

OBWIESZCZENIE Nr 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
z dnia 25 listopada..... 2009 r.
o sprostowaniu błędów

Na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. Nr 62, poz. 718, z 2001 r. Nr 46, poz. 499 i z 2002 r. Nr 74, poz. 676) w Komunikacie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr 60 z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 498/08 prostuje się następujące błędy:

- 1) w pkt 1 zamiast wyrazu „motolotni” powinien być wyraz „paralotni”;
- 2) w pkt 2 zamiast wyrazu „motolotni” powinien być wyraz „paralotni”;
- 3) w pkt 2 zamiast wyrazu „motolotnia” powinien być wyraz „paralotnia”.


PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

KOMUNIKAT Nr 30

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia ... 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 498/08

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 27 lipca 2008 r. na motolotni APCO Vista L, pilotowanym przez pilota paralotniowego, lat 59, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne – H4”**,
oraz do kategorii: **„Czynnik środowiskowy”**,
w grupie przyczynowej **„Meteorologiczne – E1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas zorganizowanych lotów paralotniowych z użyciem wyciągarki samochodowej do startu, doszło do poważnego zakłócenia procesu startu motolotni na holu. Gdy motolotnia osiągnęła wysokość około 60 m, skrzydło motolotni gwałtownie odchyliło się do tyłu. Obserwujący tę sytuację kierownik startu wydał komendę wyciągarkowemu „odpuść linę”. Wyciągarkowy zwolnił bęben wyciągarki samochodowej. Po zlurowaniu liny nastąpiło wahnięcie skrzydła motolotni do przodu („wyprzedzenie skrzydła”) i zmniejszenie jego kąta natarcia. Pilot nie zapanował nad skrzydłem i dopuścił do zbyt dużego wahnięcia się skrzydła motolotni w przód, co doprowadziło do podwinięcia czołowego skrzydła, które przeszło w podwinięcie boczne. Pilot paralotni, będąc na wysokości 10 m, zainicjował otwarcie spadochronu. Paralotnia, będąc w rotacji, z dużym przechyleniem w prawo, zderzyła się z ziemią. Pilot motolotni wskutek uderzenia w ziemię doznał śmiertelnych obrażeń ciała.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, zwraca uwagę, że latanie w trudnych warunkach termicznych jest obciążone dodatkowym ryzykiem. Z tego też powodu, przy podejmowaniu decyzji o locie, zawsze musimy zadać sobie pytanie, czy warunki w jakich decydujemy się na start są warunkami odpowiadającymi naszemu doświadczeniu i umiejętnościom pilotażowym. Na podstawie zeznań świadków, PKBWL przyjęła, że warunki meteorologiczne w dniu wypadku nie należały do łatwych.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, ustaliła, że przyczyną wypadku była utrata przez pilota kontroli nad skrzydłem w fazie holowania, co mogło być spowodowane:

- nagłym podmuchem,
- brakiem lub niewłaściwą reakcją na zmianę stanu lotu,
- lub oboma przyczynami jednocześnie.

Komentarz: Pilot rzucił spadochron na wysokości około 5-10 m nad ziemią. Gdyby pilot podjął wcześniej decyzję o użyciu spadochronu, mogłoby to zmniejszyć skutki odniesionych przez niego obrażeń.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

