

Warszawa, dnia 10 lutego 2017 r.

Poz. 114

**KOMUNIKAT NR 111
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lutego 2017 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 870/2016

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 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 Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 9 maja 2016 r. na paralołni ALPINA 2ML (Ozone), klasyfikuję do kategorii:

**"Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej: "H1 – Postępowanie umyślne".**

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 23 czerwca 2016 r.

Masyw leśny góry Skrzyczne. W dniu 9 maja 2016 r. pilot wystartował ze startowiska na Skrzycznym. Początkowo pilot nabrał wysokości a następnie podczas zniżania nastąpiło wypadnięcie pilota z uprzęży. Paralołnia poleciała dalej. Pilot zginął w wyniku obrażeń doznanych podczas upadku. Według danych z wariometru łączny czas lot paralołni wyniósł 21 minut. Podczas oględzin sprzętu paralołniowego nie stwierdzono uszkodzeń, które wskazywałyby na przyczynę zdarzenia, stwierdzono natomiast między innymi, że taśmy uprzęży były rozpięte. Nie stwierdzono uszkodzeń klamer uprzęży wskazujących na ich niesprawność.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Nie ustalono przyczyny zdarzenia lotniczego.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

To kolejny tragiczny wypadek związany z niezapięciem taśm udowych i piersiowych. Często dochodzi do zapięcia kokpitu ale niezapięcia taśm udowych i piersiowych uprzęży. Zabrakło przeprowadzenia kontroli przedstartowej, która dla pilota winna być obowiązkiem ale także nawykiem.

Przypomina się wszystkim pilotom lotni oraz parolotni, że jeżeli mamy krótką przerwę w lotach, to odpinamy wszystkie pasy upręży, nie tylko udowe, ponieważ często dochodzi do sytuacji, w której zapomina się o ich ponownym zapięciu.

Przypomina się, że uprząż powinna być dobrze dopasowana do ciała, jeżeli tak nie jest, to należy przeprowadzić stosowną regulację.

Zwraca się także uwagę, że po każdym zapięciu i po usłyszeniu charakterystycznego trzasku, który oznacza prawidłowo zapięcie pasów oraz ich zablokowanie w zamku, dokonujemy dodatkowo energicznego szarpnięcia za każdy pas, sprawdzając w ten sposób prawidłowo zamknięcie i zablokowanie pasów udowych i piersiowych w zamku upręży. Brak charakterystycznego trzasku zapinanych pasów w zamku może oznaczać niesprawność zamka upręży.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson