



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 640/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Jacek Jaworski
Z-ca przewodniczącego Komisji:	mgr inż. Andrzej Pussak
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Edward Łojek
Członek Komisji:	inż. Tomasz Makowski
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 30 kwietnia 2014 r., okoliczności zdarzenia lotniczego parolotni Chinook 2, które wydarzyło się w dniu 18 maja 2013 r., w miejscowości Nowe n/Wisłą, 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 uchylającego 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 o zdarzeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania ustalając:

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

W czasie wykonywania lotu panowały następujące warunki pogodowe: Wiatr z kierunku około 90°. Prędkość wiatru przyziemnego w czasie startu: 5 – 6 m/s. W czasie lotu wiatr usiłił się do prędkości większej, niż prędkość postępową parolotni. Występowały silne porywy wiatru z odchyłką północno-zachodnią.

Pilot „A” przybył na miejsce startu około godziny 9.00. W tym czasie loty żaglowe w rejonie skarpy wykonywało już dwóch parolotniarzy – piloci „B” i „C”. Obaj parolotniarze („B” i „C”) wylądowali i udzieli przybyłemu pilotowi „A” informacji o panujących warunkach meteorologicznych. Pilot „A” przygotował parolotnię, wystartował i wykonywał lot żaglowy. Po pewnym czasie wystartował ponownie jeden z pilotów – pilot „B”, który posiadał większe doświadczenie, niż pilot „A”. Po 5 minutach od startu, około godziny 9.30, pilot „B” stwierdził, że wiatr niebezpiecznie się usiła i trzeba niezwłocznie lądować. Będąc jeszcze w powietrzu, z odległości oszacowanej przez niego na około 50 m, próbował przekazać mniej doświadczonemu pilotowi „A” informację, krzycząc, że trzeba niezwłocznie lądować, bo „zrobiło się za mocno”. Osoby przebywające w miejscu startu, oceniając, że wiatr przyziemny mocno się nasila, również krzyczały do pilota by założył tzw. klapy i lądował. Pilot „B” mając na uwadze możliwość występowania zawirowań powietrza nad startowiskiem, do lądowania wybrał dość szeroką łąkę położoną u podnóża skarpy, około 600 m na południe od miejsca startu. Wylądował na tej łące bez przeszkód. Po lądowaniu wykonywał gesty i pozostawił na ziemi rozłożoną parolotnię, aby wskazać pilotowi „A” bezpieczne miejsce lądowania. Pilot „A”

próbował podejść do lądowania w miejscu startu, jednak coraz silniejszy wiatr zaczął cofać parolotnię w kierunku linii średniego napięcia i zabudowań w miejscowości Nowe. Miejsce lądowania znoszonej przez wiatr parolotni wypadło na boisku, pomiędzy budynkami wielorodzinnymi, w strefie rotorów. W czasie lądowania pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

Przyczyny wypadku:

- 1) Nieprawidłowa analiza warunków atmosferycznych;
- 2) Spóźniona decyzja o przerwaniu lotu przy zwiększającej się prędkości wiatru.

Komisja nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Komisja postanowiła umieścić dodatkowo następujący **komentarz**:

Komisja przypomina, że prawidłowa analiza warunków pogodowych jest niezbędnym elementem przygotowania do lotów. Bieżąca obserwacja i analiza pogody musi być prowadzona również w czasie lotu. Piloci powinni być przygotowani do podjęcia decyzji o niezwłocznym lądowaniu, jeśli warunki pogodowe utrudniają dalsze wykonywanie bezpiecznego lotu.

Nadzorujący badanie:

mgr Tomasz Kuchciński *podpis na oryginale*