



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

**Dot. zdarzenia nr: 634/11**

## **UCHWAŁA**

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

Przewodniczący posiedzenia Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Michał Cichoń
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński

W dniu 25 kwietnia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego SKYDIVE.PL sp. z o. o., wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego spadochronu X-fun 190, które wydarzyło się w dniu 14 czerwca 2011 r., w miejscowości Kruszyn – lotnisko EPWK.

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

Skoki wykonywane przez skoczka tego dnia miały za zadanie doskonalenie techniki lądowania i poprawienie celności. Skoczek opuścił samolot na wysokości 2000 metrów natychmiast otwierając spadochron. Do wysokości 600 metrów wykonywał ćwiczenia mające za zadanie zapoznanie z charakterystyką i właściwościami spadochronu, czyli przeciągnięcia i utraty wysokości w zakrętach. Po zbudowaniu prawidłowej rundy do lądowania, na wysokości około 100 metrów był w pozycji pod wiatr i przystąpił do rozpędzania spadochronu przy użyciu przednich taśm nośnych, które trwało około 5 sekund. Manewr ten zakończył się na wysokości około 50 metrów z jednoczesnym odejściem od pierwotnego kierunku lądowania o około 30 stopni w prawo. Skoczek nie wprowadził korekty kursu, więc lądowanie odbyło się z bocznym wiatrem. Bezpośrednio przed przyziemieniem skoczek nie rozpoczął hamowania spadochronu, a jedynie złączył nogi i wyciągnął je przed siebie, w celu zamortyzowania efektów lądowania ze zwiększoną prędkością. Doprowadziło to do poślizgu nóg i uderzenia pośladkami w ziemię. Podczas przyziemienia skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

Główną nieprawidłowością w czasie skoku było niewykonanie hamowania spadochronu przed przyziemieniem. Skoczek bezpośrednio po zdarzeniu nie potrafił odpowiedzieć, dlaczego przyjął pozycję mającą go uchronić przed uderzeniem, zamiast rozpocząć hamowanie. Wcześniejsze manewry oraz odejście z kierunku lądowania pod wiatr nie przyczyniły się bezpośrednio do powstania urazu.

**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:**

**Przyczyną wypadku lotniczego był:**

Brak wyrównania lotu spadochronu przed przyziemieniem.

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

Zdarzenie omówiono z innymi uczestnikami skoków. Zwrócono uwagę na to, że podstawowym warunkiem bezpiecznego lądowania jest odpowiednie prowadzenie spadochronu w końcowej fazie lotu przy pomocy uchwytów sterowniczych tak, by widoczne były: faza wyrównania, faza wytrzymania i ostatecznego zahamowania czaszy.

Podpisy Komisji

Przewodniczący posiedzenia Komisji: Andrzej Pussak

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Michał Cichoń

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Jerzy Kędzierski

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Tomasz Kuchciński

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Tomasz Makowski

*podpis na oryginale*

Członek Komisji: Jacek Rożyński

*podpis na oryginale*