

GRUPA SPADOCHRONOWA REAKTOR24  
Piotr Przybyła  
ul. Baczyńskiego 48  
38-400 Krosno

## **REGULAMIN WYKONYWANIA SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH**

Zgodny z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i  
Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013

---

Krosno 2016

POŚWIADCZENIE  
ZATWIERDZENIA REGULAMINU WYKONYWANIA SKOKÓW

ZATWIERDZAM



.....  
Właściciel  
Grupy Spadochronowej REAKTOR24  
Piotr Przybyła

Krosno 31.03.2016 r.

## REGULAMIN OBOWIĄZUJĄCY NA STREFIE REAKTOR24

### Osoby funkcyjne na Strefie Grupy Spadochronowej Reaktor24

<b>Właściciel Strefy/Kierownik Szkolenia</b>	Piotr Przybyła
<b>Szkolenie SL</b>	Łukasz Jarosz, Grzegorz Zajchowski, Piotr Przybyła
<b>Szkolenie AFF Technika Spadochronowa Marketing, organizacja Kierownik skoków</b>	Stanisław Blezień , Leszek Borkowski Jacek Zych , Grzegorz Zajchowski Anna Dzwolak Piotr Przybyła , Grzegorz Zajchowski , Łukasz Jarosz Leszek Borkowski

### Lista instruktorów:

Piotr Przybyła	instruktor ,SL, tandem ,KS
Grzegorz Zajchowski	Instruktor, SL, tandem, rigger, KS
Łukasz Jarosz	Instruktor, SL, kamera, KS
Stanisław Blezień	Instruktor, SL, AFF, kamera, KS
Leszek Borkowski	Instruktor, SL, AFF, tandem, kamera, KS

### 2. Rodzaj skoków wykonywanych na Strefie

- skoki szkolne metodą SL wg. zad **SL- I/1 do SL-II/9**
- skoki szkolne metodą AFF wg .zad. **AFF-1 do AFF-5**
- skoki szkolne do Świadectwa Kwalifikacji Skoczek Spadochronowego **PJ "B"**, nadzorowane przez instruktorów, po ukończeniu podstawowego Szkolenia spadochronowego, wg Programu Szkolenia Spadochronowego,
- skoki podnoszące poziom kwalifikacji do Świadectwa Kwalifikacji **PJ "C"** (wyrzucający i udział w pokazach lotniczych)
- skoki podnoszące poziom kwalifikacji do Świadectwa Kwalifikacji **PJ "D"** (organizator skoków);
- skoki treningowe dla osób posiadających Świadectwa Kwalifikacji Skoczek Spadochronowego **PJ** wszystkich kategorii
- skoki metodyczne na kursach i seminariach instruktorskich do uprawnień na instruktora **INS**, instruktora **AFF**, **TANDEM** pilota i instruktora **TANDEMOWEGO**
- skoki z pasażerami - skoki tandemowe

### 3. Ruch kołowy i pieszy

- w rejonie wykonywania skoków ruch kołowy jest zabroniony, zakaz nie dotyczy samochodów służbowych przeznaczonych do zwożenia daleko lądujących skoczków, wjazdu samochodów ratowniczych typu karetka zdrowia lub straż pożarna
- ruch pieszy odbywa się w wyznaczonych miejscach (od linii ustawienia wylotu do samolotu na stojance), a skoczkowie wracający z lotniska po lądowaniu muszą zwrócić szczególną uwagę na przekraczanie pasów startu i lądowania statków powietrznych (**na kierunkach 110-290 i 160-340**, a informacja o aktualnie używanym pasie jest podawana tuż przed wylotem, w miejscu ustawienia wylotu), a także na lądujących skoczków
- obowiązuje całkowity **ZAKAZ WSTĘPU**, na obszar lądowania skoczków i kołowania statków powietrznych, osób nie związanych z działalnością spadochronową

### 4. Obecność na pokładzie statku powietrznego (poza załogą samolotu)

Na pokład statku powietrznego mogą wejść **TYLKO** osoby wpisane na listę załadowczą:

- samodzielni skoczkowie posiadający Świadectwo Kwalifikacji **PJ**
- uczniowie skoczkowie po wpisaniu ich na listę załadowczą przez instruktora nadzorującego

- tandem piloci
- pasażerowie tandemowi po wpisaniu ich na listę załadowczą przez nadzorującego skok tandem pilota

### 5. Przygotowanie statku powietrznego do skoków - samolot Cessna 206

Statek powietrzny przystosowany do wywożenia skoczków posiada:

- drzwi z roletą zabezpieczającą skoczków podczas naboru wysokości
- uzgodniony system sygnałów manualnych i głosowych, poprzez który załoga informuje skoczków o kursie, wysokości i miejscu wykonania skoków
- sygnały do opuszczenia pokładu samolotu podawane przez pilota poprzez sygnalizację świetlną i dźwiękową (o ile taka jest na wyposażeniu statku powietrznego)
- za gotowość samolotu do lotów ze skoczkami odpowiada załoga samolotu
- za przygotowanie samolotu do wykonywania skoków odpowiada **Organizator** skoków we współpracy ze służbami technicznymi właściciela samolotu

### 6. Przygotowanie statku powietrznego do skoków - samolot AN-2 i inne

Statek powietrzny przystosowany do wywożenia skoczków posiada:

- żaluzję/drzwi/inne systemy zabezpieczające skoczków podczas naboru wysokości
- uzgodniony system sygnałów manualnych i głosowych, poprzez który załoga informuje skoczków o kursie, wysokości i miejscu wykonania skoków
- sygnały do opuszczenia pokładu samolotu podawane przez pilota poprzez sygnalizację świetlną i dźwiękową (o ile taka jest na wyposażeniu statku powietrznego)
- za gotowość samolotu do lotów ze skoczkami odpowiada załoga samolotu
- za przygotowanie samolotu do wykonywania skoków odpowiada **Organizator** skoków we współpracy ze służbami technicznymi właściciela samolotu

### 7. Kolejność wykonywania skoków

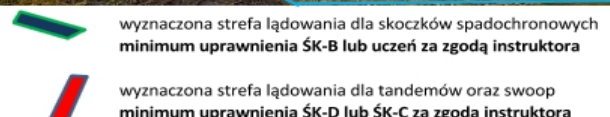
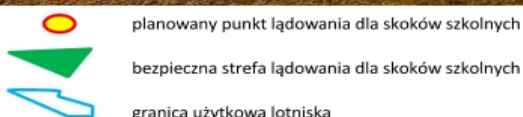
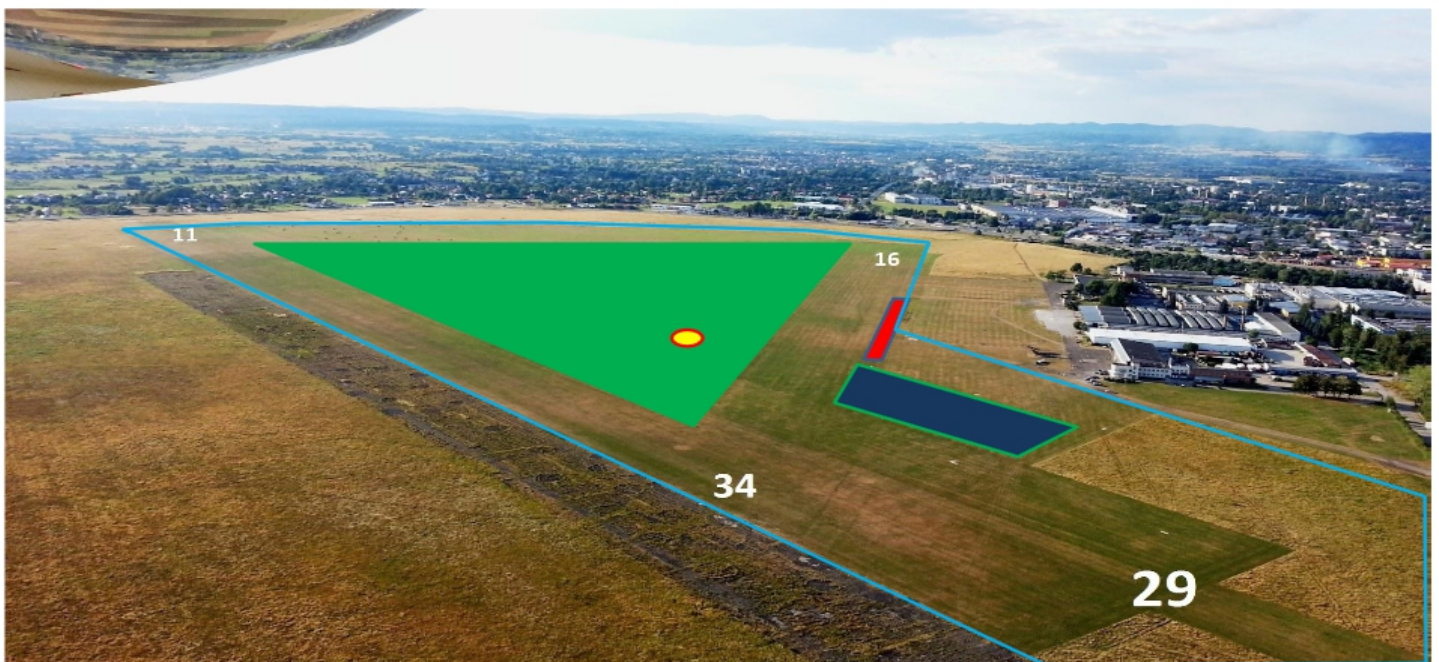
Standardowa kolejność wyjścia z samolotu na strefie **Grupy Spadochronowej Reaktor24** jest następująca (przy wyrzutach „pod wiatr”):

- celność
- static Line
- formacje płaskie, od grup największych do najmniejszych
- FF, od grup największych do najmniejszych
- skoczkowie wysoko otwierający się
- AFF
- tandemy
- Skoczkowie latający w "wingsuit" i "tracki"
- CRW ustalana jest indywidualnie a informacja o takiej formacji musi dotrzeć do załogi samolotu (wysokie otwarcia).

Kolejność przy innych kierunkach wyrzutu ustala **osoba wyznaczona** przez **Organizatora** skoków

### 8. Planowany rejon skoków

#### Strefy lądowania i granice lotniska



### 9. Minimalna planowana wysokość zawiśnięcia na otwartym spadochronie w zależności od rodzaju skoku

- skoki szkolne w procesie szkolenia wg zad. AFF-1 do AFF-5 - **1500 m - 1800 m**
- skoki szkolne w procesie szkolenia wg zad. SL-1 do SL-9 - **800 m - 1500 m**
- skoki szkolne w procesie szkolenia do Świadectwa Kwalifikacji - **800 m – 1 500 m**
- skoki tandemowe - **1500 m**
- skoki skoczków samodzielnych posiadających Świadectwo Kwalifikacji - **700 m**

### 10. Strefy opadania, miejsce lądowania, kierunki podejść, lądowanie poza strefą

#### Swobodne spadanie:

- **zawsze** pracuj na kierunku **90°** od kierunku zrzutu.
- **track'i** powinny być wykonywane o **90°** od kierunku zrzutu (chyba, że przed wylotem ustali się inaczej)

#### Rozejście i otwarcie:

- wysokość rozejścia dla FF to **1500 m** (5000 stóp) dla **2 osób**. Większe grupy rozchodzą się na wysokości ustalonej przed skokiem, nie mniejszej niż 1500 m.
- formacje **płaskie** rozchodzą się na wysokości **ustalonej** przed skokiem (minimum 1300 m) z takim zachowaniem wysokości, by możliwe było rozejście i otwarcie spadochronów w bezpiecznej odległości od siebie.
- minimalna **wysokość** zawiśnięcia na otwartej czaszy to **700 m** (2300 stóp).

#### Latanie na czaszy i lądowanie:

- lądowanie wykonuje się zawsze w **wyznaczonej strefie** lądowania, zgodnie **nakazanym runkiem** lądowania (wskaźnik wiatru -rękaw)
- przy skokach wysokich, z jednego najścia, do lądowania ostatni zakręt to **maks. 90°**
- wykonywanie zakrętów większych niż **90°** tylko przy pojedynczych **skokach niskich (800 - 1500 m)**
- **zakaz** latania nad pasem **niżej niż 200 m** (także podczas budowania rundy do lądowania).

#### Lądowanie na pasie jest zabronione.

- w przypadku lądowania na pasie, należy bez zwłoki, opuścić pas w kierunku najbliższej krawędzi, z uwagą na ewentualnie lądujący statek powietrzny.
- przekroczenie pasa dopuszczalne jest tylko wtedy gdy statek powietrzny nie podchodzi do lądowania lub wylądował, kołuje i minie miejsce w którym się znajduje skoczek.
- zawsze po wylądowaniu należy zameldować się u kierownika skoków lub osoby odpowiedzialnej

#### Lądowania poza strefą:

- jeśli to możliwe, należy starać się wylądować w tym samym obszarze co inni lądujący poza strefą, ułatwi to zebranie Organizatorowi daleko lądujących skoczków, a w przypadku nagłego wypadku, zawsze obok są ludzie którzy mogą bezpośrednio udzielić pomocy
- nie należy starać się za wszelką cenę dolecieć do lotniska (przy dalekich wyrzutach), decyzję o lądowaniu poza strefą podejmować należy odpowiednio wcześniej, by był czas na wybranie bezpiecznego miejsca do lądowania.

#### Postępowanie po lądowaniu:

- po przybyciu na start, należy udać się do manifestu i zgłosić swój powrót

### 11. Postępowanie w sytuacji zaistnienia wypadków i incydentów

- incydenty zaistniałe podczas działalności spadochronowej w danym dniu, zgłaszane są mailowo, do PKBWL, komórki BiHL-u Grupy Spadochronowej REAKTOR24 oraz Właściciela;
- w przypadku zaistnienia wypadku, pierwszą pomoc udzielają z reguły uczestnicy skoków przebywający na Strefie w ramach swoich uprawnień, a następnie wzywane jest Pogotowie Ratunkowe.

### 12. Określenie miejsca skoku (punktu zrzutu)

- podczas skoków z **wysokości 3000 - 4000 m.**, kierunek najścia samolotu i miejsce skoku (punkt zrzutu) **ustala Kierownik Skoków**, po konsultacjach z załogą samolotu i na podstawie pobranego, aktualnego komunikatu meteo,
- podczas skoków **niskich (800 m - 1500 m)** miejsce skoku (punkt zrzutu) **określa sam skoczek lub wyrzucający**, na podstawie wizualnej oceny, po otrzymaniu sygnału od pilota, że samolot jest na kursie, w locie poziomym i na odpowiedniej wysokości

### 13. Wydawanie, obsługa, kontrola sprzętu spadochronowego

- Sprzęt spadochronowy wykorzystywany przez osoby trzecie, a będący na wyposażeniu **Grupy Spadochronowej REAKTOR24**, wydawany, układany i obsługiwany jest tylko przez osoby posiadające

odpowiednie uprawnienia, a każda czynność ułożenia spadochronu rejestrowana jest w liście załadowczej.

#### **sprzęt spadochronowy pobierany jest w następujący sposób:**

1. Skoczkowie samodzielni posiadający Świadectwo Kwalifikacji PJ pobierają sprzęt spadochronowy osobiście,
2. Uczniowie pobierają sprzęt osobiście zgodnie z poleceniem instruktora nadzorującego.

#### **14. Planowanie czyli wpis na listę załadowczą i kontrola wymaganych dokumentów:**

- na listę załadowczą wpisywane są osoby biorące udział w skoku, a dokonują tego osoby obsługujące tzw. **manifest**,
- skoczek spadochronowy posiadający Świadectwo Kwalifikacji PJ wpisuje się osobiście, podając zadanie oraz typ i numer spadochronu na jakim będzie wykonywał skok;
- uczeń skoczek może zostać zaplanowany **TYLKO** przez instruktora prowadzącego nadzór nad uczniem w danym skoku, który podaje zadanie oraz typ i numer spadochronu, odpowiedniego do rodzaju wykonywanego skoku;
- tandem pilot planuje siebie osobiście podając typ i numer spadochronu na którym będzie wykonywał skok oraz podaje nazwisko pasażera
- przed przystąpieniem do planowania, każda z osób wykonujących skoki na **Strefie** musi wypełnić i podpisać kartę rejestracyjną wraz z oświadczeniem
- karta rejestracyjna zawiera następujące informacje:
  - imię, nazwisko, dane adresowe, numery telefonów, data urodzenia, nr pesel
  - dane osoby kontaktowej w razie wypadku
  - datę ważności badań lotniczo-lekarskich i numer orzeczenia (o ile jeszcze posiada, badania od dnia ukazania się Rozporządzenia MTBiGM **Dz.U.2013 poz.440** nie są wymagane)
  - numer Świadectwa Kwalifikacji, datę wydania i ważności,
  - datę ważności ubezpieczenia OC
  - typ i numer spadochronu głównego, spadochronu zapasowego, pokrowca z uprzężą i AAD (o ile posiada);
  - aktualnej ilość skoków
- karta rejestracyjna, oświadczenie, kserokopie dokumentu tożsamości, orzeczenia lekarskiego (lub oświadczenie medyczne), Świadectwa Kwalifikacji, ubezpieczenia, karty zestawu spadochronowego są przechowywane w postaci tzw. **teczki osobowej**
- teczka osobowa **ucznia skoczka** powinna zawierać dodatkowo:
  - podanie o przyjęcie na szkolenie spadochronowe
  - kartę indywidualnego szkolenia teoretycznego i praktycznego
  - protokół egzaminacyjny z teoretycznego egzaminu po zakończeniu kursu,
- w przypadku **pasażera tandemu**, dokumentem potwierdzającym zapoznanie się z zasadami skoku tandemowego jest podpisane oświadczenie pasażera tandemowego;

#### **15. Współpraca z innymi Ośrodkami Szkolenia:**

- Na podstawie umowy zawartej z innymi podmiotami.

#### **16. Nadzór nad osobami nie będącymi skoczkami spadochronowymi:**

- nadzór nad uczniem skoczkiem pełni instruktor, który po pobraniu, dopasowaniu i założeniu spadochronu na ucznia, doprowadza go na linię sprawdzenia, a kolejność wyskoku określa osoba wyrzucający w porozumieniu z instruktorem prowadzącym.
- nadzór nad pasażerem tandemu, ubranie w uprzęż, przeszkolenie i doprowadzenie na linię sprawdzenia, i załadunek do samolotu, pełni tandem pilot, z którym pasażer będzie wykonywał skok;

#### **17. Charakterystyczne wysokości związane z metodyką postępowania w sytuacjach niebezpiecznych:**

- **700 m** – minimalna wysokość zawiśnięcia na otwartej czaszy
- **550 m** - wysokość decyzji (w przypadku nieprawidłowego procesu otwarcia spadochronu głównego)
- **450 m** - wysokość ratownicza (na tej wysokości należy bezwzględnie otwierać spadochron zapasowy)
- w przypadku skoków tandemowych i pierwszych skoków szkolnych metodą AFF wysokością ratowniczą jest wysokość - **1000 m**

#### **18. Wyposażenie skoczka i pasażera:**

- podstawowym wyposażeniem skoczka spadochronowego jest komplet spadochronów (główny i zapasowy) oraz nóż. Przy wykonywaniu skoków powyżej wysokości **1.500m**, na **WINGSUIT, FF i RW obowiązkowym** wyposażeniem jest **AAD, wysokościomierz oraz kask**
- skoczek spadochronowy może posiadać dodatkowe wyposażenie wynikające z rodzaju skoku, o ile nie będzie ono zagrażało jego bezpieczeństwu;
- podstawowym wyposażeniem **ucznia skoczka** spadochronowego jest komplet spadochronów (główny, zapasowy, AAD), **nóż, twardy kask, wysokościomierz analogowy na rękę,**

- podstawowym wyposażeniem tandem pilota jest komplet spadochronów (główny, zapasowy, AAD), wysokościomierz analogowy na rękę, dla pasażera odpowiednia uprząż (będąca w komplecie zestawu tandemowego)

#### 19. Uprząż/pokrowiec:

- posiadanie sprawnego urządzenia **AAD jest obowiązkowe** dla wszystkich wykonujących skoki spadochronowe powyżej wysokości 1.500 m.
- pokrowiec powinien posiadać bardzo dobry stan kieszonki na pilocik, kłapek pokrowca i wyłogów zakrywających taśmy nośne.
- pętle zamykające spadochron główny o długości zalecanej przez producenta powinny znajdować się w bardzo dobrym stanie
- przy skokach w **wingsuite** zaleca się stosowanie czasz o **powierzchni powyżej 150 sq.ft.**

#### 20. Wyposażenie dodatkowe:

- **wysokościomierz** przeznaczony do skoków spadochronowych jest obowiązkowy przy skokach **RW, FF, track i WINGSUIT, TANDEM.**
- **Kask** jest obowiązkowy dla wszystkich uczniów skoczków oraz dla skoczków skaczących **RW, FF, track i WINGSUIT**
- podczas skoków **CRW (FS)** wymagane jest posiadanie co najmniej **dwóch** noży.
- przy skokach **CRW i WINGSUIT** RSL **POWINIEN** być odłączony
- przy skokach w kaskach z zamontowanymi kamerami, aparatami i innym sprzętem rejestrującym **OBOWIĄZKOWE** jest stosowanie systemu wczepiającego kask (nie dotyczy kasków "full face" z zamontowanymi kamerkami (np. GoPro) na brodzie)
- **skoki z kamerami, aparatami fotograficznymi** i innym sprzętem rejestrującym może wykonywać skoczek posiadający **minimum 100 skoków** (posiadający **Świadectwo Kwalifikacji** lub równorzędny dokument innego państwa) po **otrzymaniu zgody** Organizatora
- nie dopuszcza się do wykonywania skoków z pustymi "boxami" i innymi pustymi opakowaniami na kamery lub aparaty;

#### 21. Postępowanie przed wejściem na pokład samolotu:

- wszystkie automaty i wysokościomierze akustyczne muszą być sprawdzone (czy są włączone) przed przybyciem do linii sprawdzenia.
- do linii sprawdzenia należy udać się najpóźniej w chwili, kiedy zapadnie komenda „do sprawdzenia”
- zabronione jest podbieganie do samolotu w czasie jego kołowania.
- ustalony porządek wyjścia przed wylotem nie należy zmieniać w samolocie
- zmiana zadana wpisanego na listę załadowczą jest ZABRONIONA, zarejestrowane naruszenia skutkują zawieszeniem w skokach na co najmniej dwa, skoczne weekendy
- przeciwicz wyjście na ziemi, nie powoduj zatorów w drzwiach samolotu.

#### 22. Skoki nocne

Do wykonywania skoków nocnych dopuszcza się skoczków posiadających minimum 100 skoków oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa) po otrzymaniu zgody Organizatora:

- skoki nocne odbywać się mogą tylko przy czystym lub lekko zachmurzonym niebie.
- wiatr podczas skoków nocnych nie może być silniejszy niż 6 m/s w warstwach znoszenia i nie większy niż 4 m/s przy ziemi.
- lądowanie należy wykonywać w wyznaczonym, oświetlonym obszarze.
- podczas swobodnego spadania nie należy używać światła błyskowego (stroboskopowego), ze względu na możliwość interferencji, które mogą zaburzyć ocenę naszego położenia przestrzennego
- przy skokach grupowych należy używać jasnych kolorów kombinezonów.
- pierwsze skoki grupowe powinny być wykonywane w małych formacjach 2, 3 osobowych.
- jeżeli w powietrzu znajdują się inni skoczkowie obowiązuje ZAKAZ wykonywania spiral na otwartej czaszy, do lądowania obowiązuje budowa klasycznej rundy z lewym zakrętem.
- pierwsze skoki nocne należy wykonywać solo.
- skoki CRW należy planować przy pełni księżyca.

#### Wyposażenie dodatkowe:

- latarka świecąca światłem białym ciągłym do kontroli czaszy po otwarciu.
- światło migające (stroboskop, światełko rowerowe) jako pozycyjne po otwarciu spadochronu.
- przezroczyste „białe” okulary spadochronowe.

#### 23. Skoki w terenie przygodnym

Do wykonywania skoków w terenie przygodnym (czyli w miejscach poza lotniskiem i lądowiskiem zarejestrowanym) dopuszcza się skoczków posiadających minimum 100 skoków oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa) po otrzymaniu zgody Organizatora

- skoki w terenie przygodnym, w szczególności pomiędzy gęstą zabudową urbanistyczną, a także w terenie mocno zadrzewionym, bezwzględnie wykonywać bez żadnych dodatkowych elementów takich jak flagi, świece dymne, szarfy itp. utrudniające lądowanie i manewrowanie,
- skoki w terenie przygodnym w miejscach odkrytych, nie zurbanizowanych wykonywać przy sile wiatru nie większej niż 10 m/sek. w warstwach znoszenia i nie większej niż 8 m/sek. przy ziemi,
- skoki w terenie przygodnym w mieście, miasteczkach, wsiach, w terenie zabudowanym, na stadiony, boiska itp. wykonywać przy sile wiatru nie większej niż 8 m/sek. w warstwach znoszenia i nie większej niż 6 m/sek. przy ziemi
- podczas oddzielania od statku powietrznego zachować separację wysokościową pomiędzy poszczególnymi skoczkami i tak planować podejście do lądowania, by każdy ze skoczków miał komfort manewru do samego przyziemienia
- teren do lądowania należy zabezpieczyć w taki sposób, by żadna osoba postronna nie mogła się znaleźć na linii podejścia skoczków w ostatniej fazie lądowania.

#### **24. Skoki na wodę**

Do wykonywania skoków na wodę dopuszcza się skoczków posiadających minimum 100 skoków oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa, po otrzymaniu zgody Organizatora

- teren wyznaczony do skoków na wodę powinien mieć wymiary minimum 100x100m
- głębokość wody powinna mieć minimum 2 m,
- do zabezpieczenia skoków na wodę należy zapewnić sprzęt pływający w ilości:
  - przy wodzie stojącej jedna jednostka pływająca na dwóch skoczków
  - przy wodzie bieżącej jedna jednostka pływająca na jednego skoczka
- siła wiatru przy tafli wody nie może przekraczać 8 m/s.
- skoczkowie wykonujący skoki na wodę powinni być wyposażeni w kamizelki ratunkowe, umożliwiające utrzymanie na wodzie przez minimum 1 godzinę
- przed wykonywaniem skoków na wodę należy przeprowadzić szkolenie obejmujące procedury lądowania w wodzie, uwolnienia się z uprzęży, postępowanie ze sprzętem i zasad używania kamizelki ratunkowej;

#### **25. Skoki z wysokości pow. 5000 m**

Do wykonywania skoków wysokich, pow. 5000 metrów dopuszcza się skoczków posiadających minimum 100 skoków (w tym 3 skoki wykonane w ciągu ostatniego miesiąca) oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa, po otrzymaniu zgody Organizatora.

#### **26. Skoki Tandemowe czyli z skoki z pasażerem**

- podczas wykonywania skoków tandemowych Organizator skoków zobowiązany jest zapewnić aby lista załadowcza obok podstawowych danych zawierała dodatkowo:
  - nazwisko oraz podpis tandem pilota obok nazwiska pasażera wykonującego skok tandemowy;
  - określenie charakteru skoku jako pasażer tandemu;
- w przypadku stwierdzenia złego samopoczucia pasażera tandem lub innej sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu na pokładzie statku powietrznego, pilot obowiązany jest przerwać wykonywanie zadania i powrócić na miejsce startu albo lądować w innym właściwym miejscu
- podczas lotu statku powietrznego, z którego pokładu planuje się wykonywanie skoków tandemowych, pasażer tandem zobowiązany jest mieć założoną i zapiętą uprzęż.
- nie określa się szczególnych wymagań dotyczących wyposażenia pasażera tandem, natomiast nie jest dopuszczone posiadanie przez pasażera sprzętu rejestrującego (aparaty, kamery itp.).
- spadochron zapasowy używany do skoku z pasażerem w tandemie należy wyposażyć w automat AAD.
- pasażer tandem powinien zostać poinformowany przez tandem pilota o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania skoku.
- pasażer tandem powinien w szczególności zostać zapoznany z ostrzeżeniami oraz zrzeczeniem się odpowiedzialności przez niektórych producentów spadochronów, umieszczonymi na czaszy lub w instrukcji spadochronu, oraz brakiem możliwości zagwarantowania prawidłowego działania spadochronu nawet przy właściwym jego przygotowaniu do skoku
- zapoznanie się z powyższymi ostrzeżeniami i zgodę na wykonanie skoku w tandemie pasażer potwierdza swoim podpisem na odpowiednim oświadczeniu
- tandem pilot musi mieć odpowiednie ubezpieczenie OC
- przed skokiem pasażer tandem powinien przejść odpowiednie przygotowanie zawierające omówienie przebiegu całego skoku i przeciwiczenie poszczególnych jego elementów;
- za pasażera tandem znajdującego się na płycie lotniska w związku z wykonywaniem skoku tandemowego zarówno przed wejściem do samolotu jak i po wylądowaniu odpowiada tandem pilot chyba, że Organizator skoków wyznaczy inne odpowiedzialne osoby;
- tandem pilot odpowiada za pasażera w trakcie lotu samolotem i skoku a w szczególności odpowiada za:
  - sprawdzenie, dopasowanie i zapięcie uprzęży;
  - bezpieczeństwo pasażera w samolocie, zapięcie pasów pasażerowi (jeśli są na wyposażeniu samolotu), podpięcie uprzęży, wyjście z samolotu;



- bezpieczny lot na spadochronie oraz lądowanie

## **27. Zakres okresowego wznawiania nawyków tandem pilota:**

Wznawianie umiejętności skoczków wykonujących skoki z pasażerami, zgodnie z wymaganiami producenta używanego tandemowego zestawu spadochronowego.

Jeżeli dany producent nie opisuje wymagań w ww. zakresie, stosować należy następujące minima:

1. Jeżeli skoczek posiadający uprawnienie TANDEM nie wykonywał skoków z pasażerem w ciągu ostatnich **90 dni**, przed wykonaniem skoku z pasażerem musi wykonać skok wznawiający umiejętności z instruktorem tandem pilotem w roli pasażera.
2. Jeżeli skoczek posiadający uprawnienie TANDEM nie wykonywał skoków z pasażerem w ciągu ostatnich **180 dni**, przed wykonaniem skoku z pasażerem musi odbyć trening wznawiający umiejętności, składający się z minimum 2 skoków:
  - a. Jeden skok solo (bez pasażera) na spadochronie tandem z wypuszczeniem spadochronu hamującego tzw. „drogua” w stabilnej pozycji, w ciągu 10 sekund od oddzielenia się od statku powietrznego. Podczas tego skoku wznawiający umiejętności markuje użycie wszystkich uchwytów systemu, rozpoczynając od uchwytów inicjujących otwarcie spadochronu głównego poprzez uchwyt odłączający spadochron główny, a kończąc na uchwycie inicjującym otwarcie spadochronu zapasowego. Cała sekwencja markowania użycia uchwytów musi zostać powtórzona minimum 2 razy. Minimalna wysokość otwarcia spadochronu 1500 m AGL. Lądowanie musi odbyć się w pozycji stojącej, w odległości nie większej niż 50 m od wyznaczonego przed skokiem celu.
  - b. Jeden skok z instruktorem tandem pilotem. W czasie tego skoku skoczek wznawiający umiejętności ma wykonać stabilne oddzielenie się od statku powietrznego na wysokości co najmniej 3200 m AGL i wypuszczenie spadochronu hamującego tzw. „drogua” w stabilnej pozycji w ciągu 10 sekund od oddzielenia się od statku powietrznego. W czasie spadania po wypuszczeniu stabilizatora, skoczek musi wykonać co najmniej dwa kontrolowane obroty poziome po 360 stopni w odmiennych kierunkach oraz wykonać markowanie użycia wszystkich uchwytów systemu, rozpoczynając od uchwytów inicjujących otwarcie spadochronu głównego poprzez uchwyt odłączający spadochron główny, a kończąc na uchwycie inicjującym otwarcie spadochronu zapasowego, przy czym powtarzając całą sekwencję minimum 2 razy. Minimalna wysokość otwarcia 1500 metrów AGL. Lądowanie w odległości nie większej niż 50 metrów od wyznaczonego miejsca.
3. Skoczek posiadający uprawnienie TANDEM musi odbyć trening wznawiający umiejętności określony w pkt. 2, jeśli w ciągu ostatnich 365 dni nie wykonał co najmniej 25 skoków tandemowych. Trening wznawiający opisany w punktach 1, 2 i 3 musi być nadzorowany przez skoczka wyznaczonego przez organizatora skoków, posiadającego aktualne uprawnienia instruktora do wykonywania skoków z pasażerem i który nie ma przerwy w wykonywaniu skoków z pasażerem dłuższej niż 90 dni. Oprócz nadzorowania skoków, instruktor uczestniczy i występuje w roli pasażera podczas przygotowania naziemnego.  
Skoczek odbywający trening wznawiający ma sprawdzić i przygotować zestaw spadochronowy do skoku omawiając na głos czynności jakie wykonuje, a następnie ubrać w uprząż i przygotować do skoku instruktora nadzorującego trening, tak jakby był zwykłym pasażerem. W przypadku stwierdzenia utraty umiejętności, instruktor zaleca ponowne przeprowadzenie treningu wznawiającego jednak nie wcześniej niż po 7 dniach. Do czasu uzyskania pozytywnej oceny sprawdzenia, skoczek posiadający uprawnienie TANDEM nie może wykonywać skoków z pasażerem innym, niż to zostało określone w pkt. 1 i 2 litera b.

Po pozytywnym zakończeniu treningu wznawiającego instruktor nadzorujący dokonuje wpisu potwierdzającego zaliczenie treningu na liście załadowczej Organizatora oraz w ewidencji skoków skoczka wznawiającego umiejętności lub jeśli taka ewidencja nie jest prowadzona to sporządza na żądanie protokół pisemny ze skoku.

**Minimalne wymagania podczas wykonywania skoków spadochronowych z drugą osobą podczepioną do skoczka spadochronowego, z kamerą przymocowaną do dłoni skoczka spadochronowego.**

Zaleca się, aby skoczek spadochronowy przed przystąpieniem do wykonywania skoków z podczepioną drugą osobą, z kamerą przymocowaną do swojej dłoni wykonał co najmniej:

- 1) sto skoków z drugą osobą po uzyskaniu uprawnienia do wykonywania skoków z pasażerem TANDEM, bez użycia kamery;
- 2) dwa skoki bez pasażera na spadochronie osobowym jednomiejscowym z kamerą przymocowaną do swojej dłoni, aby poznać wpływ zamocowania kamery na swobodne spadanie i swobodne operowanie kamerą;
- 3) jeden trening naziemny, podczas którego zostały przeciwiczone umiejętności wykonywania procedur awaryjnych z kamerą przymocowaną do swojej dłoni, z założonym spadochronem, podczepioną drugą osobą i pełnym wyposażeniem; trening może być wykonany z użyciem podwieszanej uprzęży;
- 4) jeden skok z kamerą przymocowaną do swojej dłoni wraz z drugą osobą – skoczkiem posiadającym świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) co najmniej z uprawnieniem klasy wyszkolenia C – PJ (C).

Zaleca się, aby skoczek spadochronowy przed przystąpieniem do wykonywania skoków z podczepioną drugą osobą, z kamerą przymocowaną do swojej dłoni, po 90-dniowej przerwie w wykonywaniu tego rodzaju skoków wykonał co najmniej:

- 1) jeden trening naziemny, podczas którego zostały przeciwiczone umiejętności wykonywania procedur awaryjnych z kamerą przymocowaną do swojej dłoni, z założonym spadochronem, podczepioną drugą osobą i pełnym wyposażeniem; trening może być wykonany z użyciem podwieszanej uprzęży;
- 2) jeden skok z kamerą przymocowaną do swojej dłoni wraz z drugą osobą – skoczkiem posiadającym świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego (PJ) co najmniej z uprawnieniem klasy wyszkolenia C – PJ (C).

## **28. Skoki CRW (Canopy Relative Work) inaczej CF (Canopy Formation)**

- Do wykonywania skoków CRW/CF dopuszcza się skoczków posiadających minimum 100 skoków oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa) po otrzymaniu zgody Organizatora
  - Skoczek posiadający ŚK „B” i wykonanych minimum 100 skoków może być dopuszczony do CF i CRW ze skoczkiem posiadającym ŚK „D” tylko za zgodą Organizatora Skoków
- Wyposażenie dodatkowe:
- 2 noże,

## **29. Skoki wingsuit:**

Do wykonywania skoków wingsuit dopuszcza się skoczków posiadających minimum 200 skoków i odpowiednie przeszkolenie oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa, po otrzymaniu zgody Organizatora;

### **Wyposażenie:**

- zestaw spadochronowy z AAD;
- czasza spadochronu głównego o powierzchni powyżej 150 sq.ft.

## **29. Skoki organizowane podczas zawodów sportowych i pokazów lotniczych.**

### **Wymagane dokumenty:**

- dowód osobisty;
- świadectwo kwalifikacji lub równoważny dokument akceptowany przez ULC.
- książka skoków;
- polisa OC;
- karta zestawu spadochronowego.

## **30. Skoki z różnych statków powietrznych tzw. ULM-ów**

Do wykonywania skoków z ULM-ów dopuszcza się skoczków posiadających minimum 100 skoków oraz Świadectwo Kwalifikacji lub równorzędny dokument innego państwa) po otrzymaniu zgody Organizatora oraz odbyciu przeszkolenia przez pilota/właściciela danego statku powietrznego

---

---

## **Postępowanie w sytuacjach awaryjnych**

**Technika użycia spadochronu zapasowego zależy od sytuacji, jak również od typu spadochronu głównego i zapasowego.**

1. Otwieranie spadochronu zapasowego w sytuacji gdy nie nastąpił proces otwarcia spadochronu głównego (zablokowany pilocik, zablokowany uchwyt, zablokowany pokrowiec, holowanie pilocika itp.)
2. Otwieranie spadochronu zapasowego w sytuacji nieprawidłowo napełnionej czaszy głównej – metoda I
3. Otwieranie spadochronu zapasowego w sytuacji nieprawidłowo napełnionej czaszy głównej - metoda II

**Ad. 1. Otwieranie spadochronu zapasowego w sytuacji gdy nie nastąpił proces otwarcia spadochronu głównego:**

- wygnij się.
- spójrz na zamki
- wyczep zamki
- spójrz na uchwyt zapasu.
- chwyć uchwyt zapasu obiema rękami.
- pociągnij mocno uchwyt zapasu aż do wyprostowania rąk.
- sprawdź czaszę zapasu.

**Ad 2. Otwieranie spadochronu zapasowego w sytuacji nieprawidłowo napełnionej czaszy głównej – metoda I**

- wygnij się.
- spójrz na uchwyt wyczepny.
- chwyć uchwyt wyczepny obiema rękami.
- spójrz na uchwyt zapasu przed wyczepieniem.
- pociągnij mocno uchwyt wyczepny, aż do wyprostowania rąk i wyrzuć go. Patrz dalej na uchwyt zapasu.
- chwyć uchwyt zapasu obiema rękami.
- pociągnij mocno uchwyt zapasu aż do wyprostowania rąk.
- sprawdź czaszę zapasu.

### **Ad. 3. Otwieranie spadochronu zapasowego w sytuacji nieprawidłowo napełnionej czaszy głównej - metoda II**

- wygnij się.
- spójrz na uchwyt wyczepny oraz uchwyt zapasu.
- chwyć jedną ręką uchwyt wyczepny, a drugą uchwyt zapasu.
- pociągnij mocno uchwyt wyczepny, aż do wyprostowania ręki.
- pociągnij mocno uchwyt zapasu, aż do wyprostowania ręki.
- sprawdź czaszę zapasu

### **Niebezpieczne sytuacje w samolocie**

#### **Przypadkowe otwarcie spadochronu – pilotik pozostaje w samolocie:**

W samolocie, podczas lotu, rozpina się pokrowiec spadochronu głównego lub zapasowego. Pilotik sprężynowy odskakuje od pokrowca.

Pilotik miękki wysuwa się z kieszonki. Pokrowiec zostaje otwarty lub nie.

Pilotik pozostaje w samolocie.

Postępowanie:

- W przypadku pilotika sprężynowego należy go natychmiast złapać i nie dopuścić do sytuacji, w której, tenże pilotik zbliżyłby się w pobliże otwartych drzwi.
- Natychmiast przesiądź się jak najdalej od drzwi.
- Jeżeli otworzył się pokrowiec spadochronu zapasowego skoczek nie może wyskoczyć i musi pozostać w samolocie, aż do momentu wylądowania razem z osobą odpowiedzialną za zrzut.
- Jeśli jednak otworzył się pokrowiec głównego spadochronu, "wyrzucający" może podjąć decyzję o zapięciu go w samolocie i kontynuowaniu skoku.

Zapobieganie:

- Kontroluj podczas składania pętlę zamykającą pokrowiec (nie może być za luźna lub poprzecierana)
- Nie "wierć" się w samolocie.
- Patrz gdzie siadasz w samolocie
- Pilnuj wszystkich uchwytów.
- Przed wyskokiem sprawdź położenie wszystkich uchwytów.
- Sprawdź długość linki uchwytu, stan kieszonek na uchwyty, stan kieszonki na miękki pilotik.

#### **Przypadkowe otwarcie spadochronu - pilotik za drzwiami:**

W samolocie, podczas lotu, rozpina się pokrowiec spadochronu głównego lub zapasowego. Pilotik sprężynowy odskakuje od pokrowca.

Pilotik miękki wysuwa się z kieszonki. Pokrowiec zostaje otwarty lub nie.

Pilotik wydostaje się za drzwi samolotu.

Postępowanie:

Pamiętaj! Wszystko dzieje się bardzo szybko!!!!!!!!!!!!!!

- Jeżeli jesteś w stanie, to po zauważeniu sytuacji wypnij zamki oraz odrzuć taśmy nośne, może to wystarczy. Jeżeli wypięcie zamków wystarczy abyś został w samolocie, a masz spadochron z systemem

SOS, RSL czy innym podobnym, odsuń się od drzwi natychmiast, ponieważ odpadające od ciebie taśmy nośne otworzą ci spadochron zapasowy.

- Można spróbować złapać za pilocik lub inną część spadochronu, aby zatrzymać dalszy proces wyciągania spadochronu, pod warunkiem, że natychmiast odsuniesz się od drzwi. Większym prawdopodobieństwem jest sytuacja, że jednak pilocik będzie w pobliżu drzwi i najlepszym rozwiązaniem jest wyskok z samolotu. W tym przypadku musisz mieć świadomość, na jakiej wysokości jest samolot. Jeśli wyskoczyłeś, to przygotuj się, że spadochron może się źle napęlić i będziesz musiał wykonać procedurę awaryjną.

Zapobieganie:

- Postaraj się, aby drzwi samolotu były zamknięte do bezpiecznej wysokości 400 - 500 metrów.
- Kontroluj podczas składania pętlę zamykającą pokrowiec (nie może być za luźna lub poprzecierana)
- Nie "wierć" się w samolocie.
- Patrz gdzie siadasz w samolocie.
- Pilnuj wszystkich uchwytów.
- Przed wyskokiem sprawdź położenie wszystkich uchwytów.
- Sprawdź długość linki uchwytu, stan kieszonek na uchwyty, stan kieszonki na miękki pilocik.

### **Jednoczesne otwarcie spadochronu głównego i zapasowego**

Podczas spadania następuje jednoczesne otwarcie spadochronu głównego i zapasowego.

Z reguły obie czasze ustawiają się w konfiguracji potocznie określanej jako:

- **etażerka** (czasza za czaszą)
- **banan** (czasze obok siebie, stykają się skrajnymi komorami)
- **wariat** (czasze obok siebie, ale maksymalnie od siebie oddalone, skierowane komorami do ziemi) lub występuje:  
holowanie paczki (głównego lub zapasowego)  
sytuacja najgorsza – splątanie obu spadochronów

### **Etażerka - czasza za czaszą**

Postępowanie:

- Skontroluj obie czasze
- Sprawdź możliwości manewrowania
- Nie dotykaj się do uchwytów spadochronu zapasowego – nie próbuj odhamować czaszy zapasowej
- Spokojnie steruj układem za pomocą uchwytów sterowniczych czaszy głównej
- Do lądowania ustaw się pod wiatr
- Przygotuj się na mniej komfortowe lądowanie
- Wypinaj czasze główną tylko w ostateczności – istnieje duże prawdopodobieństwo splątania obu czasz

### **Banan - czasze obok siebie**

Postępowanie:

- Upewnij się, że czasze nie odwrócą się komorami w dół
- Staraj się utrzymać wewnętrzne, skrajne komory czaszy głównej i zapasowej blisko siebie
- Z reguły steruje się większym, dominującym spadochronem za pomocą uchwytów sterowniczych lub tylnych taśm nośnych
- Wszystkie manewry wykonuj spokojnie, pamiętając o tym by czasze się nie rozeszły
- Przygotuj się na lądowanie ze zwiększoną prędkością
- W przypadku decyzji o wypięciu czaszy głównej, upewnij się, że taśmy nośne i uchwyty sterownicze obu spadochronów nie są splątane – jeżeli jest możliwość odczep (odetnij) RSL

### **„Wariat” komory skierowane w kierunku ziemi**

Najrzadziej spotykana konfiguracja spośród omawianych

Z reguły występuje w sytuacji, gdy spadochron główny ma skrzyżowane linki i otwiera się jako drugi (za zapasowym) W tej konfiguracji prędkość pionowa jest bardzo duża i nie można w niej bezpiecznie wylądować

Postępowanie:

- Tylko jedna decyzja – wypięć spadochron główny i otworzyć spadochron zapasowy
- Jeżeli wysokość pozwala, rozpiąć (odciąć) wcześniej RSL
- Jeżeli sytuacja wyniknęła z powodu niskiego otwarcia np. zadziałania automatu (AAD), nie wypinamy RSL'a, tylko natychmiast wypinamy czaszę główną

### **Holowanie paczki**

Jeden spadochron w pełni otwarty i sterowny, paczka drugiego (dowolnego) jest holowana

- Nie jest zalecane „ściągnięcie” paczki do siebie
- Nie jest zalecane holowanie paczki do ziemi (ryzyko, że spadochron przed lądowaniem wyjdzie z paczki i przejdzie do wariata)
- Jeżeli mamy otwarty spadochron główny i holujemy paczkę od zapasu, sugeruje się przyspieszenie otwarcia spadochronu zapasowego, poprzez „szarpanie” taśm, w celu uwolnienia czaszy z free-bag'a – po otwarciu postępujemy w zależności od zaistniałej konfiguracji
- Jeżeli mamy otwarty spadochron zapasowy i holujemy paczkę od głównego – wypinamy czaszę główną (jeżeli wysokość pozwala, wcześniej wypinamy RSL)

### **Splątanie obu czasz**

Zdecydowanie najgorszy scenariusz, który może się wydarzyć

Im większa wysokość tym większe szanse na wyklarowanie sytuacji

Wypięcie spadochronu głównego powinno być ostatecznością

Nie ma jednego scenariusza działania w takiej sytuacji, gdyż konfiguracji może być wiele, a każda jest nieprzewidywalna

Walczyć trzeba, w ostateczności gdy nie pomoże próba rozplątania czasz, można spróbować wypiąć czaszę główną

### **Awary przy dużej prędkości spadania:**

#### **Twardy uchwyt (nie można wyciągnąć pilocika-uchwyty)**

Nie możesz wyciągnąć uchwytu wyzwalającego, uchwytu pilocika, "myszki" (pull-out)

Postępowanie:

- powyżej wysokości ratowniczej - możesz przez kilka sekund próbować wyciągnąć uchwyt (pilocik), jeżeli nie udaje ci się – wyciągnij zamki i otwieraj natychmiast spadochron zapasowy  
jesteś bardzo blisko wysokości ratowniczej - otwieraj natychmiast spadochron zapasowy

#### **Zgubiony uchwyt**

Podczas procedury otwierania gubisz uchwyt wyzwalający, uchwyt pilocika lub "myszkę" (pull-out) i nie możesz jej znaleźć na swoim miejscu, lub uchwyt pilocika znajduje się w kieszeni pilocika, lub podczas skoku uchwyt wypadł z kieszonki

Postępowanie:

- powyżej wysokości ratowniczej - możesz przez kilka sekund próbować odnaleźć uchwyt (pilocik), jeżeli nie udaje ci się – wyciągnij zamki i otwieraj natychmiast spadochron zapasowy  
jesteś bardzo blisko wysokości ratowniczej - otwieraj natychmiast spadochron zapasowy  
nie ciągnij za taśmę łączącą (możesz spowodować podkowę!)

#### **Przyssanie**

Nie jest to awaria, lecz przy braku odpowiedniego postępowania sytuacja może skończyć się źle wyciągnąłeś uchwyt wyzwalający lub wyrzuciłeś pilocik, a proces otwarcia jest zatrzymany.

Pilocik nie opuścił strefy zawirowań powietrza znajdujących się za tobą nie występuje sytuacja holowania pilocika

Postępowanie:

- zmień pozycję spadania (najlepiej wyprostuj przed siebie szeroko rozstawione ręce, zegnij bardziej kolana) nie szukaj ręką pilocika (możesz spowodować podkowę)

#### **Holowanie pilocika**

Ciągniesz za sobą wypełniony lub niewypełniony pilocik, proces otwarcia jest zablokowany

Postępowanie:

- po stwierdzeniu holowania pilocika wyciągnij zamki i otwórz spadochron zapasowy  
nie czekaj na ewentualne "zapracowanie" pilocika.

#### **Podkowa**

Pilocik lub taśma łącząca zaczepiły o ciebie lub twoje wyposażenie

pokrowiec jest otwarty, pilocik pozostał w kieszonce, osłona opuściła pokrowiec, częściowo wyplotły się linki

ciągniesz za sobą nie otwarty spadochron doczepiony od strony pilocika i taśm nośnych

Postępowanie:

- staraj się utrzymywać przez cały czas stabilną, płaską pozycję spadania
- wyczep czaszę;
- odrzuć taśmy nośne jeśli same nie odchodzą;
- otwórz spadochron zapasowy

#### **Zamknięta osłonka - "KICHA" (czasza pozostaje w osłonie)**

Podczas procesu otwierania czasza pozostaje zamknięta w osłonie - spadasz w pozycji pionowej prędkość spadania może być większa niż podczas płaskiego spadania

Postępowanie:

- wyczep czaszę i otwórz spadochron zapasowy

#### **Zawiązanie czaszy – „GRUCHA”**

Czasza wyszła z osłony , nie widzisz rozłożonego slider'a ,czasza jest zawiązana na poziomie stabilizatorów

Postępowanie:

- wyczep czaszę i otwórz spadochron zapasowy

#### **Zerwanie, wyczepienie taśmy nośnej**

W czasie procesu otwarcia urywa się lub wyczepia jedna z taśm nośnych

Postępowanie:

- za pomocą uchwytu wyczepnego odepnij drugą taśmę;
- otwórz spadochron zapasowy

#### **Przedłużające się otwarcie czaszy**

Czasza wyszła z osłony; widać rozłożony slider; widać stateczniki; czasza nie wypełnia się;

Postępowanie:

- powyżej wysokości ratowniczej – możesz przez kilka sekund próbować symetrycznie zapompować tylnymi taśmami lub uchwytami sterowniczymi, jeżeli nie udaje ci się - wyczep czaszę i otwórz spadochron zapasowy
- bardzo blisko wysokości ratowniczej - wyczep zamki i otwórz spadochron zapasowy.

## **Awarie przy małej prędkości spadania**

#### **Slajder w połowie linek:**

Podczas otwierania spadochronu slajder zatrzymał się w połowie linek ,skrajne komory zwinięte

Postępowanie:

- chwyć uchwyty sterownicze i symetrycznie nimi "zapompuj"
- jeśli pompowanie nie skutkuje a slajder pozostaje wysoko na linkach, wyczep zamki i otwórz spadochron zapasowy.

#### **Przejście linek nad czaszą-"KALAFIOR"**

Po otwarciu spadochronu, jedna lub kilka linek przechodzi przez czaszę i powoduje jej deformację (najczęściej są to linki sterownicze)

Postępowanie:

- jeśli czasza ma duże obroty natychmiast wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy

- jeśli nie ma dużych obrotów i jesteś powyżej wysokości ratowniczej, możesz spróbować ściągnąć linki poprzez głębokie pompowanie odpowiednim uchwytem sterowniczym, jeżeli te czynności nie dają rezultatu, wyczep się i otwórz spadochron zapasowy

### **Rozdarcie czaszy lub pęknięcie linek**

W trakcie otwarcia nastąpiło rozdarcie czaszy lub pęknięcie linek nośnych

Postępowanie:

- sprawdź, poprzez sterowanie, czy czasza pozwala wykonywać stabilnie manewry potrzebne do lądowania (lot bez hamowania, zakręt w jedną, drugą stronę, głębokie hamowanie) jeśli tak: ląduj ostrożnie bez wykonywania gwałtownych manewrów
- w przypadku niestabilności czaszy głównej, wyczep zamki i otwórz spadochron zapasowy

### **Zerwanie lub odhamowanie linki sterowniczej**

Podczas otwarcia urwała się lub odwiązała linka sterownicza

Postępowanie:

- jeśli spadochron wpada w szybkie obroty (małe czasze), wyczep go i otwórz spadochron zapasowy
- jeśli skaczesz z małą, szybką czaszą, lądowanie z urwaną sterówką może skończyć się źle - wyczep czaszę główną i otwórz spadochron zapasowy
- jeżeli posiadasz spadochron duży i stabilny, odhamuj sprawną sterówkę i kontynuuj lot sterując tylnymi taśmami nośnymi  
podczas lądowania nie ściągaj mocno tylnych taśm nośnych - może spowodować to tzw. "złamanie" czaszy i duże zwiększenie prędkości opadania  
przygotuj się na twardsze niż zwykle lądowanie

### **Spadochron nie daje się odhamować:**

Po otwarciu, linki, lub jedna z linek sterowniczych nie daje się odblokować.

Postępowanie:

- jeśli posiadasz małą, szybką czaszę wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy, nie tnij linek sterowniczych i tak nie wylądujesz bezpiecznie
- w przypadku dużego i powolnego spadochronu możesz odciąć zablokowaną sterówkę i sterować oraz lądować za pomocą tylnych taśm nośnych i sprawnej sterowniczej podczas lądowania nie ściągaj mocno tylnych taśm nośnych - może spowodować to tzw. "złamanie" czaszy i duże zwiększenie prędkości opadania  
przygotuj się na twardsze niż zwykle lądowanie

### **Supły na linkach:**

- supły na jednej lub kilku linkach deformują czaszę spadochronu
- supły mogą zablokować slajder i uniemożliwić jego zsuniecie się na taśmy nośne
- supły mogą powodować obroty czaszy

Postępowanie:

- jeżeli czasza wpada w szybkie obroty wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy
- jeżeli nie następują szybkie obroty sprawdź poprzez sterowanie, czy czasza pozwala wykonywać stabilne manewry potrzebne do lądowania (lot bez hamowania, zakręt w jedną, drugą stronę, głębokie hamowanie) jeśli tak: ląduj bez wykonywania gwałtownych manewrów
- w przypadku niestabilności czaszy wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy

### **Pilocik w linkach:**

Podczas otwarcia lub manewrowania pilocik zaczepił o linki spadochronu, najczęściej dzieje się to tuż po otwarciu spadochronu.

Postępowanie:

- sprawdź, poprzez sterowanie, czy czasza pozwala wykonywać stabilnie manewry potrzebne do lądowania (lot bez hamowania, zakręt w jedną, drugą stronę, głębokie hamowanie) jeśli tak: ląduj ostrożnie bez wykonywania gwałtownych manewrów



- w przypadku niestabilności czaszy wyczep ją i otwórz spadochron zapasowy

### **Skręcenie linek:**

Po otwarciu skręcone linki nośne, czasza prawidłowo napełniona

Postępowanie:

- jeśli otwarcie nastąpiło w pobliżu wysokości ratowniczej, a linki są skręcone w znacznym stopniu wyczep czaszę i otwórz spadochron zapasowy
- jeżeli otwarcie odbyło się na normalnej wysokości, rozkręć linki poprzez odpowiednie wymachiwanie nogami lub balansowanie ciałem – dotyczy to tylko dużych, powolnych czasz.
- przy czaszach małych, szybkich, należy wyczepić czaszę i otwierać spadochron zapasowy

### **Skrajne komory zamknięte:**

Slajder na dole, przy taśmach nośnych, skrajne komory spadochronu częściowo wypełnione

Postępowanie:

- chwycić uchwyty sterownicze i symetrycznie nimi "zapompować"

## **SPLĄTANIA:**

### **Owinięcie czaszą skoczka przez drugiego skoczka**

Skoczek jest owinięty czaszą drugiego skoczka, który znajduje się poniżej. Czasza skoczka owiniętego jest prawidłowo napełniona

Postępowanie:

- Nawiążcie ze sobą kontakt i ustalcie plan działania
- Kontrolujcie wysokość!
- Spróbujcie wyplątać się z owiniętej czaszy.
- Chrońcie uchwyty: wyczepny jak i spadochronu zapasowego.
- W przypadku podjęcia decyzji o wypięciu, pierwszeństwo ma ten, który znajduje się niżej. Po wypięciu skoczka, znajdującego się niżej, istnieje duże prawdopodobieństwo, że skoczek owinięty - po zmniejszeniu naprężeń - będzie w stanie wyplątać się z czaszy.
- Jeśli wysokość nie pozwala wam (200 m lub niżej) na bezpieczne wyczepienie, należy lądować w takiej konfiguracji. Skoczek owinięty musi pewnie i mocno trzymać lub oplątać nogami spadochron drugiego skoczka. Nie wolno dopuścić do puszczenia spadochronu partnera! Przygotujcie się na twarde lądowanie.

Zapobieganie:

- Podczas skoków obserwuj innych skoczków w powietrzu i nie zbliżaj się do nich.
- Jeżeli chcesz zrobić zakręt, spiralę to upewnij się wcześniej, że nie ma za lub obok Ciebie innego skoczka.
- Jeśli otwarcie spadochronów nastąpiło w pobliżu innego skoczka, możesz, a nawet powinieneś wyminąć go poprzez sterowanie tylnymi taśmami nośnymi (jeszcze przed odhamowaniem spadochronu) lub uchwytami sterowniczymi.

### **Splątanie się skoczków**

Nastąpiło splątanie się czasz spadochronów, skoczkowie znajdują się jeden nad drugim. Nie występuje owinięcie

Postępowanie:

- Nawiążcie ze sobą kontakt i ustalcie plan działania
- Kontrolujcie wysokość!
- Chrońcie uchwyty: wyczepny jak i spadochronu zapasowego.
- W przypadku podjęcia decyzji o wypięciu, pierwszeństwo ma skoczek znajdujący się wyżej. Takie postępowanie zapobiegnie owinięciu lub zaplątaniu skoczka, na górnej pozycji, w taśmy nośne i linki skoczka dolnego.
- Dopiero teraz dolny skoczek może się wyczepić.
- Jeśli wysokość nie pozwala wam (200 m lub niżej) na bezpieczne wyczepienie, musicie lądować w takiej konfiguracji - oczywiście, jeśli któryś ze spadochronów pozwala na bezpieczne lądowanie! Jeżeli

spadochrony nie nadają się do lądowania, skoczek, który jest mniej zaplątany powinien otworzyć spadochron zapasowy.

- Przygotujcie się na twarde lądowanie.

Zapobieganie:

- Podczas skoków obserwuj innych skoczków w powietrzu i nie zbliżaj się do nich.
- Jeżeli chcesz zrobić zakręt, spiralę to upewnij się wcześniej, że nie ma za lub obok Ciebie innego skoczka.
- Jeśli otwarcie spadochronów nastąpiło w pobliżu innego skoczka możesz, a nawet powinieneś wyminąć go poprzez sterowanie tylnymi taśmami nośnymi (jeszcze przed odhamowaniem spadochronu) lub uchwytami sterowniczymi.

## **Przypadki użycia noża:**

### **Zaplątanie nogi lub ręki w linkach:**

Noga, ręka lub inna część ciała lub wyposażenia zaplątała się w linkę lub linki spadochronu.

Postępowanie:

- Spróbuj wyplątać się z linki lub linek.
- Kontroluj wysokość!
- Jeżeli nie jesteś w stanie się wyplątać odetnij zaplątaną linkę lub linki.
- Skontroluj czasę, czy pozwoli ci bezpiecznie wylądować, jeśli nie, to wyczep zamki i otwórz spadochron zapasowy
- Przed wypięciem skontroluj wysokość, czy pozwoli ci na bezpieczne otwarcie spadochronu zapasowego

Załączniki::

1. Karta rejestracyjna
2. Oświadczenie do karty rejestracyjnej
3. Oświadczenie pasażera tandemu
4. Oświadczenie medyczne
5. Karta rejestracyjna dla ucznia skoczka (podanie o przyjęcie na szkolenie spadochronowe)
6. Lista załadowcza

Załącznik nr 1

## Karta Rejestracyjna

Miejscowość \_\_\_\_\_ , data \_\_\_\_\_ r.

Imię Nazwisko: \_\_\_\_\_

Miasto: \_\_\_\_\_

Kod pocztowy: \_\_\_\_\_

ul. \_\_\_\_\_

telefon: \_\_\_\_\_

adres e-mail: \_\_\_\_\_

PESEL: \_\_\_\_\_

data urodzenia: \_\_\_\_\_

Grupa krwi: \_\_\_\_\_

osoba kontaktowa w razie wypadku: \_\_\_\_\_

tel. osoby kontaktowej w razie wypadku: \_\_\_\_\_

---

---

### Uprawnienia spadochronowe

Nr licencji spadochronowej/ŚK: \_\_\_\_\_

Ważność uprawnień licencji/ŚK: \_\_\_\_\_

Ilość wykonanych skoków do dnia zgłoszenia: \_\_\_\_\_

Nr i data ważności orzeczenia lekarskiego: \_\_\_\_\_

### Karta zestawu spadochronowego

Nazwa spadochronu głównego: \_\_\_\_\_

Nr seryjny spadochronu głównego: \_\_\_\_\_

Nazwa spadochronu zapasowego: \_\_\_\_\_

Nazwa pokrowca spadochronowego: \_\_\_\_\_

Nazwa automatu zabezpieczającego: \_\_\_\_\_

### Oświadczenie

Proszę o rejestrację w Grupie Spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła.

Ja niżej podpisany oświadczam, że zgadzam się na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych Grupy Spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła oraz Stowarzyszenia Lotniczego R24 zgodnie z treścią Ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr.133 poz. 883), a także, że zostałem/am poinformowany/a, o celu zbierania tych danych, prawie wglądu do swoich danych i ich poprawianiu, a także dobrowolności podania tych danych w celu przesyłania mi dodatkowych informacji o Grupie Spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła oraz Stowarzyszeniu Lotniczego R24

\_\_\_\_\_  
(podpis oświadczającego)

Załącznik nr 2

Miejscowość \_\_\_\_\_, data \_\_\_\_\_ r.

### JA NIŻEJ PODPISANY:

1. Deklaruję, że jestem świadomy ryzyka wynikającego z uprawiania sportu spadochronowego i zobowiązuję się postępować tak, aby to ryzyko zminimalizować.
2. Będę przestrzegać zasad bezpieczeństwa zarówno w czasie wolnego spadania, jak i na otwartym spadochronie.
3. Zgadzam się ponosić całkowitą odpowiedzialność za spowodowanie szkody w przypadku nie zachowania zasad bezpieczeństwa w czasie skoku spadochronowego.
4. Oświadczam, że zapoznałem się z ostrzeżeniami (na czaszy i w instrukcji) umieszczonymi przez producentów sprzętu spadochronowego, oraz zrzeczeniem się odpowiedzialności przez producentów spadochronów oraz brakiem możliwości zagwarantowania prawidłowego działania spadochronu nawet przy właściwym jego przygotowaniu do skoku.
5. Oświadczam, że zostałem poinformowany przez instruktora o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia podczas wykonywania skoku, a także o braku możliwości udzielenia pomocy podczas wykonywania skoku.

6. Oświadczam, że po spożyciu alkoholu, środka psychoaktywnego lub przyjęcia (spożycia) środków mogących wpływać na stan lub sposób mojej percepcji oraz w przypadku złego samopoczucia nie będę brał udziału w skokach spadochronowych, ani w innych czynnościach lotniczych.
7. Potwierdzam swoim podpisem zapoznanie się z regulaminem obowiązującym na Strefie Reaktor24 i ich akceptację.
8. Potwierdzam swoim podpisem prawdziwość danych osobowych wpisanych w karcie rejestracyjnej.
9. Oświadczam i potwierdzam własnoręcznym podpisem, że będę wykonywał skoki spadochronowe na sprawnym technicznie spadochronie, który spełnia wszystkie wymogi prawne.
10. Oświadczam że posiadam odpowiednie ubezpieczenie OC.
11. Zwalniam z odpowiedzialności Organizatora skoków i Kierownika skoków, za wypadki lub szkody powstałe w wyniku nieprzestrzegania tego oświadczenia.
12. Oświadczam, że w razie kalectwa, śmierci lub innej utraty zdrowia, Ja, ani moja rodzina, inna osoba, lub prawny przedstawiciel nie wniesiemy żadnych żądań do organizatora skoków.
13. Zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych upoważniam Organizatora skoków do przetwarzania moich danych osobowych i upoważniam/nie upoważniam do wysyłania pocztą elektroniczną informacji organizacyjnych.

Imię i Nazwisko:.....

Własnoręczny podpis: .....

Załącznik nr 3

### **OŚWIADCZENIE PASAŻERA TANDEMU**

Dane osobowe pasażera tandemu: ..... (imie i nazwisko) ..... (adres zamieszkania) ..... ..... (telefon kontaktowy) ..... (e-mail)	Instruktor wykonujący skok tandemowy: ..... (imię i nazwisko)
	Kamerzysta filmujący skok tandemowy: ..... (imię i nazwisko)
	Dane osoby do powiadomienia w razie wypadku: ..... (imię i nazwisko)

..... (PESEL) .....	..... (telefon kontaktowy) .....
..... (Data urodzenia) .....	

Ja niżej podpisany(a), posiadający pełną zdolność do czynności prawnych i pełną świadomość skutków niniejszego oświadczenia woli oświadczam, że z własnej i nieprzymuszonej woli chcę wykonać skok spadochronowy, jako pasażer. Zdając sobie w pełni sprawę, że wykonywanie skoków spadochronowych niesie ze sobą ryzyko uszkodzenia ciała lub nawet śmierci. Oświadczam jednocześnie, że jestem w pełni sprawny/sprawną fizycznie i nic mi nie wiadomo o jakichkolwiek przeciwwskazaniach medycznych do wykonywania przeze mnie skoków spadochronowych. Nigdy wcześniej nie chorowałem (chorowałam) i nie choruje obecnie na choroby układu nerwowego i nie cierpię na zaburzenia psychiczne, choroby serca i układu krążenia lub padaczki. Nie zażywałem (nie zażywałam) narkotyków, środków psychotropowych lub innych o podobnym działaniu jak również nie jestem pod wpływem alkoholu. Zostałem /zostałam poinformowany(a) przez instruktora o niebezpieczeństwie zagrożenia życia lub zdrowia podczas wykonywania skoku, a także o braku możliwości udzielenia mi pomocy podczas wykonywania skoku. Oświadczam, że wykonuje skok z własnej i nieprzymuszonej woli, na własne ryzyko. W razie wypadku lub innego zdarzenia skutkującego szkodą w mieniu lub na osobie, ani ja ani moja rodzina lub inne umocowane prawnie osoby nie będą wnosili żadnych roszczeń do organizatora skoków, osób wykonujących skoków ze mną i innych osób związanych z organizatorem skoków lub producentem sprzętu na, którym będzie on wykonywany. Przed skokiem odbyłem/odbyłam przeszkolenie i znane mi są wszystkie czynności, jakie powinna znać osoba wykonująca skok spadochronowy, jako pasażer. Znam ryzyko z tym związane, które podejmuję z pełną świadomością i na własną odpowiedzialność. Zostałem/zostałam zapoznany/a z ostrzeżeniami oraz zrzeczeniem się odpowiedzialności przez niektórych producentów spadochronów, umieszczonych na czaszy lub w instrukcji spadochronu, oraz brakiem możliwości zagwarantowania prawidłowego działania spadochronu nawet przy właściwym przygotowaniu do skoku. Podane powyżej dane dotyczą mojej osoby i są prawdziwe. Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych na potrzeby działalności Grupy Spadochronowej REAKTOR24 oraz Stowarzyszenia Lotniczego R24 i osób z nią powiązanych. To oświadczenie jest ważne na dowolną liczbę skoków, które będę wykonywać i jednocześnie zastępuje wszystkie inne oświadczenia, jakie zostały przeze mnie złożone wcześniej. Powyższe oświadczenie przeczytałem/ przeczytałam uważnie, ze zrozumieniem i podejmuje bez żadnego nacisku co potwierdzam własnoręcznym podpisem.

.....  
 Data i podpis pasażera

.....  
 Data i podpis osoby przyjmującej oświadczenia

Załącznik nr 4

Imię i Nazwisko: \_\_\_\_\_

PESEL: \_\_\_\_\_

### **OŚWIADCZENIE MEDYCZNE**

Na podstawie art. 95 ust 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.) Zarządza się, co następuje :

§ 1.1. Wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej osób ubiegających się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego lub posiadających świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego dla specjalności wymienionych w art. 95 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz w stosunku do których zostało wprowadzony wymóg posiadania świadectwa kwalifikacji na podstawie art. 94 ust. 8 tej ustawy, zwane dalej, wymaganiami zdrowotnymi na świadectwo kwalifikacji, uważa się za spełnione w przypadku niewystępowania u tych osób schorzeń lub ułomności ograniczających bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych:

1. ujawnio nabytych, wrodzonych lub nabytych nieprawidłowości układu sercowo – naczyniowego,
2. wrodzonych lub nabytych nieprawidłowości układu sercowo – naczyniowego,
3. wrodzonych lub nabytych zaburzeń układu oddechowego
4. funkcjonalnych lub ograniczonych zaburzeń przewodzenia pokarmowego
5. chorób krwi
6. funkcjonalnych lub ograniczonych chorób układu moczowego i jego przydatków
7. chorób przenoszonych drogą płciową
8. funkcjonalnych lub ograniczonych zaburzeń ginekologiczno – położniczych
9. chorób kości, stawów, ścięgien i mięśni, wrodzonych lub nabytych
10. nieprawidłowości wysokości ciała, długości kończyn dolnych i górnych oraz osłabienia siły mięśni uniemożliwiających bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych
11. zaburzeń narządu wzroku i jego przydatków, powstałych wskutek chorób wrodzonych lub nabytych oraz w następstwie zabiegów chirurgicznych oraz urazu oczu
12. zaburzeń w prawidłowym postrzeganiu i rozpoznawaniu barw

**Oświadczam, że nie występują u mnie wymienione w powyższym rozporządzeniu schorzenia lub ułomności ograniczające bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych (wykonywanie skoków spadochronowych) a w przypadku ich występowania zobowiązuję się do odstąpienia od wykonywania czynności lotniczych (wykonywania skoków spadochronowych) i porady lekarskiej.**

Podane przeze mnie informacje są zgodne z moją najlepszą wiedzą. Wyrażam zgodę na przejęcie odpowiedzialności za przeoczenie przeze mnie jakichkolwiek byłych lub obecnych warunków medycznych.

W przypadku złego samopoczucia lub przyjęcia (spożycia) środków mogących wpływać na stan mojej percepcji, nie będę wykonywać skoków ze spadochronem, ani innych czynności lotniczych (zgodnie z § 41. Rozporządzenia MTBiGM, Dz. U. 2013 Nr 0 poz. 664 z dnia 03.czerwca 2013r.)

Miejscowość: \_\_\_\_\_, dn: \_\_\_\_\_ r.

\_\_\_\_\_  
(podpis oświadczającego)

Załącznik nr 5

### Karta Rejestracyjna dla ucznia skoczka

Miejscowość \_\_\_\_\_, data \_\_\_\_\_ r.

Imię Nazwisko: \_\_\_\_\_

Miasto: \_\_\_\_\_

Kod pocztowy: \_\_\_\_\_

ul. \_\_\_\_\_

telefon: \_\_\_\_\_

adres e-mail: \_\_\_\_\_

PESEL: \_\_\_\_\_

data urodzenia: \_\_\_\_\_

Grupa krwi: \_\_\_\_\_

osoba kontaktowa w razie wypadku: \_\_\_\_\_

tel. osoby kontaktowej w razie wypadku: \_\_\_\_\_

### **PODANIE**

Proszę o przyjęcie mnie na kurs spadochronowy w Grupie Spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła oraz wspólne z nią szkolenie teoretyczne i praktyczne.

Ja niżej podpisany oświadczam, że zgadzam się na umieszczenie moich danych osobowych w bazie danych Grupy Spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła oraz Stowarzyszenia Lotniczego R24 zgodnie z treścią Ustawy z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr.133 poz. 883), a także, że zostałem/am poinformowany/a, o celu zbierania tych danych, prawie wglądu do swoich danych i ich poprawianiu, a także dobrowolności podania tych danych w celu przesyłania mi dodatkowych informacji o Grupie Spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła oraz Stowarzyszeniu Lotniczego R24

\_\_\_\_\_  
(Podpis kandydata)

---

---

### **TYLKO DLA NIEPEŁNOLETNICH**

Ja niżej podpisany (a) \_\_\_\_\_prawnym opiekunem

\_\_\_\_\_ zezwalam na szkolenie spadochronowe w Grupie spadochronowej REAKTOR24 Piotr Przybyła

\_\_\_\_\_  
(podpis rodzica-opiekuna)

### **POTWIERDZENIE**

Własnoręczny podpis Pana(i) \_\_\_\_\_

stwierdzam:

Miejscowość: \_\_\_\_\_ dnia: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(podpis i pieczęć stwierdzającego)



Data:		<b>Lista załadowcza</b>	Statek powietrzny:	
Lotnisko / lądowisko: .:			Znaki statku pow.:	

Nr wylotu:.....	Nazwisko i imię skoczka / pasażera tandemu	Spadochron		Kolejny skok	Wysokość skoku [m]	Zadanie / Ćwiczenie	Opóźnienie	Nazwisko i imię instruktora / pilota tandemu	Podpis instruktora / pilota tandemu	Czas lotu:.....	Uwagi
		Typ	Nr seryjny								
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											

Załącznik nr 6

Kierownik skoków:.....

Listę załadowczą sporządził/a:.....

Organizator skoków: