

**KOMUNIKAT NR 41
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 24 czerwca 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 984/09

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 14 listopada 2009 r., na paralołtni z napędem Apco Thrust HP S, pilotowanym przez pilota paralołtniowego, lat 29, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Niezdolność – H5”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Czterech pilotów wykonywało loty rekreacyjne na paralołtlniach z napędem. Starty odbywały się z łąki. Loty rozpoczęły się około godz. 12.00. Do czasu zaistnienia wypadku, piloci wykonali po 2-3 loty. Około godziny 15.15 jeden z pilotów (jedyny ustalony świadek zdarzenia), lecąc na wysokości 200 m AGL, zaobserwował, że inny uczestnik lotów, pilot, leci kursem przeciwnym, na wysokości około 180 m AGL. Pilot ten wykonał zakręć o 180°, a po chwili rozpoczął wykonywanie spirali w lewo. Spirala ta została określona przez świadka, jako gwałtowna i z dużym opadaniem. Po kilku sekundach, pilot wykonał gwałtowny zwrot w przeciwnym kierunku i na wysokości oszacowanej przez

świadka na około 100 m, przeszedł do lotu w spirali w prawą stronę. W ocenie świadka, zwrot wykonany przy przejściu ze spirali lewej w prawą był tak gwałtowny, że pilot przeleciał nad skrzydłem. Lot w spirali w prawą stronę był kontynuowany do samej ziemi, a świadek nie zaobserwował jakichkolwiek prób wyprowadzenia paralołtni z tego stanu lotu. Widząc wypadek, świadek niezwłocznie wylądował przy uszkodzonym pilocie, jednak ten nie dawał oznak życia.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była utrata kontroli nad paralołtlnią, spowodowana najprawdopodobniej utratą przytomności lub świadomości w związku z wykonywaniem manewrów akrobacyjnych.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- wykonywanie akrobacji poniżej wysokości 200 m AGL,
- brak spadochronu ratowniczego (spadochronu specjalnego przeznaczenia).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Komentarz:

PKBWL przypomina, iż wszystkie manewry związane ze zwiększonym opadaniem paralołtni łączą

się z dodatkowym ryzykiem i powinny być wykonywane na odpowiedniej wysokości, umożliwiającej wykonanie procedur awaryjnych. Piloci planujący wykonywać podczas lotu manewry o zwiększonym ryzyku, takie jak wykonywanie akrobacji, powinni być wyposażeni w spadochron ratowniczy.

Komisja zwraca również uwagę, że piloci planujący wykonanie lotów powyżej wysokości 100 m nad poziomem ziemi powinni być wyposażeni w spadochron ratowniczy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński