

Warszawa, dnia 27 czerwca 2012 r.

Poz. 60

**KOMUNIKAT NR 39
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 26 czerwca 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 371/12

Na podstawie § 31 ust. 3 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 30 kwietnia 2012 r., na spadochronie Stiletto 150, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: " Brak kwalifikacji – H2" .**

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał szósty skok w życiu, na zadanie AFF-5. Zadania w czasie wolnego spadania, lot na otwartej czaszy, w tym budowa rundy do lądowania, zostały wykonane poprawnie. Podczas podchodzenia do lądowania, uczeń zbyt wcześnie ściągnął linki sterownicze, co spowodowało wyrównanie lotu na wysokości 3÷4 metrów, po czym zbyt gwałtownie zwolnił linki sterownicze. Spowodowało to gwałtowne przemieszczenie się czaszy do przodu i lądowanie ze zwiększoną prędkością. Na skutek twardego lądowania na nierówno ustawione nogi, skoczek doznał obrażeń ciała. Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, przyjęła ustalenia podmiotu badającego wypadek, że przyczynami wypadku były:

- zbyt wczesne wyrównanie lotu spadochronu podczas podchodzenia do lądowania;
- zbyt gwałtowne zwolnienie linek sterowniczych na małej wysokości;
- przyziemienie w niewłaściwej sylwetce - na nierówno ustawione nogi.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń, jednocześnie zaakceptowała zastosowany przez organizatora skoków środek profilaktyczny polegający na:

„Przypomnieniu zasady, że w przypadku zbyt wysokiego wyrównania lotu, należy utrzymywać spadochron w takiej samej konfiguracji aż do przyziemienia. Przed przyziemieniem należy przygotować się na mniej komfortowe i bardziej dynamiczne lądowanie - nogi należy utrzymywać złączone z mocno napiętymi mięśniami”.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka**