



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

Dot. zdarzenia nr: 1717/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Andrzej Pussak

Z-ca Przewodniczącego Komisji: mgr inż. Jacek Jaworski

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: inż. Tomasz Makowski

Podczas posiedzenia w dniu 22 listopada 2013 r., Komisja rozpatrywała przedstawione przez użytkownika informacje o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego parolotni Sinthesis 31LT z napędem PPG Moster 185 (Vittorazi), które wydarzyło się w dniu 20 października 2013 r., w miejscowości Suków (woj. Świętokrzyskie). 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 przekazane przez użytkownika zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot parolotniowy posiadający Świadectwo Kwalifikacji z uprawnieniami między innymi do wykonywania lotów na parolotni z napędem, mężczyzna lat 34, wykonywał lot rekreacyjny w godzinach późno popołudniowych – zdarzenie nastąpiło około godziny 17.20. Podczas lotu pilot zauważył, że nastąpiło poluzowanie mocowania kontenera spadochronowego systemu hamującego (RSH) przy uprzęży, co mogło stwarzać zagrożenie odpadnięcia podczas lotu. Poluzowanie polegało na wysunięciu się części taśmy mocującej z plastikowego elementu zamocowanego na kontenerze. Pilot zdecydował się na wykonanie lądowania zapobiegawczego. Wykonując podejście do lądowania w nieznanym sobie terenie, pilot nie zauważył linii trójki

elektrycznej, biegnącej na niewielkiej wysokości. Doszło do zaczepienia skrzydłem o przewody elektryczne i zwarcia instalacji. Ponieważ zdarzenie nastąpiło niemalże w końcowej fazie podejścia pilot praktycznie wylądował na ziemi nie doznając żadnych obrażeń. Pilot natychmiast wypiął się z uprzęży i bez powiadomił Straż Pożarną o zdarzeniu.

Skrzydło paralotni pozostawało nadal zaczepione na linii energetycznej. Wskutek zadziałania systemu samoczynnego ponownego załączania, przewodami został ponownie przesłany prąd, co doprowadziło do kolejnego zwarcia i zapalenia się paralotni. W wyniku pożaru paralotnia uległa całkowitemu zniszczeniu.

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż zdarzenie miało miejsce około godziny 17.20. Biorąc pod uwagę, że zachód słońca dla miejsca zdarzenia tego dnia miał miejsce o godzinie 17.49, to istnieje obawa, że obserwacja przeszkód na ziemi mogła być już utrudniona, a biegnąca na tle łąki linia przesyłowa niemalże niewidoczna.

Odrębnym zagadnieniem jest powód, dla którego pilot musiał podejmować decyzję o wykonaniu lądowania zapobiegawczego. Fakt poluzowania się mocowania pokrowca RSH, może świadczyć np. o:

- nieprawidłowym jego zamocowaniu już przed startem i niewłaściwie przeprowadzonym sprawdzeniem; lub
- odblokowaniu podczas lotu na przykład wskutek zaczepienia; lub
- nieprawidłowym przepleceniu (w plastikowej klamrze zamocowanej na pokrowcu) taśmy mocującej co też jednak powinno zostać wykryte przez pilota podczas przeglądu przedlotowego.

Podsumowując należy zwrócić uwagę, że w omawianej sytuacji mamy faktycznie do czynienia z dwoma zdarzeniami mi lotniczymi na poziomie incydentów:

- ✓ **pierwszym** – polegającym na poluzowaniu się mocowania RSH do uprzęży, co mogło skutkować niezamierzonym jego odczepieniem podczas lotu i w konsekwencji np. uderzeniem w jednostkę napędową;
- ✓ **drugim** – polegającym na niezauważeniu przebiegającej w poprzek toru podejścia do lądowania linii energetycznej – co skutkowało zaczepieniem o nią skrzydła paralotni.

Przyczyny incydentów lotniczych:

Pierwszego – niewłaściwie przeprowadzona kontrola przedstartowa.

Drugiego – niezauważenie na trasie dolotu do wybranego miejsca lądowania zapobiegawczego biegnącej kolizyjnie linii energetycznej. Niewykluczone, że

okolicznością sprzyjającą popełnieniu tego błędu mogła być pora wykonywania lotu, to znaczy około 20 minut do zachodu słońca (czas zimowy).

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Komentarz Komisji:

Komisja przypomina o konieczności właściwego przeprowadzania przeglądów przedlotowego i przedstartowego oraz właściwego przygotowania wyposażenia do lotu, które powinny obejmować wszystkie jego elementy.

Nadzorujący badanie

mgr Agata Kaczyńska: *podpis na oryginale*