

**KOMUNIKAT NR 60
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 września 2011 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 22 stycznia 2011 r., na paralotni z napędem Revolution 26, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Postępowanie umyślnie – H1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, wraz z kolegą, przyjechał około godziny 13.00 LMT na łąkę w celu wykonania lotów na paralotniach z napędem. W ocenie kolegi pilota, wiatr przyziemny był w praktyce niewyczuwalny, a kierunek startu został określony dopiero po wystawieniu wskaźnika wiatru. Po przygotowaniu paralotni i rozgrzaniu silników, obaj piloci przygotowali się do startu w kierunku południowym. Pierwszy wystartował kolega pilota. Po oderwaniu się od ziemi zakręcił w lewo i wzniósł się do wysokości około 50 m AGL. Po około 7 minutach lotu pilot tej paralotni stwierdził, że prędkość wiatru wzrosła, a kierunek wiatru zmienił się na południowo-zachodni.

Zaczęła też być odczuwalna turbulencja powietrza. W tym czasie wystartował drugi pilot. Jego start został wykonany z tego samego miejsca i również w kierunku południowym. Po oderwaniu od ziemi wykonał zakręt w prawo o około 180°. W czasie lotu z wiatrem na małej wysokości nastąpiło podwinięcie boczne 1/3 prawej części skrzydła. Paralotnia obniżyła lot, skrzydło odzyskało pierwotny kształt, a pilot przyziemił na nogi i przewrócił się do przodu. Widząc tę sytuację, pilot pierwszej paralotni postanowił wylądować w pobliżu kolegi. Jednak prędkość wiatru wzrosła na tyle, że jego paralotnia ledwo przemieszczała się w kierunku południowo-zachodnim. Cały czas występowała turbulencja powietrza. Pilot ten wylądował kilkadziesiąt metrów na wschód od leżącego pilota i podbiegł do niego. Pilot był nieprzytomny i z trudem oddychał. Wezwane telefonicznie pogotowie ratunkowe przyjechało po około 20 minutach. Personel pogotowia udzielił pierwszej pomocy medycznej, a następnie pilot został przetransportowany do szpitala. Pilot zmarł w wyniku obrażeń odniesionych podczas przyziemienia.

Pilot posiadał świadectwo kwalifikacji pilota paralotni (PP) z uprawnieniami do wykonywania lotów z napędem (PPG) oraz do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego bez prawa wykonywania napraw i regulacji (PDI). Świadectwo kwalifikacji i uprawnienia ważne do 17 maja 2010 r. (poza terminem ważności w dniu wypadku). Zgodnie z książką lotów, pilot loty na paralotniach wykonywał od 2003 r. W tym samym roku zaczął latać na paralotni z napędem. Nalot na skrzydło

Revolution 26, na którym nastąpił wypadek, wynosił prawdopodobnie kilkanaście godzin.

Warunki atmosferyczne podczas lotu:

Wiatr przyziemny – około 2 m/s, z przewagą kierunku południowego, południowo-zachodniego. Na wysokości oszacowanej na 13÷15 m prędkość wiatru osiągała prędkość około 10 m/s. Występowała turbulencja powietrza. Nie ustalono, czy przed lotem pilot zapoznawał się z informacjami meteorologicznymi.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wy-

padku lotniczego było wykonanie startu w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie wydała zaleceń, lecz raport końcowy zawiera następujący komentarz:

„Piloci, którzy jak parolotniarze nie podlegają żadnemu systemowi okresowej kontroli wiadomości teoretycznych, powinni we własnym zakresie utrwalać posiadaną wiedzę, również w zakresie meteorologii i stale ją rozszerzać”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński