



**Dot. incydentu nr: 740/14**

## **UCHWAŁA**

### **PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

Po rozpatrzeniu w dniu 2 lipca 2014 r., przedstawionych przez organizatora skoków informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego spadochronu Crossfire2 99, które wydarzyło się 30 maja 2014 r., w Kazimierzu Biskupim – lądowisko EPKB, działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

#### **Informacje/raport o zdarzeniu**

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

Skoczek (około 1500 skoków) posiadająca świadectwo kwalifikacji klasy D wykonywała skok na zadanie SWOOP na spadochronie Crossfire2 99 (wing load 1,6). Plan skoku został omówiony z instruktorem posiadającym duże doświadczenie w tego typu skokach. Zakręt do lądowania w lewo o 270 stopni miał być wykonany z wysokości 220 m. Wysokościomierz akustyczny został ustawiony odpowiednio do zaplanowanego manewru. Omówiono też alternatywne miejsca lądowania w każdej fazie manewru. Skok został wykonany z wysokości 1500 m. Na zaplanowanej wysokości skoczek nie wykonała zakrętu do lądowania, pozostając nad terenem ogródków działkowych. Na niższej wysokości skoczek wykonała zakręt o 90 stopni w lewo. W trakcie wykonywania zakrętu zderzyła się z drzewami rosnącymi na skraju lotniska. W trakcie lądowania skoczek nie doznała poważnych urazów ciała. Niezamierzone zderzenie z drzewami mogło uchronić skoczka przed twardym lądowaniem i poważniejszymi urazami.

Według skoczka, zmiana zaplanowanego manewru do lądowania wynikała z rozproszenia uwagi, ze względu na obecność innego skoczka przebywającego w powietrzu. Z tego powodu skoczek postanowiła lądować z zakrętu o 90 stopni, który wcześniej wielokrotnie i poprawnie wykonywała. Wiązało się to jednak ze zmianą kierunku lotu oraz zmniejszeniem wysokości wykonania zakrętu, bez pomocy sygnałów wysokościomierza akustycznego, który był ustawiony do manewru z wysokości 220 m. Ostatecznie zakręt do lądowania o 90 stopni został wykonany poza rejonem lądowania i na zbyt małej wysokości.

##### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

**Niewłaściwe wykonanie podejścia do lądowania oraz wykonanie ostatniego zakrętu ze zbyt małej wysokości.**

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

**Działania profilaktyczne** podjęte przez organizatora skoków:

Zdarzenie zostało omówione ze skoczkiem. Okoliczności i przyczyny wypadku są omawiane podczas szkoleń w zakresie pilotażu czaszy spadochronu.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*