

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 4564/19

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg¹

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 4564/19

STATEK POWIETRZNY – Paralotnia Advance Alpha 6

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 04 października 2019 r., Lotnisko Leszno (EPLS)



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. 6 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 2020

¹ Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Numer ewidencyjny zdarzenia:	4564/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	04 października 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Lotnisko Leszno (EPLS)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Paralotnia Advance Alpha 6			
Znaki rozpoznawcze SP:	Brak			
Użytkownik / Operator SP:	Ośrodek szkolenia Fly2live			
Dowódca SP:	Uczeń-pilot			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	–	1	–	–
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Miłkowski			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	–			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	06 października 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

04 października 2019 r., ok. godz. 15.55²

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Leszno (EPLS)

² Wszystkie czasy w raporcie LMT

5. Miejsce zdarzenia

Lotnisko Leszno (EPLS)

6. Typ operacji

Szkolenie do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni

7. Faza lotu

Start

8. Warunki lotu

Dzień VMC

9. Czynniki pogody

W dniu szkolenia warunki atmosferyczne były następujące:

Zachmurzenie 8/8 przez chmury Altocumulus, wiatr z kierunku 170° o prędkości do 2 m/s w osi holowania. Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów

Podmiot rejestrowany Szkoła Lotnicza Fly2live wpisany do rejestru podmiotów szkolących pod numerem 257 RPS-04/2018 w dniu 23.04.2018 r. Podmiot upoważniony do szkolenia teoretycznego i praktycznego do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni PGP z uprawnieniami do pilotowania paralotni PP.

11. Dane dotyczące załogi

Uczeń-pilot w trakcie szkolenia do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni.

12. Obrażenia osób

W związku ze zdarzeniem uczeń-pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zdarzenia paralotnia nie została uszkodzona.

14. Opis zdarzenia

W dniu 4 października 2019 r. organizowane były loty szkolne do świadectwa kwalifikacji pilota paralotniowego. W tym dniu były realizowane loty szkolne za wyciągarką. Uczeń-pilot miał wykonać kolejne loty szkolne za wyciągarką „kangur”. Loty miały polegać na starcie za wyciągarką, niski hol do wysokości 15-20 m bez wyczepienia liny i lądowanie po prostej. W pierwszym locie pilot-uczeń wykonał nieudaną próbę startu, brak ustabilizowania prowadzenia skrzydła do momentu oderwania od ziemi zakończone przerwaniem startu. Po omówieniu błędów uczeń-pilot przystąpił do kolejnych lotów. Postawienie skrzydła, prowadzenie skrzydła do oderwania od ziemi przebiegało prawidłowo. Podczas łagodnego wznoszenia

uczeń-pilot zaczął odchyłać się w lewo od kierunku startu, instruktor nadzorujący loty podał przez radio komendę „*prawa, prawa*”, uczeń-pilot wykonał prawidłowo komendę i skorygował kierunek lotu i na wysokości około 15 m instruktor podał komendę do wyciągarkowego „*luz na linie*” zgodnie z założeniami ćwiczenia. Po zluźnieniu liny uczeń-pilot pozostał w konfiguracji z zaciągniętą prawą sterówką i zaczął odchyłać się w prawo. Instruktor podał trzykrotnie komendę „*lewa, lewa, lewa*”, jednak uczeń-pilot nie reagował na podawane przez instruktora komendy i kontynuował lot z prawym zakrętem, co doprowadziło do zmiany kierunku lotu w prawo o około 90° od osi holowania i oddalenia się od wyciągarki. Na wysokości około 4 m nastąpiło naprężenie liny, do której był podczepiony uczeń-pilot i wyhamowania paralotni co skutkowało upadkiem na ziemię. W wyniku upadku z wysokości uczeń-pilot doznał poważnych obrażeń ciała i został przewieziony karetką pogotowia do szpitala. Instruktor po wypadku sprawdził łączność radiową, która wykazała, że nie było problemów z łącznością. Podczas lotów były dobre warunki atmosferyczne i nie miały one wpływu na zaistnienie zdarzenia.

14.1. Ustalenia zespołu badawczego

W trakcie badania zdarzenia Komisja ustaliła:

- 1) Loty szkolne były wykonywane w rejestrowanym podmiocie szkolącym, zarejestrowanym w ULC.
- 2) Loty wykonywane były zgodnie z programem szkolenia.
- 3) Loty wykonywane były pod nadzorem instruktora.
- 4) Instruktor posiadał wymagane uprawnienia do prowadzenia szkolenia.
- 5) Zachowana była łączność radiowa pomiędzy instruktorem i uczniem-pilotem.
- 6) Warunki atmosferyczne były odpowiednie do wykonania lotów i nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

15. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną zdarzenia był brak reakcji ucznia-pilota na odchylenie się od osi holowania i kontynuacja lotu z zaciągniętą sterówką.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Brak.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

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

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Komentarz Komisji:

Zdaniem Komisji, w przypadku zauważenia przez instruktora braku reakcji ucznia-pilota na odchylenie się od osi holu oraz oddalania się od holówki, co

w konsekwencji mogło doprowadzić do naprężenia liny i wyhamowania prędkości lotu, powinna być podana komenda na odcięcie liny holowniczej.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale