

Warszawa, dnia 10 sierpnia 2012 r.

Poz. 73

**KOMUNIKAT NR 47  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 sierpnia 2012 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 250/12**

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 w dniu 9 kwietnia 2012 r., na paralołni Nucleon 27 z napędem, klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas lotu pilot wleciał w obszar turbulencji nad terenem porośniętym drzewami. Na wysokości około 25 m, w czasie dynamicznego wykonywania zakrętu, nastąpiło jednostronne podwinięcie boczne skrzydła paralołni. Paralołnia zaczęła opadać w rotacji. Wskutek reakcji pilota skrzydło wypełniło się i rozpoczęło stabilny lot, natomiast pilot bezwładnie kontynuując rotację pod ustabilizowanym już skrzydłem, wykonał dodatkowy obrót, który doprowadził do skręcenia linek. Pomimo podjętych prób ich odkręcenia pilot nie był w stanie powrócić do normalnego układu lotu. Wyłączył silnik i przygotował się do twardego lądowania. Podczas lądowania pilot doznał poważnych obrażeń ciała. Ze względu na zbyt małą wysokość, na której zaistniało zdarzenie, pilot nie zdążył zmienić niewłaściwego położenia w jakim się znalazł po napełnieniu skrzydła.

Pilot, lat 43, posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota paralołniowego. Nalot ogólny około 250 godz.

Warunki atmosferyczne podczas zdarzenia: wiatr o prędkości do 4 m/s, z występującą termiką.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej "PKBWL", przyjęła ustalenia podmiotu badającego wypadek, że przyczyną wypadku było wykonywanie lotu na małej wysokości w pobliżu drzew przy występowaniu silnych podmuchów wiatru i turbulencji.

Nie wyklucza się, że czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia było zbyt dynamiczne wykonanie zakrętu w panujących warunkach.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń, jednocześnie zaakceptowała zastosowany przez użytkownika środek profilaktyczny polegający na:

"Precyzyjnym sprawdzaniu warunków pogodowych w fazie planowania lotów".

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych  
Tomasz Kądziołka**