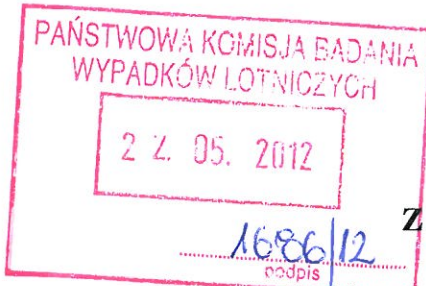




Warszawa, dnia 2012-04-26

Użytkownik prywatny  
(Użytkownik statku powietrznego)



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego -  
PKBWL  
321/12

## RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z art. 134 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

### 1. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

21 kwietnia 2012 r. godz. 12.30 czasu lokalnego

### 2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Start: Żmijewo-Gaje (Konopki).

Lądowanie: Żmijewo-Gaje (Konopki).

### 3. Miejsce zdarzenia:

Żmijewo-Gaje (Konopki).

### 4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel/użytkownik statku powietrznego:

Paralotnia Nova Mambo S – rok produkcji 2007.

### 5. Typ operacji:

Lot samodzielny.

### 6. Faza lotu:

Lądowanie

### 7. Warunki lotu:

VFR – oświetlenie naturalne – południe.

### 8. Czynniki pogody:

Wiatr 4-6 m/s (w porywach do 8 m/s) – w osi pasa startowego, bez odchyłek.

### 9. Organizator lotów / skoków:

Nie dotyczy – lot indywidualny

### 10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Pilot lat 44, posiadający Świadectwo Kwalifikacji pilota paralotniowego ważne do grudnia 2012. Pierwszy lot w roku 2012. Nalot w roku 2011 około 25 godzin.

## 11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Przy podejściu do lądowania pilot wytracał wysokość „esując” przed progiem pasa nad gospodarstwami. Po wytraceniu wysokości na ostatniej prostej okazało się, że z powodu silnego wiatru parolotnia ma małą prędkość postępową względem ziemi. Przy przekraczaniu linii drzew oddzielających lądowisko od drogi na wysokości około 15 – 20 m pilot napotkał strefę turbulencji, która spowodowała powstanie jednostronnego podwinięcia bocznego skrzydła - klapy - na około 30-40 % powierzchni skrzydła. Klapa została wyprowadzona, jednak spowodowana przez nią utrata wysokości doprowadziła do sytuacji, w której pilot z parolotnią opadli w koronę drzewa. Parolotnia nie zaczepiła się o gałęzie i pilot uderzył w ziemię.

## 12. Przyczyna (przyczyny) zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia było wytracanie wysokości bez zachowania odpowiedniego jej marginesu nad terenem potencjalnie turbulentnym. Podwinięcie skrzydła spowodowało gwałtowną utratę około 5-10 m, co spowodowało konieczność lądowania na drzewie, które jednak nie utrzymało ciężaru pilota.

### Komentarz:

W warunkach topograficznych lądowiska przy silnym wietrze czołowym, lepszym rozwiązaniem byłoby wytracanie wysokości z boku lądowiska, nad sąsiednim polem, przed linią drzew powodujących turbulencje.

## 13. Zastosowane środki profilaktyczne:

-

## 14. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

-

## 15. Załączniki:

-

**KONIEC**

Skład i podpisy zespołu badającego lub osoby badającej:

.....  
.....  
.....

SEKRETARZ  
Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych

Agata Kaczyńska

(pieczęć i podpis osoby nadzorującej badanie z ramienia PKBWL)

(podpis (i pieczęć) przedstawiającego informację)

Uwaga: Raport niniejszy po podpisaniu podlega wysłaniu do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych wraz z załącznikami i dokumentacją zebraną podczas prowadzenia badania.