



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

Dot. zdarzenia nr: 606/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Sekretarz Komisji:	mgr Agata Kaczyńska
Członek Komisji:	mgr inż. Bogdan Fydrych
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędziński
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	mgr inż. Waldemar Targalski

W dniu 12 września 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez prywatnego użytkownika, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego spadochronu Mars 291, które wydarzyło się w dniu 16 czerwca 2012 r., w miejscowości Jelenia Góra – lotnisko EPJG. **Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze** (Dz. U. z 2012 r., poz. 933), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Skoczek spadochronowy po oddzieleniu się od samolotu i prawidłowym otwarciu spadochronu doleciał nad zaplanowane miejsce lądowania – materac z wyłożonym centrem, znajdujący się około 50 m na północ od linii hangarów. Ze względu na dość silny wiatr, bliski prędkości postępowej spadochronu, opadał pionowo znajdując się nad matercem. Na wysokości około 300 m zaczął wykonywać rundę do lądowania. W trakcie wykonywania rundy wleciał w dość silną turbulencję, która spowodowała zwiększoną utratę wysokości. Mając na uwadze silny wiatr na większej wysokości, na około 100 m skoczek ustawił się pod wiatr w niewielkiej odległości poziomej od materaca. Wówczas zorientował się, że wiatr przyziemny jest bardzo słaby, i że grozi mu przelecenie poza materac w kierunku południowym, w rejon, który był mniej korzystny do lądowania. W tej sytuacji skoczek wykonał zakręt w lewo o około 90 stopni i po przeleceniu 100 m w kierunku wschodnim wykonał zakręt w prawo o około 90 stopni. Lecąc w kierunku pod wiatr, skoczek zmniejszył prędkość postępową spadochronu, chcąc wylądować w bezpiecznej odległości od stojących przed hangarem szybowców. Tuż nad ziemią poczuł, że spadochron znoszony jest w prawo, więc wykonał korektę kierunku lotu o 10 – 15 stopni w lewo. Przyziemienie nastąpiło jeszcze w trakcie wykonywania zakrętu.

Z okoliczności wypadku wynika, że duża różnica prędkości wiatru pomiędzy wysokością 400a100 m oraz turbulencja występująca na wysokości 300 – 200 m utrudniły skoczkowi wykonanie prawidłowego podejścia do lądowania, odpowiedniego do bardzo słabego wiatru przyziemnego. Będąc w zbyt małej odległości poziomej od materaca i na zbyt dużej wysokości,

skoczek podjął słuszną decyzję o zmianie miejsca lądowania. Jednak zaplanowany i wykonany manewr nie pozwalał na rozpędzenie spadochronu przed przyziemieniem na trawie, co umożliwiałoby wyrównanie lotu i lądowanie z niewielkim opadaniem. Dodatkowo, podczas lotu z małą poziomą, spadochron był podatny na oddziaływanie bocznych podmuchów wiatru. Wówczas skoczek popełnił błąd, próbując skorygować kierunek lotu, zamiast utrzymać dotychczasowy kierunek i przyziemić w sylwetce odpowiedniej dla twardszego lądowania.

Przyczyną wypadku lotniczego było:

Wykonanie korekty kierunku lotu w trakcie przyziemienia.

Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu wypadku lotniczego:

Występowanie dużych różnic wiatru i silnej turbulencji podczas podchodzenia do lądowania.

Komentarz użytkownika:

W przypadku wykonania nieudanego podejścia do lądowania grożącego na przykład przelotem poza pierwotnie wybrane miejsce, w razie potrzeby należy wykonać zmianę kierunku lotu w inny bezpieczny teren i lądować z prędkością poziomą umożliwiającą wyrównanie lotu i bezpieczne przyziemienie, nawet z odchyleniem od kierunku pod wiatr.

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzorujący badanie:

mgr Tomasz Kuchciński