

**KOMUNIKAT NR 15
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 620/10

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 29 czerwca 2010 r., na paralotni z napędem Nukleon 29, na której lot wykonywał pilot paralotniowy, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Grupa kilku pilotów paralotniowych spotkała się na płycie lotniska aeroklubowego, w celu wyko-

nania lotów na paralotniach z napędem. W grupie tej znajdował się również pilot, który uległ wypadkowi. Pilot ten przygotował paralotnię i napęd do startu. Następnie wykonał dwie nieudane próby startu. Trzecia próba startu przebiegła prawidłowo. Po starcie pilota, zarówno osoby znajdujące się na lotnisku, jak i piloci znajdujący się w powietrzu nie obserwowali przebiegu lotu. Po kilku minutach jeden ze świadków znajdujących się na lotnisku zaobserwował opadającą z dużą prędkością pionową paralotnię, tuż przed momentem zetknięcia się pilota z ziemią. Jeden z pilotów znajdujących się w pobliżu miejsca zdarzenia zauważył z powietrza paralotnię leżącą na płycie lotniska, wylądował przy nieprzytomnym mężczyźnie i wezwał pogotowie. Mężczyzna nie dawał oznak życia, więc pilot rozpoczął reanimację. Na miejsce przybyli inni piloci, którzy następnie udali się na drugą stronę lotniska w celu sprowadzenia ratowników medycznych. Po przybyciu ratownik medyczny przejął prowadzenie akcji reanimacyjnej. W tym samym czasie zjawili się pracownicy pogotowia ratunkowego, którzy stwierdzili zgon pilota.

Z ustaleń wynika, że pilot był wyposażony w spadochron ratunkowy, jednak nie stwierdzono próby jego otwarcia. Maksymalna masa startowa parolotni nie była przekroczona.

Po analizie stwierdzonych uszkodzeń napędu parolotniowego Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że uderzenie w ziemię nastąpiło przy dużym przechyleniu na prawą stronę, z dużą prędkością opadania i małą prędkością postępową.

Pilot, lat 37, posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota parolotni z wpisem PPG. Z książki lotów pilota wynika, iż przed zaistnieniem zdarzeniem był on w ciągłym treningu.

Z analizy kierunku i siły wiatru oraz ukształtowania terenu wynika, że płyta lotniska, nad którą miało miejsce zdarzenie znajdowała się na zawietrz-

nej stronie zabudowań miasta w odległości około 1,5 km. PKBWL nie może wykluczyć występowania lokalnych turbulencji nad lotniskiem, które mogły mieć wpływ na lot parolotni.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku lotniczego była gwałtowna utrata siły nośnej parolotni, najprawdopodobniej spowodowana bocznym podwinięciem podczas wykonywania zakrętu z głębokim przechyleniem na małej wysokości.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński