



Dot. incydent nr: 610/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 11 czerwca 2014 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zdarzenia lotniczego parolotni z napędem Snake, które wydarzyło się 14 maja 2014 r., w Piastowie – lotnisko EPRP, 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/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Doświadczony pilot wykonywał start do lotu, w którym miał sprawdzić regulację nowego, dość ciężkiego napędu i dopasowanie podwieszenia. Warunki pogodowe: wiatr 0 – 1 m/s, z kierunków 225 – 270 stopni. Miejsce startu o nawierzchni trawiastej, skoszone, dość równe. Start wykonany został w kierunku 240 stopni. W początkowej fazie rozbiegu skrzydło zostało prawidłowo wyniesione, lecz zwiększenie obrotów silnika wykonane zostało około pół sekundy za późno, w stosunku do optymalnego położenia skrzydła nad głową pilota. Zwiększenie obrotów było dość duże, gdyż pilot chciał uzyskać odpowiednią moc, zanim skrzydło przemieści się zbyt do przodu. W konsekwencji dużego zwiększenia obrotów wystąpił duży moment odśmigłowy obciążający prawą nogę pilota. W tym czasie skrzydło przemieszczając się do przodu zmniejszyło kąt natarcia, a siła ciągu napędu coraz bardziej dociskała do ziemi pochylonego pilota. Jednocześnie pilot napotkał nieznaczne obniżenie terenu, co w konsekwencji doprowadziło do skręcenia stawu kolanowego prawej nogi i jego upadku. Przed upadkiem pilot wyłączył napęd. Skrzydło i napęd nie uległy uszkodzeniu. W czasie zaistnienia zdarzenia pilot pokonał około 40 m w czasie około 10 s.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Zbyt gwałtowne zwiększenie mocy silnika, w sytuacji braku zrównoważenia obciążenia przez siłę nośną skrzydła.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Komentarz użytkownika:

Przy silnikach o stosunkowo dużej mocy, ciągu śmigła i masie, w początkowej fazie startu należy stosować zasadę płynnego zwiększania mocy, natomiast pełnej mocy używać dopiero w sytuacji pełnego kontaktu ze skrzydłem i wyraźnie odczuwalnej sile nośnej.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

mgr Tomasz Kuchciński *podpis na oryginale*