

Warszawa, dnia 31 maja 2012 r.

Poz. 47

**KOMUNIKAT NR 29
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 30 maja 2012 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 204/12

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 25 marca 2012 r., na paralotni Niviuk Peak 25, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował do lotu przy wietrze o prędkości 6 m/s z występującymi podmuchami do 10 m/s. Lot trwał około 45 min. Pilot podjął decyzję o lądowaniu na dolnej półce stanowiska na górze Klin. Będąc na wysokości około 50 m nad planowanym punktem przyziemienia, pilot zmniejszył powierzchnię skrzydła poprzez zaciągnięcie linek zewnętrznych rzędu A (założenie symetrycznego podwinięcia końcówek skrzydła, zwanego „klapami”) i w tej konfiguracji wytracał wysokość. Na wysokości około 10 m nad stokiem, pilot puścił zewnętrzne linki rzędu A w celu odpuszczenia „klap” i jednocześnie wykonał gwałtowne zaciągnięcie linek sterowniczych. W wyniku zbyt głębokiego zaciągnięcia linek sterowniczych nastąpiło zwiększenie kąta natarcia, a po przekroczeniu kątów krytycznych doszło do przeciągnięcia. Niewypełnione w pełni skrzydło paralotni przemieściło się z nad pilota do pozycji: powyżej pilota i za nim. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na wycofanie skrzydła mógł być silniejszy podmuch wiatru. W tej konfiguracji nastąpiło zderzenie ze stokiem. Pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

Przeciągnięcie paralotni ze zmniejszoną powierzchnią skrzydła (w tym przypadku przez symetryczne podwinięcie końcówek skrzydła - „klapy”), ze względu na zwiększone obciążenie powierzchni, następuje już przy wyższej prędkości niż przy skrzydle w pełni wypełnionym. Jednocześnie skrzydło poprzez deformacje wynikające z symetrycznego podwinięcia końcówek skrzydła, a co za tym idzie zwiększone opory, jest wolniejsze, dłużej się rozpędza, nie osiąga swojej zwykłej prędkości, a dostosowanie do zmiennych prędkości wiatru następuje z opóźnieniem.

Pilot przy decyzji wycofania gwałtownego zaciągnięcia linek sterowniczych nie przewidział, iż przy założonych „klapach” zmieniony został zakres prędkości skrzydła. To znaczy, że nawet niewielkie zaciągnięcie linek sterowniczych mogło doprowadzić do przekroczenia minimalnej prędkości dla tej konfiguracji skrzydła, utraty siły nośnej, a w konsekwencji do jego przeciągnięcia.

Lekkie przyhamowanie skrzydła, a następnie jego odpuszczenie przy wychodzeniu z podwinięcia bocznego (jednostronnego) może pomóc w przyspieszeniu powrotu skrzydła do pełnego otwarcia. Należy

jednak zwrócić uwagę, że wychodzenie z „klap” (symetrycznego podwinięcia bocznego skrzydła) powinno się odbywać etapowo, to znaczy najpierw jedna, później druga strona przy zachowaniu właściwej wysokości i kontroli kierunku lotu.

Pilot posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota paralotni. Nalot na paralotniach około 220 godz., w tym 30 godz. na paralotni Niviuk Peak 25.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, przyjęła ustalenia podmiotu badającego, że przyczyną wypadku lotniczego było doprowadzenie do przeciągnięcia skrzydła przy manewrze wyjścia z „klap” (symetrycznego podwinięcia końcówek skrzydła) poprzez głębokie i gwałtowne zaciągnięcie linek sterowniczych.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- niewłaściwy wybór miejsca lądowania - lądowanie na stoku w miejscu występowania lokalnych turbulencji przyziemnych, pojawiających się przy silnym i porywistym wietrze;
- wykonywanie lotu w trudnych, wymagających warunkach meteorologicznych (silny, porywisty wiatr wahający się pomiędzy 6 a 10 m/s);
- odpuszczenie „klap” (symetrycznego podwinięcia bocznego skrzydła) na zbyt małej wysokości. Pilot w takich warunkach mógł kontynuować lądowanie na „klapach” aż do momentu przyziemienia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie wydała zaleceń.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka**