

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 5534/19

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 – 5534/19

STATEK POWIETRZNY – PARALOTNIA Z NAPĘDEM, SKRZYDŁO OZONE, NAPĘD OCTAGON

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 08 GRUDNIA 2019 r., okolice lotniska Michałków (EPOM)



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:	5534/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	08 grudnia 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Okolice lotniska Michałków (EPOM)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Paralotnia z napędem, skrzydło Ozone, napęd Octagon			
Znaki rozpoznawcze SP:	Brak			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot paralotniowy, świadectwo kwalifikacji PGP			
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

08 grudnia 2019 r., około godziny 14.00 LMT

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Lotnisko Michałków (EPOM)

5. Miejsce zdarzenia

Pole w okolicy lotniska Michałków (EPOM)

6. Typ operacji

Loty rekreacyjne (sprawdzenie nowo zakupionego skrzydła)

7. Faza lotu

Lot

8. Warunki lotu

Dzień VMC

9. Czynniki pogody

Lot wykonywany był w dobrych warunkach atmosferycznych, warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów

Użytkownik prywatny.

11. Dane dotyczące załogi

Pilot paralotniowy, świadectwo kwalifikacji PGP w okresie ważności, nalot na paralotni około 90 godzin.

12. Obrażenia osób

W związku ze zdarzeniem pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

13. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zdarzenia skrzydło nie uległo uszkodzeniom, uszkodzony został napęd paralotni.

14. Opis zdarzenia

W dniu 8 grudnia 2019r. pilot paralotniowy wykonywał lot na paralotni z napędem w celu przetestowania niedawno zakupionego skrzydła. Lot wykonywany był pod nadzorem doświadczonego pilota, który drogą radiową przekazywał uwagi pilotowi. Warunki atmosferyczne w trakcie lotu były dobre i nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia. W pierwszych minutach lotu pilot wykonywał manewry (przechylenia) z niewielkim kątem przechylenia w celu zapoznania się z właściwościami skrzydła. Po około 10 minutach lotu pilot zmniejszył wysokość lotu i rozpoczął wykonywać lot z głębokimi przechyleniami w lewo i prawo. Pilot nadzorujący loty przekazał informację przez radio, że manewry wykonywane są na zbyt małej wysokości, jednak pilot zignorował ostrzeżenie i w trakcie wykonywania kolejnego manewru, według oświadczenia pilota "skrzydło poszło mocno w dół" i doszło do upadku pilota z kilku metrów i zderzenia z ziemią. W wyniku zdarzenia pilot odniósł poważne obrażenia ciała. W wyniku zderzenia

z ziemią napęd paralotni uległ poważnym uszkodzeniom, uszkodzona została rama, osłona śmigła i śmigło, skrzydło paralotni nie zostało uszkodzone.

14.1. Ustalenia zespołu badawczego

W trakcie badania zdarzenia Komisja ustaliła:

1. Pilot posiadał świadectwo kwalifikacji z uprawnieniem do pilotowania paralotni z napędem w okresie ważności.
2. Napęd paralotni pracował bez uwag do momentu zderzenia z ziemią.
3. Warunki atmosferyczne w trakcie wykonywania lotu były dobre i nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.
4. Lot był wykonywany pod nadzorem innego pilota paralotniowego, który miał duże doświadczenie na tym typie skrzydła.
5. W trakcie lotu utrzymywana była obustronna łączność radiowa.
6. Był to pierwszy lot na tym typie skrzydła.

15. Przyczyna zdarzenia

Przyczyną zdarzenia był utrata kontroli nad paralotnią w trakcie wykonywania głębokich zakrętów na małej wysokości.

16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Brak doświadczenia w lotach na nowym typie skrzydła.

17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

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

18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformulowano.

19. Załączniki

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale