

Warszawa, dnia 28 stycznia 2013 r.

Poz. 12

**KOMUNIKAT NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 24 stycznia 2013 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1362/12

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 14 października 2012 r., na paralołni UP K2, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Lot wykonywany był z pasażerem jako lot zapoznawczy. Start nastąpił około godziny 13.30. Po około 25 minutach lotu pilot skierował się w stronę lądowiska. Gdy był nad terenem lądowiska wykonał jeszcze krążenie w słabym noszeniu, a następnie zbudował czterozakrętową rundę do lądowania. Po wykonaniu ostatniego zakrętu pod wiatr, gdy paralołnia była na wysokości ok. 8 m, wleciała w obszar występowania silnego „duszenia” (prądów zstępujących), które pilot odczuł jako nagłe wystąpienie zmiany kierunku wiatru („w plecy”). Zwiększyła się prędkość opadania paralołni. Pilot reagując na zaistniałą sytuację lekko ściągnął linki sterownicze. Działanie to zwiększyło siłę nośną w niewielkim stopniu i nie udało się pilotowi uzyskać lotu poziomego. Do samego przyziemienia prędkość opadania utrzymywała się w granicach 2-2,5 m/s. Przyziemienie nastąpiło ze zbyt dużą prędkością poziomą i pionową oraz poza zaplanowanym przez pilota miejscem lądowania. W miejscu przyziemienia znajdował się rów o głębokości około 0,5 m i pasażer uderzył nogami w jego ścianę, co było bezpośrednią przyczyną jego kontuzji.

Pilot, lat 59, posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota paralołni, z wpisanymi uprawnieniami: PDI i CP. Nalot ogólny na paralołniach ponad 1000 godz., w tym na UP K2 około 80 godz.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był niezamierzony wlot w obszar występowania prądów zstępujących (opadającej masy powietrza), co doprowadziło do zwiększenia prędkości opadania paralołni i przyziemienia przed wyznaczonym miejscem do lądowania.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń, jednocześnie zamieściła komentarz następującej treści:

"W panujących w czasie wykonywania lotu warunkach meteorologicznych (zmienny wiatr, aktywność termiczna, występowanie pionowych ruchów powietrza) wybór miejsca oraz planowanie podejścia do

lądowania, zwłaszcza w locie z pasażerem, należy wykonać ze szczególną starannością, tak aby ewentualna zmiana kierunku wiatru, czy też turbulencja związana z występowaniem przeszkód terenowych, czy ogólnie z ukształtowaniem terenu, nie wymusiła lądowania w miejscu, które znajdowałoby się poza terenem o bezpiecznej do wykonania takiego lądowania nawierzchni. Należy jednak zwrócić uwagę, że nie wszystkie warunki mogą być przewidywalne i pomimo dochowania takiej staranności zapewnienie warunków bezpieczeństwa w lotach na paralotni nie zawsze jest możliwe. Z tego powodu przepisy zobowiązują organizatora lotu do poinformowania pasażerów o zagrożeniach związanych z wykonywaniem lotów na paralotniach, co pozwala im podejmować świadome decyzje o udziale w takim locie".

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski