

Warszawa, dnia 29 maja 2012 r.

Poz. 44

**KOMUNIKAT NR 27  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 28 maja 2012 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1347/11**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. 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 z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 października 2011 r., na spadochronie Crossfire 2 139, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: " Błędy proceduralne – H4".**

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek po oddzieleniu się od samolotu i wykonaniu zadania „free” podczas wolnego spadania otworzył czaszę główną. Czasza otworzyła się prawidłowo. Następnie skoczek leciał w kierunku wyznaczonej strefy lądowania. Po dolecaniu do tej strefy zaczął wykonywać łagodny zakręt w lewo o około 90°. Na bardzo małej wysokości, jeszcze w trakcie wykonywania zakrętu, ściągnął linki sterownicze. Skoczek zderzył się z ziemią z dużą prędkością postępową i opadania, doznając poważnych obrażeń ciała.

Skoczek spadochronowy, lat 39, posiadał ważną licencję skoczka spadochronowego klasy „C” wydaną przez United States Parachute Association, uznaną przez Urząd Lotnictwa Cywilnego za ważną na równi z polskim świadectwem kwalifikacji skoczka spadochronowego. Wykonywanie skoków spadochronowych rozpoczął w 2006 r. Całkowita liczba skoków 410, w 2011 r. 80 skoków. Na spadochronie (czaszy głównej) używanym podczas wypadku wykonał 84 skoki. Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- niewłaściwe rozplanowanie podejścia do lądowania, co skutkowało wykonaniem ostatniego zakrętu na małej wysokości;
- zbyt późne ściągnięcie linek sterowniczych, co spowodowało brak wyrównania lotu przez spadochron i doprowadziło do przyziemienia ze znaczną prędkością postępową oraz opadania.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprzes ds. Standardów Lotniczych**  
**Tomasz Kądziołka**