

Raport Końcowy

WYPADEK 1295/10



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

Raport Końcowy

Wypadek

ZDARZENIE NR 1295/10

STATEK POWIETRZNY Motoparalotnia PPG

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA

26 listopada 2010 r. w miejscowości Przyłogi k. Smyków



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1295/10			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	26 listopada 2010 r.			
Miejsce zdarzenia:	Przyłogi k. Smykowa			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Paralotnia z napędem PPG, Dudek Nucleon 29			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot paralotniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	1	-	-	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Agata Kaczyńska do 13.11.2016 r. od 05.02.2018 r. Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Informacja o zdarzeniu			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	25 czerwca 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

Wypadek

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

26 listopada 2010 r., ok. godz. 13:00 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Przyłogi k. Smykowa

5. Miejsce zdarzenia:

Przyłogi k. Smykowa

6. Typ operacji:

Lot testowy

7. Faza lotu:

Testy paralotni

8. Warunki lotu:

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody:

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

10. Organizator lotów:

Prywatny

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

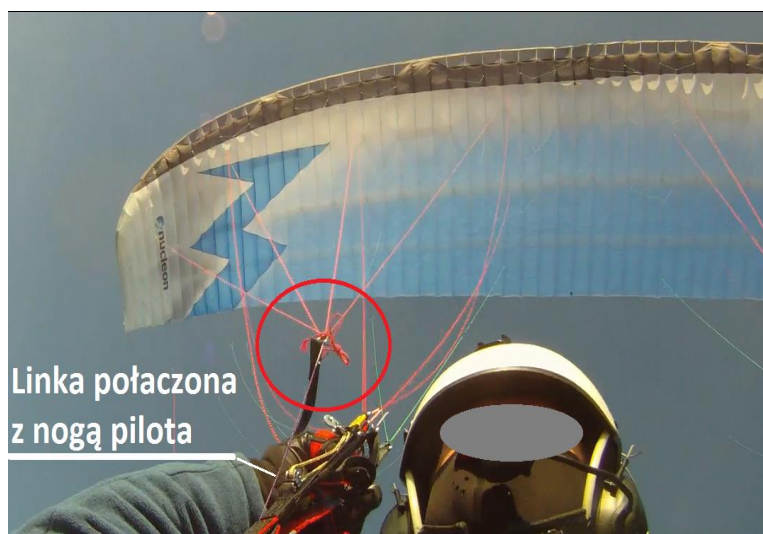
Pilot, mężczyzna lat 45 obywatel polski, posiadający uprawnienia do wykonywania lotów wydane w Niemczech (Sport Pilot Licence).

12. Obrażenia załogi:

W wyniku wypadku pilot paralotni z napędem (PPG) poniósł śmierć na miejscu.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

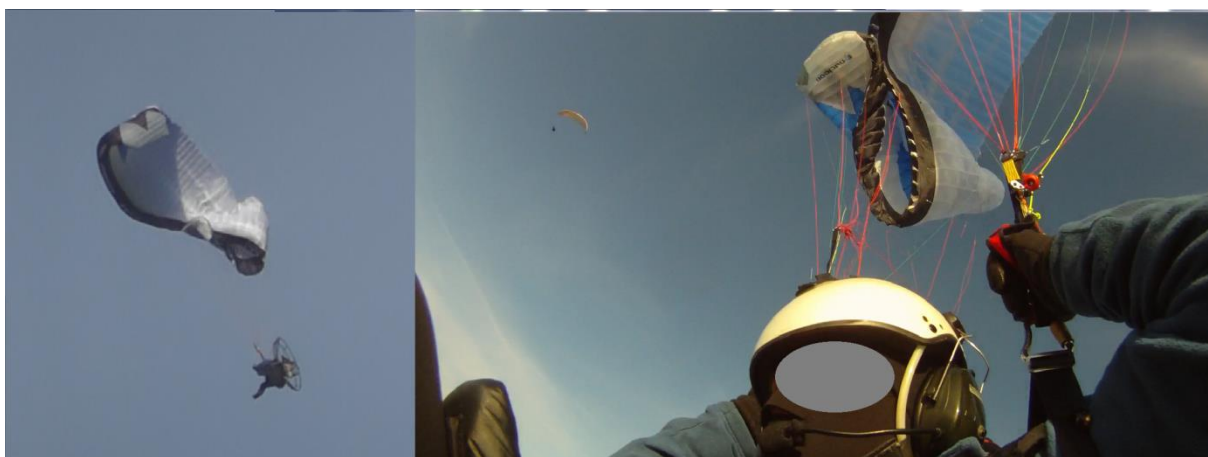
W dniu 26 listopada 2010 r. pilot paralotni (zwany dalej pilotem) zaplanował wykonanie serii lotów testowych na paralotni z napędem (PPG) wyposażonej w skrzydło Nucleon 29 z napędem plecakowym Techno Fly Vento 125. Skrzydło Nucleon jest wyposażone w profil samostateczny, który jest odporny na podwinięcia. Skrzydło było nowe, wyprodukowane w listopadzie 2010 r. Pilot nie uzgadniał programu prób w locie z producentem skrzydła ani z Urzędem Lotnictwa Cywilnego. W celu przeprowadzenia testów, pilot dokonał przeróbki skrzydła paralotni w układzie linek nośnych. Bez uzgodnienia z producentem zamontował dodatkowe rozwiązanie konstrukcyjne ułatwiające podwinięcie się prawej części skrzydła (rys. 1).



Rys.1 Widok na skrzydło paralotni i przeróbki w układzie linek nośnych. (źródło PKBWL)

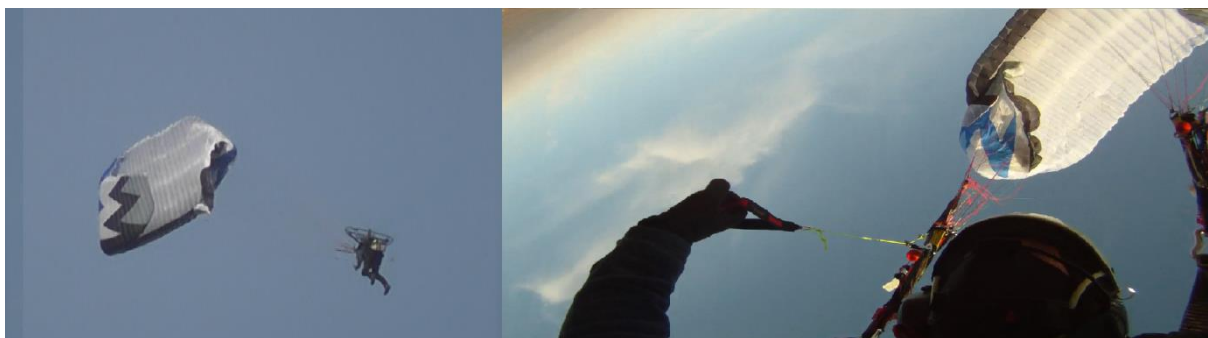
Próby przebiegały w taki sposób, że na wysokości około 500 m pilot wyłączał silnik, nakładał na stopę mocowanie linki, która była połączona z czterema linkami zamocowanymi w miejscu mocowania pierwszego rzędu linek nośnych. Po wyprostowaniu nogi następowało naprężenie tych linek i ściągnięcie krawędzi natarcia skrzydła w dół, co prowadziło do podwinięcia się prawej strony skrzydła. Próby były rejestrowane kamerami z powietrza i z ziemi. W pierwszym locie testowym, po nabraniu około 500 m wysokości pilot przystąpił do wykonywania założonych przez siebie prób. Po każdej wykonanej próbie pilot uruchamiał silnik i wznosił się ponownie na wysokość około 500 m. Podczas jednej z kolejnych prób nastąpiło skręcenie linek. Świadkowie określili sytuację jako niebezpieczną, pilot nie użył systemu ratowniczego, w który był wyposażony. Linki się rozplątały. Po lądowaniu świadkowie zapytali go dlaczego nie użył systemu, nie odpowiedział na to pytanie.

Podczas piątego lotu pilot miał powtórzyć próby, uznał jednak, że wykona je z większą dynamiką. Po nabraniu około 500 m wysokości doprowadził do podwinięcia się prawej strony skrzydła. Skrzydło rozłożyło się dość szybko i już bez naboru wysokości, na wysokości około 250 m pilot kolejny raz doprowadził do podwinięcia skrzydła (rys. 2).



Rys.2. Kadr z wykonanego kamerami zapisu lotu. Widać składające się skrzydło. [źródło Policja]

Prawa końcówka skrzydła uwięzła w linkach (rys. 3) i skrzydło weszło w spiralę upadkową.



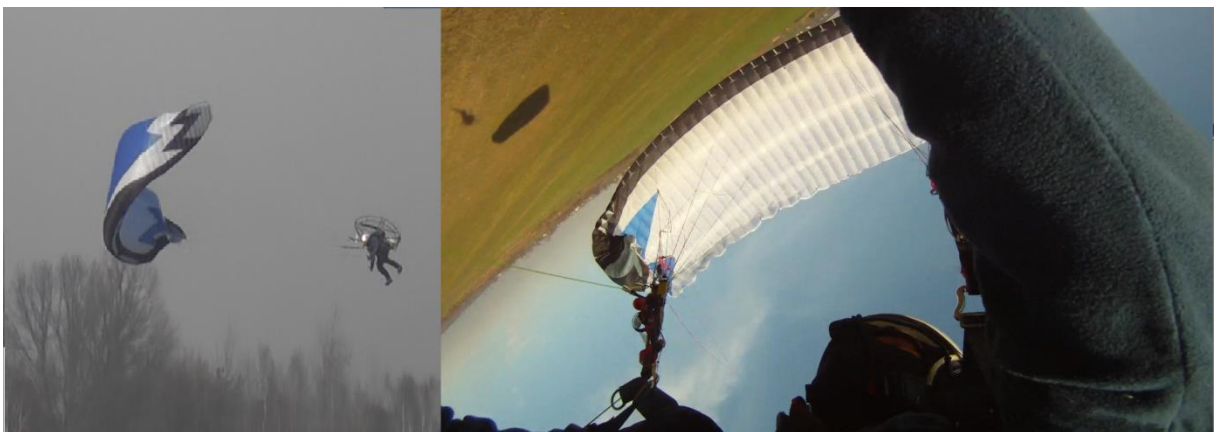
Rys.3. Kadr z wykonanego kamerami zapisu lotu. Widoczna prawa końcówka skrzydła zaplątana w linki. [źródło Policja]

Pilot zaciągając sterówki (pompując) próbował doprowadzić do napełnienia się podwiniętej części skrzydła aby wyprowadzić PPG ze spirali (rys.4).



Rys.4. Kadr z wykonanego kamerami zapisu lotu. Widać jak pilot próbuje napełnić skrzydło paralotni.
[źródło Policja]

Pomimo tego, że na małej wysokości szanse na wyprowadzenie PPG ze spirali upadkowej były bardzo małe, pilot nie użył systemu ratowniczego i do zderzenia z ziemią próbował wyprowadzić paralotnię do lotu normalnego (rys.5).



Rys.4. Kadr z wykonanego kamerami zapisu lotu. Widać, że pomimo małej wysokości pilot nadal próbuje napełnić skrzydło paralotni.[źródło Policja]

Pilot asystujący w locie testowym i filmujący testy jako pierwszy wylądował obok miejsca zdarzenia i przystąpił do akcji ratowniczej. Świadcowie wypadku filmujący lot z ziemi powiadomili służby ratownicze i po dotarciu na miejsce upadku PPG pomagali w akcji ratowniczej. W wyniku zderzenia z ziemią pilot poniósł śmierć na miejscu.

W trakcie oględzin powypadkowych w rzeczach osobistych pilota odnaleziono lek antydepresyjny Citalopram. Lek ten może mieć wpływ na osłabienie koncentracji, zaburzenia widzenia, ogólnie może wpływać na pogorszenie sprawności w trakcie prowadzenia pojazdów mechanicznych. We krwi pilota wykryto podwyższone stężenie tego leku, co można tłumaczyć przypadkowym lub celowym przyjęciem jego większej dawki w dniu wypadku.

Według wymagań medycznych obowiązujących w tym okresie czasu (JAR – FCL 3), w czasie stosowania leków antydepresyjnych pilot powinien być uznany jako „czasowo niezdolny do pracy w powietrzu”.

Pilot wykonał przeróbki skrzydła paralotni w układzie linek nośnych.

W związku z powyższym, na podstawie Ustawy Prawo Lotnicze tekst jednolity z dnia 20 czerwca 2018 r. art. 135 ust. 6

pkt 1 – statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną.

pkt 3 – statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych postanowiła odstąpić od dalszego badania wypadku lotniczego, ponieważ paralotnia była użytkowana niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale