

Warszawa, dnia 23 lutego 2012 r.

Poz. 5

**KOMUNIKAT NR 1  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 lutego 2012 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 47/11**

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 13 sierpnia 2010 r., na paralotni Nucleon 29 z napędem Ecextrem, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"  
w grupie przyczynowej: "Błędy proceduralne – H4"**

2. Opis okoliczności wypadku:

W dniu 13 sierpnia 2010 roku około godziny 6.30 LT, pilot przyjechał na miejsce startu w rejonie Kazimierza k. Rewy i wraz z innymi pilotami rozpoczął przygotowania do lotu w rejonie Zatoki Puckiej. Osoby uczestniczące w tych lotach wywodziły się przede wszystkim z grupy pilotów latających zawodniczo. Do osłony kosza napędu pilota została zamontowana kamera. Lot grupy paralotniarzy był filmowany z pokładu jednej z motoparalotni dwuosobowej, jak również z kamer umieszczonych na ziemi. Około godziny 7.00 nastąpił start grupy do przelotu na trasie. Około godziny 7.50 grupa powróciła na miejsce startu i rozpoczęła lądowania. Trzech pilotów, wśród nich pilot, który uległ wypadkowi, pozostało w powietrzu i zaczęło wykonywać przeloty na małej wysokości wokół operatora kamery usytuowanego na miejscu lądowania.

Podczas tych manewrów pilot oddalił się od miejsca lądowania na około 200 m i z wysokości około 15 m rozpoczął szybki zakręt w prawo. Podczas tego zakrętu pilot znalazł się na wysokości około 7 m. Kontynuując manewr, pilot wykonał pełen obrót o 360°, a następnie poprzez dodanie mocy silnika jeszcze bardziej przyspieszył wykonywanie zakrętu. W tym momencie nastąpiło przeciągnięcie i załamanie profilu lewej, zewnętrznej końcówki skrzydła oraz pogłębienie zakrętu w prawo. Pomimo natychmiastowej reakcji na lewą linkę sterowniczą, pilotowi nie udało się zapobiec zderzeniu z ziemią. Pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

Pilot, lat 37, posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota paralotniowego z wpisanymi do świadectwa uprawnieniami:

- do wykonywania lotów z napędem (PPG) - na paralotni;
- do wykonywania lotów z napędem (PPGG) - na motoparalotni;
- do lotów z pasażerem (CP);
- do wykonywania przeglądu przedlotowego bez prawa wykonywania napraw i regulacji (PDI).

Pilot posiada duże doświadczenie w wykonywaniu lotów na paralotni i paralotni z napędem. Latał regularnie, według jego oświadczenia ostatni lot przed wypadkiem wykonał dwa dni wcześniej. W przeciągu ostatnich 12 miesięcy jego nalot całkowity wyniósł ponad 150 godzin. Warunki atmosferyczne podczas lotu:

- sytuacja baryczna: rejon pod wpływem słabego niżu;
- wiatr przyziemny o kierunku WSW 2- 3 m/s;
- wiatr do wysokości 300 m WSW 3- 4 m/s;
- widzialność powyżej 10 km;
- zjawiska pogodowe nie występowały;
- chmury: brak;
- temperatura powietrza wzrastała od 21°C do 24°C;
- ciśnienie atmosferyczne na poziomie morza wynosiło 1012 hPa;
- turbulencja słaba.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd techniki pilotażu polegający na utracie kontroli nad lotem podczas wykonywania na małej wysokości zakrętu z dużym przechyleniem.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego była zmiana wysokości punktu podczepienia skrzydła do uprzęży.

Nie można wykluczyć, że w czasie wykonywania zakrętu zakończonego wypadkiem wystąpiło zawirowanie powietrza lub podmuch, co mogłoby mieć wpływ na zwiększenie utraty wysokości podczas wykonywania zakrętu.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie wydała zaleceń, lecz raport końcowy zawiera następujący komentarz: "Przy zmianie konfiguracji podczepienia skrzydła należy dokonać analizy wpływu tych zmian na wystąpienie ograniczeń w sterowaniu paralotnią i dokonanie ewentualnych korekt w tym zakresie wynikających z zaleceń producenta".

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych  
Tomasz Kądziołka**