"

**Opis awarii:**

- wyciągnąłeś uchwyt wyzwalający lub wyrzuciłeś pilocik, a proces otwarcia jest zatrzymany
- pilocik nie opuścił strefy zawirowań powietrza znajdujących się za tobą
- nie występuje sytuacja holowania pilocika



**Postępowanie:**

- przy pilociku sprężynowym zmień pozycję spadania – spróbuj zobaczyć co się dzieje – pilocik sam powinien odejść,
- nie szukaj ręką pilocika (możesz spowodować podkowę)

**Zapobieganie:**

• odpowiednie szkolenie naziemne w sprzęcie, stojąc oraz leżąc w pozycji do otwarcia połączone np. z kilkakrotnym wyrzucaniem pilocika. Każdy system otwarcia trzeba znać przed skokiem, nieumiejętne wyciągnięcie uchwytu pull-out zwanego „myszką” również może spowodować przyssanie.

**PAMIĘTAJ!**

Poprawnie wyrzucaj pilocik lub ciągnij "myszkę" w prawidłowej pozycji a unikniesz przyssania.

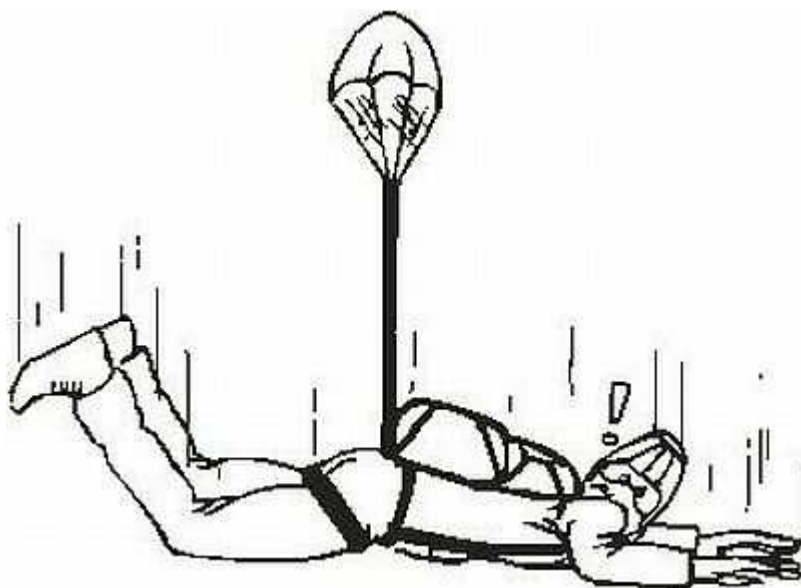
### 4. Holowanie pilocika

**Opis awarii:**

• Skoczek cienie za sobą wypełniony lub niewypełniony pilocik a proces otwarcia się nie rozpoczyna

**Postępowanie:**

- po stwierdzeniu holowania pilocika wyciągnij zamki wyczepne i otwórz spadochron zapasowy
- nie czekaj na ewentualne "zapracowanie" pilocika



**Zapobieganie:**

- prawidłowe składanie sprzętu zgodnie z instrukcją i dobra znajomość sprzętu np. systemu kill-line.

## 5. „PODKOWA”

### Opis awarii:

- pilocik lub taśma łącząca zaczepiły o ciebie lub twoje wyposażenie
- pokrowiec jest otwarty, pilocik pozostał w kieszonce, osłona opuściła pokrowiec, częściowo wyplotły się linki
- ciągniesz za sobą nie otwarty spadochron doczepiony od strony pilocika i taśm nośnych

### **JEST TO NAJNIEBEZPIECZNIEJSZA AWARIA!**

### Postępowanie:

- spróbuj wyciągnąć pilocik,
- staraj się utrzymywać przez cały czas stabilną, płaską pozycję spadania ,
- wyczep czaszę i RSL-a;
- odrzuć taśmy nośne jeśli same nie odchodzą;
- otwórz spadochron zapasowy

### Zapobieganie:

- otwieraj spadochron w stabilnej pozycji,
- skrupulatne sprawdzenie sprzętu - znajomość sprzętu, na którym ma zostać wykonany skok.
- rezygnacja z wyposażenia mogącego spowodować zaczepienie.



## 6. Zamknięta osłona - "KICHA" (CZASZA POZOSTAJE W OSŁONIE)

### Opis awarii:

- podczas procesu otwierania czasza pozostaje zamknięta w osłonie - spadasz w pozycji pionowej
- prędkość spadania może być większa niż podczas płaskiego spadania

### Postępowanie:

- natychmiast wyczep czaszę i otwórz spadochron zapasowy



## 7. Związywanie czaszy „GRUCHA”

### Opis awarii:

- czasza wyszła z osłony
- nie widzisz rozłożonego slider'a
- czasza jest zawiązana na poziomie stabilizatorów

### Postępowanie:

- natychmiast wyczepienie i otwarcie spadochronu zapasowego. Nie należy szarpać za linki, gdyż najprawdopodobniej nic to nie da a tylko spowoduje utratę cennej wysokości.

### Zapobieganie:

- staranne, zgodne z instrukcją składanie spadochronu.



## 8. Zerwanie lub wyczepienie taśmy nośnej

### Opis awarii:

- w czasie procesu otwarcia urywa się lub wyczepia jedna z taśm nośnych.

### Postępowanie:

- natychmiast wyczepienie drugiej taśmy i otwarcie spadochronu zapasowego.





### III. AWARIE NA MAŁEJ PRĘDKOŚCI

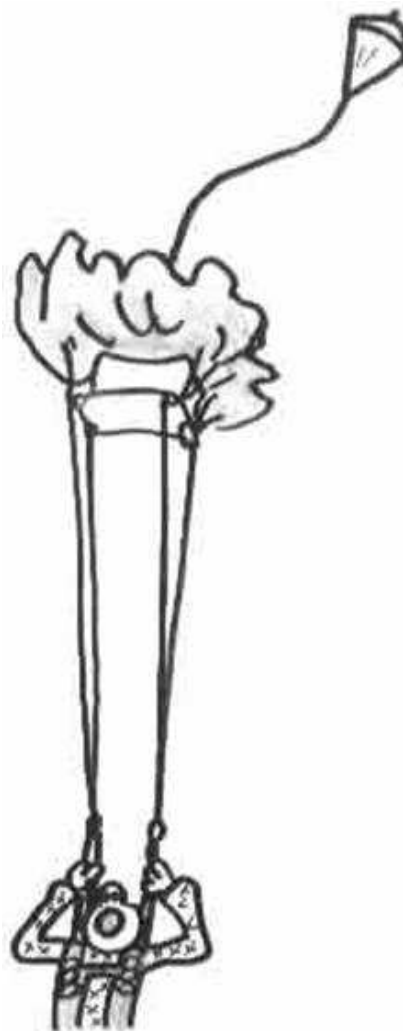
#### 1. Slajder w połowie linek

##### Opis awarii:

- podczas otwierania spadochronu slajder zatrzymał się w połowie linek;
- skrajne komory zwinięte

##### Postępowanie:

- chwycić uchwyty sterownicze i symetrycznie nimi "zapompować";
- jeśli pompowanie nie skutkuje a slajder pozostaje wysoko na linkach, wyczep zamki i otwórz spadochron zapasowy.



#### 2. Skręcenie w linkach

##### Opis awarii:

- po otwarciu skręcone linki nośne;
- czasza prawidłowo napełniona

##### Postępowanie:

- jeśli otwarcie nastąpiło w pobliżu wysokości ratowniczej a linki są skręcone w znacznym stopniu – wyczep czaszę i otwórz spadochron zapasowy;
- jeżeli otwarcie odbyło się na normalnej wysokości, rozkręć linki poprzez odpowiednie wymachiwanie nogami lub balansowanie ciałem – dotyczy to tylko dużych, powolnych czasz;
- przy czaszach małych, szybkich, należy wyczepić czaszę i otwierać spadochron zapasowy

##### Zapobieganie:

- odpowiednia pozycja podczas otwierania bez pochylania ciała w bok sięgając po pilocik
- odpowiednie, takie same gumki po obu stronach osłony.
- pozostawienie ok. 40cm linek nie zaplecionych, aby osłona mogła opuścić pokrowiec zanim zaczną się wyplatać linki.



### 3. Zerwanie lub odhamowanie linki sterowniczej

#### Opis awarii:

- Podczas otwarcia następuje zwolnienie jednego „hamulca”, czasza może skręcać szybko lub wolno w zależności od jej rodzaju, może nastąpić skrócenie linek.

#### Postępowanie:

- jeśli spadochron wpada w szybkie obroty (małe czasze), wyczep go i otwórz spadochron zapasowy;
- jeśli skaczesz z małą, szybką czaszą, lądowanie z urwaną sterówką może skończyć się źle - wyczep czaszę główną i otwórz spadochron zapasowy;
- jeżeli posiadasz spadochron duży i stabilny, odhamuj sprawną sterówkę i kontynuuj lot sterując tylnymi taśmami nośnymi;
- podczas lądowania nie ściągać mocno tylnych taśm nośnych - może spowodować to tzw. „przeciągnięcie” czaszy i duże zwiększenie prędkości opadania;
- przygotuj się na twardsze niż zwykle lądowanie

#### Zapobieganie:

- Staranne składanie spadochronu, kontrola stanu technicznego taśm nośnych i uchwytów sterowniczych.

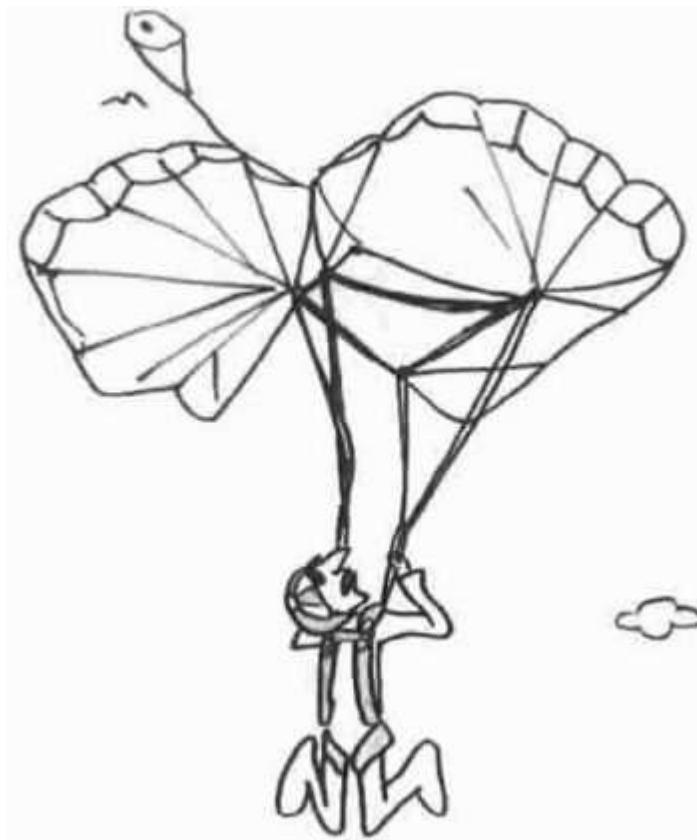
### 4. Przejście linek nad czaszą- "KALAFIOR"

#### Opis awarii:

- po otwarciu spadochronu, jedna lub kilka linek przechodzi przez czaszę i powoduje jej deformację (najczęściej są to linki sterownicze)

#### Postępowanie:

- jeśli czasza ma duże obroty natychmiast wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy;
- jeśli nie ma dużych obrotów i jesteś powyżej wysokości ratowniczej, możesz spróbować ściągnąć linki poprzez głębokie pompowanie odpowiednim uchwytem sterowniczym, jeżeli te czynności nie dają rezultatu, wyczep się i otwórz spadochron zapasowy.



## 5. Supty na linkach

### Opis awarii:

- supty na jednej lub kilku linkach deformują czaszę spadochronu;
- supty mogą zablokować slajder i uniemożliwić jego zsuniecie się na taśmy nośne;
- supty mogą powodować obroty czaszy

### Postępowanie:

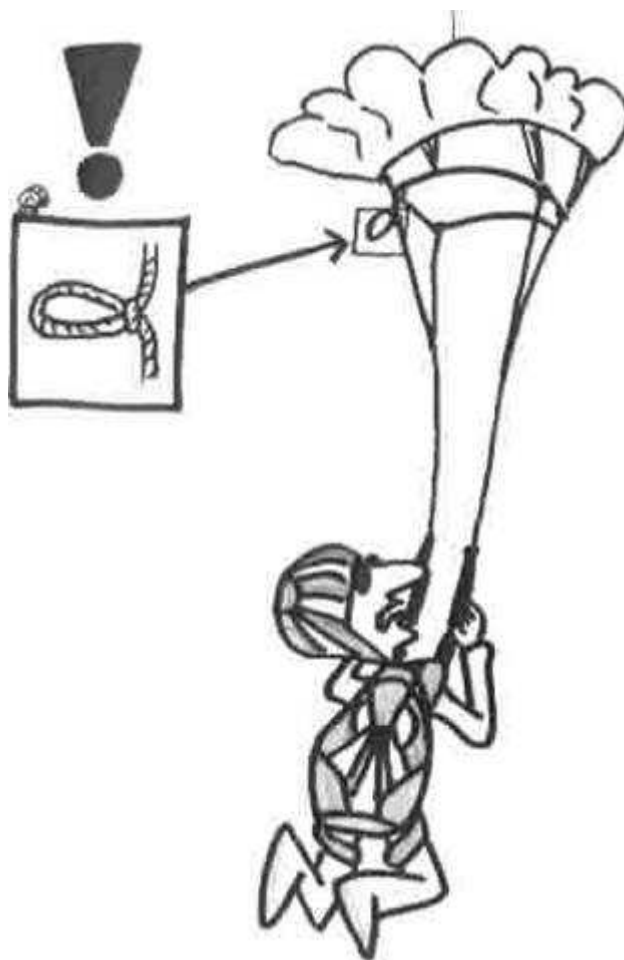
- jeżeli czasza wpada w szybkie obroty wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy;
- jeżeli nie następują szybkie obroty sprawdź poprzez sterowanie, czy czasza pozwala wykonywać stabilne manewry potrzebne do lądowania (lot bez hamowania, zakręt w jedną, drugą stronę, głębokie hamowanie)
- jeśli tak: ląduj bez wykonywania gwałtownych manewrów;
- w przypadku niestabilności czaszy wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy

### Zapobieganie:

- Podczas składania linki i tkaninę czaszy naciągać w stronę wierzchołka czaszy. Nigdy nie ściągać luzu linek w stronę uprzęży. Starannie zaplatać linki.

### **UWAGA !**

Węzły samozaciskowe powstają często na starych i nie wymienianych w odpowiednim czasie linkach.



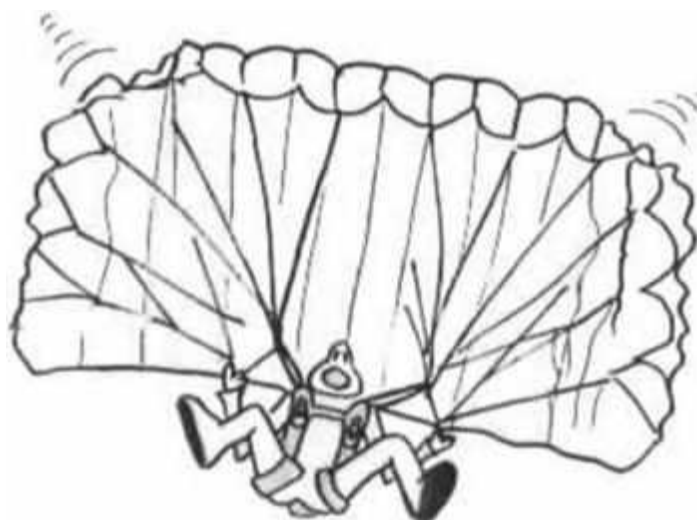
## 6. Niewypełnienie skrajnych komór

### Opis awarii:

- slajder na dole, przy taśmach nośnych
- skrajne komory spadochronu częściowo wypełnione

### Postępowanie:

- chwycić uchwyty sterownicze lub tylnie taśmy i symetrycznie nimi "zapompować"



## 7. Rozdzarcie czaszy lub pęknięcie linek

### Opis awarii:

- w trakcie otwarcia nastąpiło rozdzarcie czaszy lub pęknięcie linek nośnych

### Postępowanie:

- sprawdź, poprzez sterowanie, czy czasza pozwala wykonywać stabilnie manewry potrzebne do lądowania (lot bez hamowania, zakręt w jedną, drugą stronę, głębokie hamowanie) jeśli tak: ląduj ostrożnie bez wykonywania gwałtownych manewrów;
- w przypadku niestabilności czaszy głównej, wyczep zamki i otwórz spadochron zapasowy



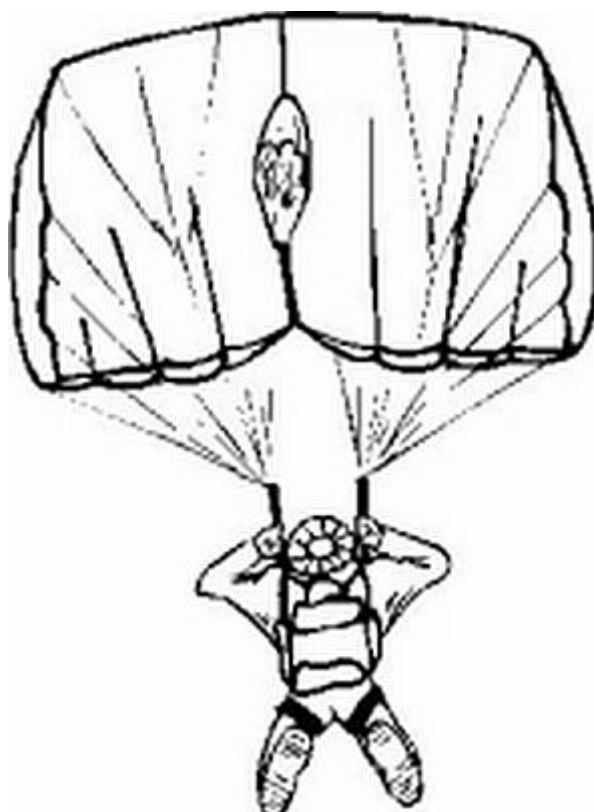
## 8. Pilocik w linkach

### Opis awarii:

- podczas otwarcia lub manewrowania pilocik zaczepił o linki spadochronu, najczęściej dzieje się to tuż po otwarciu spadochronu.

### Postępowanie:

- sprawdź, poprzez sterowanie, czy czasza pozwala wykonywać stabilnie manewry potrzebne do lądowania (lot bez hamowania, zakręt w jedną, drugą stronę, głębokie hamowanie) jeśli tak: ląduj ostrożnie bez wykonywania gwałtownych manewrów;
- w przypadku niestabilności czaszy wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy



## IV. SPLĄTANIA

### 1. SPLĄTANIE CZASZ W POWIETRZU I

#### Opis awarii:

• Splątanych jest dwóch skoczków, skoczek lecący niżej owinął czaszą skoczka lecącego wyżej.

#### Postępowanie:

- nawiążcie ze sobą kontakt i ustalcie plan działania
- kontrolujcie wysokość!
- spróbujcie wyplątać się z owiniętej czaszy.
- chrońcie uchwyty: wyczepny jak i spadochronu zapasowego.

• w przypadku podjęcia decyzji o wypięciu, **pierwszeństwo ma ten, który znajduje się niżej**. Po wypięciu skoczka znajdującego się niżej, istnieje duże prawdopodobieństwo, że skoczek owinięty - po zmniejszeniu naprężeń - będzie w stanie wyplątać się z czaszy.

• **jeśli wysokość nie pozwala wam (200 m lub niżej) na bezpieczne wyczepienie, należy lądować w takiej konfiguracji**. Skoczek owinięty musi pewnie i mocno trzymać lub oplątać nogami spadochron drugiego skoczka. Nie wolno dopuścić do puszczenia spadochronu partnera! Przygotujcie się na twarde lądowanie.

#### Zapobieganie:

- podczas skoków obserwuj innych skoczków w powietrzu i nie zbliżaj się do nich.
- jeżeli chcesz zrobić zakręt, spiralę to upewnij się wcześniej, że nie ma za lub obok Ciebie innego skoczka.
- jeśli otwarcie spadochronów nastąpiło w pobliżu innego skoczka, możesz, a nawet powinieneś wyminąć go poprzez sterowanie tylnymi taśmami nośnymi (jeszcze przed odhamowaniem spadochronu) lub uchwytami sterowniczymi.



### 2. SPLĄTANIE CZASZ W POWIETRZU II

#### Opis awarii:

• Splątanych jest dwóch skoczków, skoczkowie znajdują się jeden nad drugim, a czasze ponad nimi.

#### Postępowanie:

- nawiążcie ze sobą kontakt i ustalcie plan działania
- kontrolujcie wysokość!
- chrońcie uchwyty: wyczepny jak i spadochronu zapasowego.

• w przypadku podjęcia decyzji o wypięciu, **pierwszeństwo ma skoczek znajdujący się wyżej**. Takie postępowanie zapobiegnie owinięciu lub zaplątaniu skoczka, na górnej pozycji, w taśmy nośne i linki skoczka dolnego. Dopiero teraz dolny skoczek może się wyczepić.



- jeśli wysokość nie pozwala wam (200 m lub niżej) na bezpieczne wyczepienie, musicie lądować w takiej konfiguracji - oczywiście, jeśli któryś ze spadochronów pozwala na bezpieczne lądowanie! Jeżeli spadochrony nie nadają się do lądowania, skoczek, który jest mniej zaplątany powinien otworzyć spadochron zapasowy.
- przygotujcie się na twarde lądowanie.

**Zapobieganie:**

- podczas skoków obserwuj innych skoczków w powietrzu i nie zbliżaj się do nich.
- jeżeli chcesz zrobić zakręt, spiralę to upewnij się wcześniej, że nie ma za lub obok Ciebie innego skoczka.
- jeśli otwarcie spadochronów nastąpiło w pobliżu innego skoczka możesz, a nawet powinieneś wyminąć go poprzez sterowanie tylnymi taśmami nośnymi (jeszcze przed odhamowaniem spadochronu) lub uchwytami sterowniczymi.

**UWAGA:**

Jeśli splątanie lub zderzenie nastąpiło na wysokości około 150m lub niżej może nie być wystarczającej wysokości i czasu na wyczepienie i otwarcie spadochronu zapasowego. Należy otworzyć wtedy spadochron zapasowy bez wyczepiania, więcej tkaniny nad głową może zwiększyć szansę skoczków. Ważne jest, aby po kolizji lub splątaniu skoczkowie porozumiewali się głosem w sprawie wysokości, problemu jaki zaistniał oraz tego co zrobią. Trzeba się jasno wyrażać krzykiem i robić coś tylko po zrozumieniu partnera.

## V. OTWARCIE OBU SPADOCHRONÓW SZYBUJĄCYCH.

Równoczesne lub prawie równoczesne otwarcie obu pokrowców może spowodować, że wypełnią się oba spadochrony szybujące. Zależnie od sytuacji mogą się ustawić w trzy konfiguracje.

### 1. „DWUPLATOWIEC”

#### Opis:

Czasza zapasowa otworzyła się za główną krawędź natarcia tylnej czaszy znajduje się poniżej krawędzi spływu przedniej czaszy.

#### Postępowanie:

- Skontroluj obie czasze
- Sprawdź możliwości manewrowania
- Nie dotykaj się do uchwytów spadochronu zapasowego – nie próbuj odhamować czaszy zapasowej
- Spokojnie steruj układem za pomocą uchwytów sterowniczych czaszy głównej
- Do lądowania ustaw się pod wiatr
- Przygotuj się na mniej komfortowe lądowanie
- Wypinaj czasze główną tylko w ostateczności – istnieje duże prawdopodobieństwo splątania obu czasz
- Wypnij RSL-a.



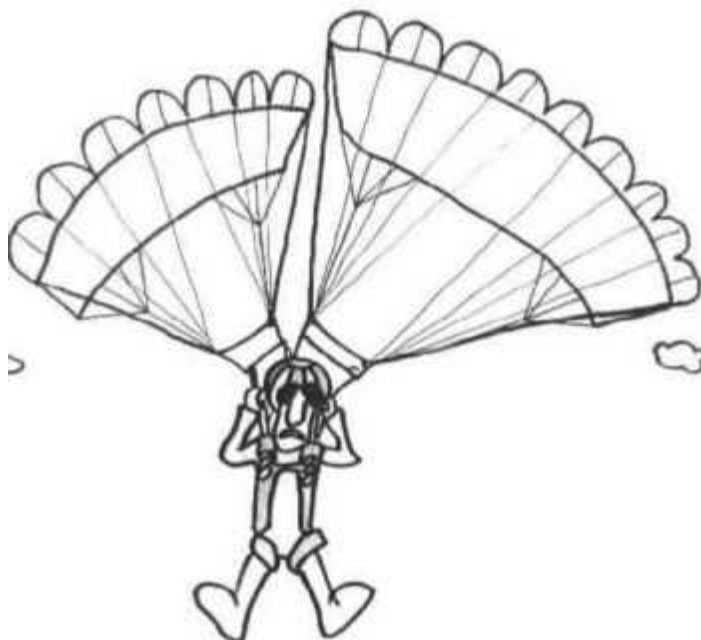
### 2. „BANAN”

#### Opis:

Czasza z dłuższymi linkami otwiera się za czaszą z krótszymi linkami. Najczęściej powoduje to ustawienie się czasz obok siebie.

#### Postępowanie:

- Upewnij się, że czasze nie odwrócą się komorami w dół
- Staraj się utrzymać wewnętrzne, skrajne komory czaszy głównej i zapasowej blisko siebie
- Z reguły steruje się większym, dominującym spadochronem za pomocą uchwytów sterowniczych lub tylnych taśm nośnych
- Wszystkie manewry wykonuj spokojnie, pamiętając o tym by czasze się nie rozeszły
- Przygotuj się na lądowanie ze zwiększoną prędkością
- W przypadku decyzji o wypięciu czaszy głównej, upewnij się, że taśmy nośne i uchwyty sterownicze obu spadochronów nie są splątane – jeżeli jest możliwość odczep (odetnij) RSL



### 3. „WARIAT”

#### Opis:

#### **NAJBARDZIEJ NIEKORZYSTNA Z KONFIGURACJI**

- Najczęściej spotykana konfiguracja spośród omawianych
- Z reguły występuje w sytuacji, gdy spadochron główny ma skręcone linki i otwiera się jako drugi (po zapasowym)
- W tej konfiguracji prędkość pionowa jest bardzo duża i nie można w niej bezpiecznie wylądować

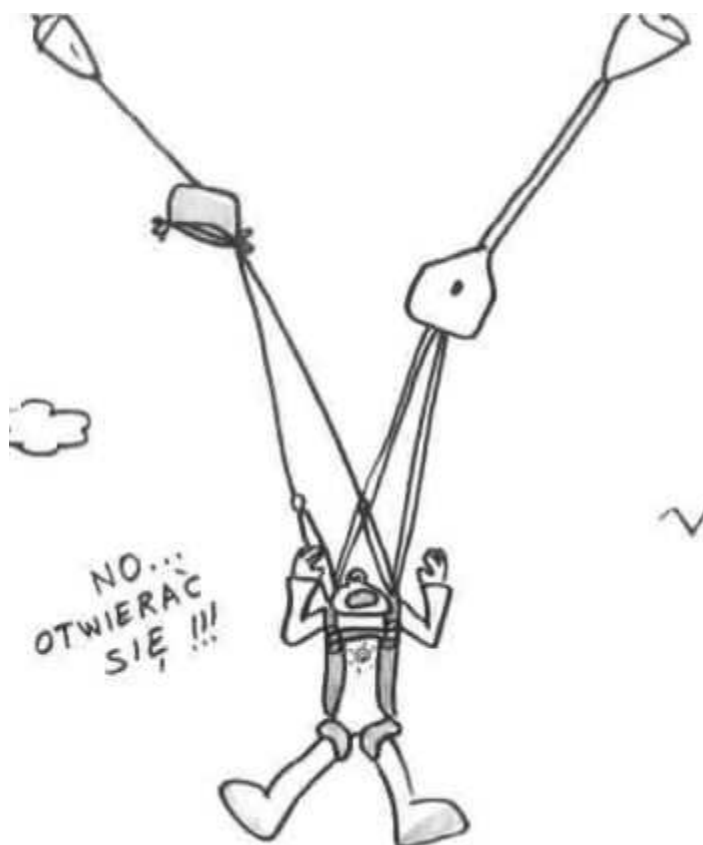
#### Postępowanie:

- Tylko jedna decyzja – wypiąć spadochron główny.
- Jeżeli wysokość pozwala, rozpiąć (odciąć) wcześniej RSL.
- Jeżeli sytuacja wyniknęła z powodu niskiego otwarcia np. zadziałania automatu (AAD), nie wypinamy RSL'a, tylko natychmiast wypinamy czaszę główną



### 4. RÓWNOCZESNE OTWARCIE OBU CZASZ

W większości przypadków obie czasze "skrzydło" wypełniają się prawidłowo, trudno jednak przewidywać co stanie się na pewno. W przypadku splątania można spróbować ciągnąć linki i taśmy nośne lub linki sterownicze aby rozwiązać problem. Nie zaleca się szybkiego, pochopnego wyczepiania czaszy głównej, gdyż może to tylko skomplikować sytuację.





## SPRAWDZAJ SPADOCHRON PRZED KAŻDYM SKOKIEM

1. Sprawdź pokrowiec spadochronu zapasowego, zobacz czy nie została naruszona plomba riggera.
2. Sprawdź pokrowiec spadochronu głównego i upewnij się, że jest zapięty zgodnie z instrukcją.
3. Włącz automat zgodnie z jego instrukcją.
4. Sprawdź trzy taśmy uprzęży - dwie udowe i jedną piersiową, muszą być poprawnie przełożone przez klamry i dopasowane do skoku.
5. Sprawdź trzy uchwyty - spadochronu zapasowego, wyczepny oraz spadochronu głównego.
6. Sprawdź "trzy kółka" - zamki szybkowyczepne po obu stronach uprzęży, muszą być założone zgodnie z instrukcją.
7. Sprawdź gdzie znajduje się nóż.

**DO SAMOLOTU WEJDŹ GOTOWY DO SKOKU, GDY WSTANIESZ Z MIEJSCA NA USTALONEJ WYSOKOŚCI SPRAWDŹ JESZCZE RAZ TRZY UCHWYTY, SKOCZEK ZA TOBĄ POWINIEN SPOJRZEĆ NA TWÓJ POKROWIEC !**

**K**ukam szybko na spadaka

**I** nie dużo mogę zrobić

**E**ch, wysoko jestem nadal

**KIEPSKO**

**P**róbę wyplątania spłodzić

**S**teróweczki ściągam nisko

**K**alafiorek się nie słucha

**O** poduszkach wiem już wszystko...

**S**teróweczki nie pomogły

**T**am nade mną nie ciekawie

**R**az za razem prawie modły

**Z**araz jednak się pobawię

**STRZELAM**

**E**legancko łapię prawą

**L**ecę wzrokiem do lewego

**A**j, i koniec z tą zabawą

**M**am spadaka już drugiego...