

## 65

### KOMUNIKAT NR 33 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 13 maja 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 218/04

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 12 sierpnia 2004 r., na paralotni Rex 29, na której wykonywał lot uczeń-pilot, lat 58, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Brak kwalifikacji – H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku w Pińczowie odbywały się szkolne loty paralotniowe, zorganizowane przez ośrodek szkolenia lotniczego.

Instruktor przygotował ucznia-pilota do trzeciego w tym dniu lotu oraz omówił zadanie na ten lot. Po przygotowaniu i sprowadzeniu sprzętu, na komendę podaną przez instruktora, uczeń-pilot rozpoczął start za wyciągarką. W tym celu podniósł prawidłowo skrzydło paralotni, rozpoczął bieg i po chwili nastąpiło oderwanie. Na wysokości 3 metrów nad ziemią, nastąpił spadek siły ciągu wyciągarki i paralotnia przeszła do lotu ślizgowego, tracąc wysokość. Uczeń-pilot wykonał międzylądowanie. W tym samym momencie zwiększyła się siła ciągu wyciągarki i uczeń-pilot rozpoczął ponowne wznoszenie. Gdy był na wysokości około 50 metrów zgłosił przez radio, że doznał urazu nogi. Instruktor podał komendę na zakończenie holu. Po wyczepieniu uczeń-pilot kontynuował lot ślizgowy, po prostej, aż do momentu lądowania. Przyziemienie nastąpiło na tylny protektor zabezpieczający. Po lądowaniu instruktor wezwał pogotowie ratunkowe, które przetransportowało mężczyznę do szpitala, gdzie udzielono mu specjalistycznej pomocy.

W analizie zaistniałego zdarzenia Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana

dalej „PKBWL”, opierała się na zeznaniach świadków wypadku.

Według relacji instruktora, po utracie ciągu przez wyciągarkę, uczeń-pilot nie zaciągnął linek sterowniczych przed przyziemieniem, w związku z tym – podczas zetknięcia z ziemią – paralotnia leciała z prędkością trymową wynoszącą około 35 km/h i opadała z prędkością około 1,5 m/s.

Po starcie uszkodzony uczeń-pilot nie puścił przednich taśm nośnych, pomimo komend wydawanych przez instruktora. Tym samym nie miał możliwości zmniejszenia prędkości postępowej i prędkości pionowej przed przyziemieniem. PKBWL na podstawie analizy dokumentacji szkoleniowej stwierdziła, że uczeń miał problemy z utrzymaniem kierunku lotu podczas holowania. W związku z tym nie wyklucza się, że uczeń mógł skoncentrować swoją uwagę przede wszystkim na kontroli kierunku lotu i nie zauważył, że nastąpiło zmniejszenie siły holowania i wystąpiła konieczność wykonania lądowania.

Zgodnie z oświadczeniem instruktora, uczeń-pilot po starcie przez cały czas obserwował skrzydło paralotni i trzymał w dłoniach taśmy nośne, nie reagując na wydawane poprzez radio komendy instruktora: początkowo odnoszące się do puszczenia taśm nośnych, a w późniejszym czasie do konieczności hamowania (zaciągnięcia linek sterowniczych) przed lądowaniem.

Podczas szkolenia za wyciągarką szczególna uwaga zwracana jest na zwiększoną możliwość przeciągnięcia paralotni podczas lotu za holem. Za najczęstszą przyczynę jego wystąpienia (przeciągnięcia), podaje się obustronne zaciągnięcie linek sterowniczych, szczególnie w początkowej fazie lotu za holem – czyli w chwilę po starcie. PKBWL nie wyklucza, że uczeń-pilot posiadając taką wiedzę mógł nie podjąć próby zmniejszenia prędkości lotu, obawiając się, że zaciągając linki sterownicze może doprowadzić do przeciągnięcia paralotni.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był brak reakcji ucznia-pilota (polegający na niezaciągnięciu linek sterowniczych), mającej

na celu zmniejszenie prędkości postępowej paralogotni, po chwilowej utracie siły ciągu i konieczności wykonania lądowania.

#### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Ze względu na upływ czasu PKBWL nie formułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*