

Warszawa, dnia 31 stycznia 2013 r.

Poz. 16

**KOMUNIKAT NR 11
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 30 stycznia 2013 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 499/12

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 26 maja 2012 r., na parolotni Nova Triton 20, klasyfikując do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W miejscu zdarzenia panowały warunki meteorologiczne umożliwiające wykonywanie lotów żaglowo-termicznych na parolotniach. Po starcie - w początkowej fazie lotu - pilot wykonywał go jako lot żaglowy, a następnie, po wykryciu noszenia, jako termiczny. Krążąc w kominie pilot uzyskał wysokość około 450 m nad poziom startu i przeleciał nad górę Chełm. W trakcie lotu obserwował wskazania wielofunkcyjnego urządzenia firmy Brauniger Competino+, jednocześnie mniejszą uwagę poświęcał na obserwowanie przestrzeni oraz zmieniających się warunków pogodowych (nasilający się wiatr). Założonym przez pilota celem lotu była ocena przydatności wskazań niektórych parametrów lotu. Po zauważeniu, że prędkość względem ziemi zmalała, pilot postanowił powrócić nad miejsce startu. Niestety, pomimo przyspieszenia prędkości lotu (użycie speed systemu), pilot stwierdził, że biorąc pod uwagę spore opadanie może dostać się w strefę rotora znad krawędzi stanowiska, w związku z czym skierował się w stronę najbliższej miejscowości, gdzie znajdowały się łąki umożliwiające bezpieczne lądowanie. Pilot z powietrza wybrał jej fragment, który jak mu się wydawało był pokryty suchą trawą. Przelatując nad sadem na wysokości około 15 m nad ziemią, pilot zaczął wysuwać się z uprząży, tak abym mógł przyjąć pozycję do lądowania. W trakcie lotu nad łąkami nagle pilot poczuł, że prawa strona parolotni jest silnie unoszona w górę, w tym czasie ponad 70% skrzydła po jego lewej stronie podwinęło się. Pilot przyhamował prawą stronę cały czas obserwując reakcję skrzydła i zauważył, że prawa strona zaczyna się przeciągać, w związku z tym pilot odpuścił nieznacznie prawą linkę sterowniczą. W wyniku tego działania prawa strona skrzydła ruszyła do przodu i wyraźnie zanurkowała przed samym uderzeniem w ziemię, skrzydło było w połowie napełnione.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, przyjęła ustalenia podmiotu badającego wypadek, że przyczyną wypadku lotniczego był wlot na małej wysokości w obszar odrywającego się komina termicznego, co doprowadziło do podwinienia bocznego skrzydła i gwałtownej utraty wysokości, a w konsekwencji zderzenia z ziemią.

Czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia był fakt koncentracji pilota na wybranym miejscu lądowania, a nie na kontroli warunków istotnych dla jego bezpiecznego wykonania.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń, jednocześnie w raporcie zawarła następujący komentarz:

"Każde lądowanie w terenie przygodnym powinno być, w miarę możliwości, poprzedzone obserwacją tego miejsca, ze szczególnym zwróceniem uwagi na występujące warunki atmosferyczne".

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Ołowski