



MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Dot. zdarzenia nr: 1362/12

## UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: dr inż. Michał Cichoń

Członek Komisji: mgr inż. Bogdan Fydrych

Członek Komisji: mgr Wiesław Jedynak

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Członek Komisji: lic. Robert Ochwat

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

W dniu 9 stycznia 2013 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika informacje o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego parolotni UP K2, które wydarzyło się w dniu 14 października 2012 r., w miejscowości Radawiec. Działając w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

*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 przed hangarem szybowcowym wykonał jeszcze krążenie w słabym noszeniu a następnie zbudował czterozakrętową rundę do lądowania. Po wykonaniu ostatniego zakrętu pod wiatr, gdy*

*paralotnia była na wysokości ok. 8 m, wleciała w obszar występowania silnego „duszenia” (prądów zstępujących), które pilot odczuł jako nagłe wystąpienie zmiany kierunku wiatru z SE na NW („w plecy”). Zwiększyła się prędkość opadania paralotni. 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 ok. 0,5 m i pasażer uderzył nogami w jego ścianę, co było bezpośrednią przyczyną jego kontuzji.*

### **Przyczyny incydentu lotniczego:**

**Niezamierzony wlot w obszar występowania prądów zstępujących (opadającej masy powietrza) co doprowadziło do zwiększenia prędkości opadania paralotni i przyziemienia przed wyznaczonym miejscem do lądowania.**

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

### **Komentarz Komisji:**

*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 ukształtowania 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.*

### **Nadzorujący badanie**

mgr Agata Kaczyńska: \_\_\_\_\_ *podpis na oryginale*