

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK 1071/20



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR – 1071/20

STATEK POWIETRZNY – Paralotnia OZONE Delta 2.ML

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA 9 kwietnia 2020 r. w miejscowości
Brenna



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 2020

Numer ewidencyjny zdarzenia:	1071/20			
Rodzaj zdarzenia:	Wypadek			
Data zdarzenia:	9 kwietnia 2020 r.			
Miejsce zdarzenia:	Brenna			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Paralotnia OZONE Delta 2.ML			
Użytkownik / Operator SP:	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:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie ma			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	16 czerwca 2020 r.			

1. Rodzaj zdarzenia:

Wypadek.

2. Badanie przeprowadził:

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:

9 kwietnia 2020 r. godzina 16:10 LMT.

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Mała Czantoria, Skrzyczne.

5. Miejsce zdarzenia:

Brenna.

6. Typ operacji:

Przelot.

7. Faza lotu:

Lądowanie .

8. Warunki lotu:

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody:

EPWW GAMET COR 10/16 VALID 091000/091600 EPKK-
EPWW WARSAW FIR/A5 BLW FL150
SECN I
HAZARDOUS WX NIL
SECN II
PSYS: 12 L 979 HPA OVER BARENTS SEA MOV NE NC
WITH COLD FRONT OVER N POLAND MOV SSE NC
H 1030 HPA OVER NORTH SEA STNR NC
SFC WIND: 10/16 230-270/10KT
WIND/T: 10/16
1000FT AMSL 280/15KT PS20
2000FT AMSL 280/20KT PS17
3300FT AMSL 290/20KT PS13
5000FT AMSL 290/20KT PS09
10000FT AMSL 300/25KT MS02
CLD: 10/16 NO CLD BLW 15000FT AMSL
FZLVL: 10/16 9000FT AMSL
CHECK AIRMET AND SIGMET INFORMATION

Wyniki pomiarów prędkości wiatru na stacjach synoptycznych:

Bielsko-Biała: 240-280, 4-6 m/s por. 10 m/s,

Brenna: 300-340, 3-4.1m/s, maks. 7,7 m/s

Wapienica: maks. 9,2 m/s

Warunki atmosferyczne miały wpływ na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów:

Prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:

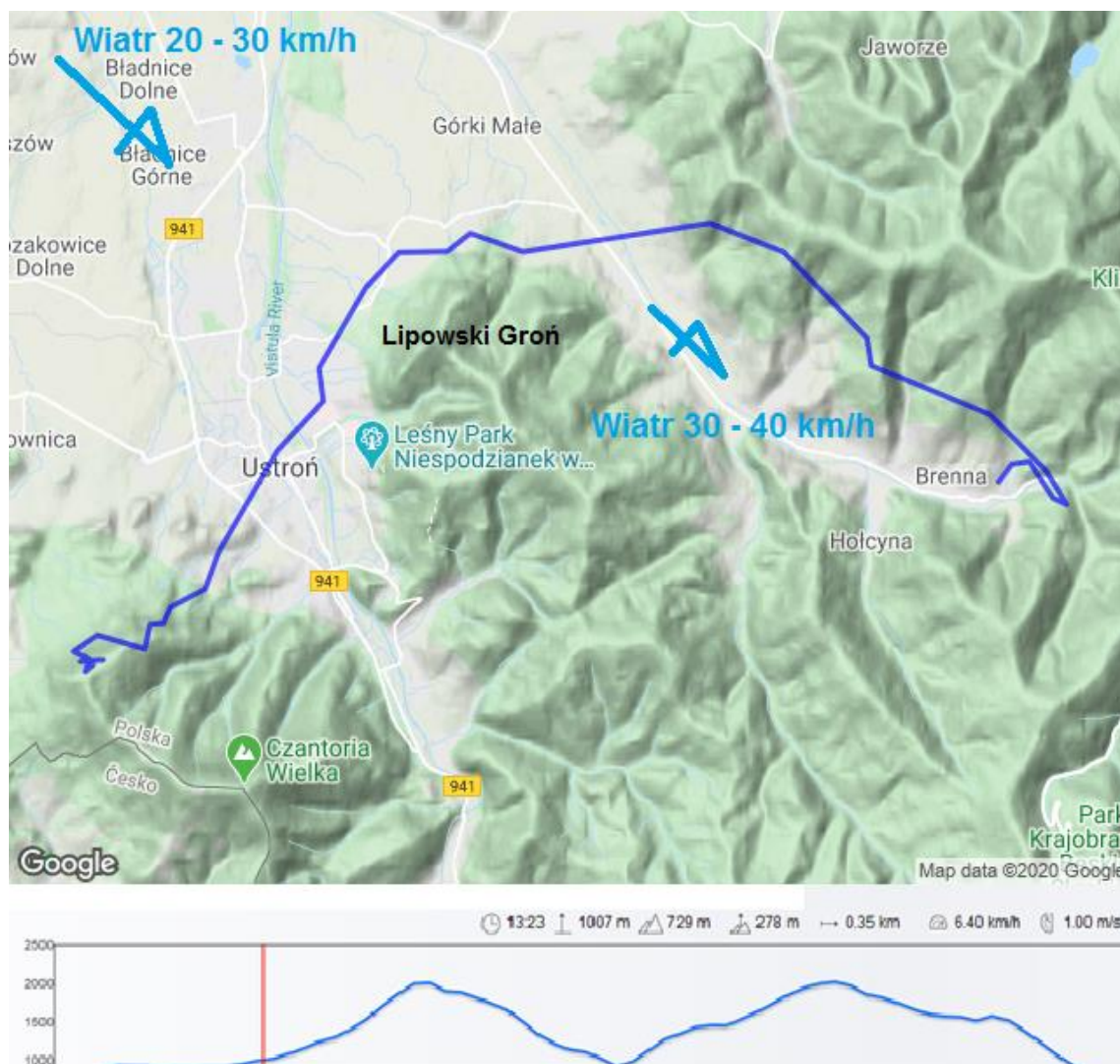
Pilot paralotniowy mężczyzna lat 29 posiadający świadectwo kwalifikacji, nalot na paralotniach 220 h.

12. Obrażenia załogi:

W wyniku zdarzenia pilot odniósł poważne obrażenia ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia:

W dniu 9 kwietnia 2020 r. ze startowiska na Małej Czantorii do przelotu wystartował pilot paralotniowy (zwany dalej pilotem) na paralotni OZON Delata 2 ML (rys. 1).



Rys. 1. Zapis GPS trasy i wysokości lotu [źródło: pilot paralotni]

Kilka minut po starcie pilot uświadomił sobie, że „nie jest to najlepsza pogoda do latania po górach”. Na wysokości 2000 m wiatr wiał z prędkością 20 – 30 km/h z kierunku północno – zachodniego. Dolatując do Lipowskiego Gronia pilot spodziewał się wiatru wiejącego z większą prędkością w dolinie Brennej (wiatr dolinowy) i zastanawiał się nad przerwaniem lotu i lądowaniem. Ponieważ znalazł komin termiczny, w którym nabrał wysokości uznał, że „szkoda mu dnia i leciał dalej”. Kiedy znajdował się w połowie doliny Brennej na wysokości około 1500 m jego prędkość względem ziemi wynosiła momentami 70 – 80 km/h (wiatr wiał z prędkością 30 – 40 km/h). Pilot planował dolecieć do końca doliny, tam nabrać wysokości krążąc w kominie termicznym i wykonać przeskok do Szczyrku na górę Skrzyczne. Na końcu doliny paralotnia wleciała w obszar zwiększonego

opadania i turbulencji. Pilot stwierdził, że nie zdoła nabrać wysokości i podjął decyzję o powrocie do doliny Brennej gdzie zamierzał wylądować. Wiatr dolinowy wiejący z dużą prędkością spowodował, że paralotnia na wciśniętej pełnej belce speed systemu (speed system pozwala zwiększyć prędkość lotu) przemieszczała się względem ziemi z prędkością 5 – 10 km/h. Kiedy paralotnia doleciała do łąki, na której pilot planował wylądować, zauważył on, że przebiega nad nią linia energetyczna. Pilot zrezygnował z lądowania w tym miejscu i wybrał kolejną łąkę znajdującą się za zabudowaniami. Paralotnia znajdowała się już na niewielkiej wysokości i wleciała w rotory, które tworzyły się na zawietrznej stronie pagórka znajdującego się przed paralotniarzem. Kiedy paralotnia znajdowała się na wysokości około 30 m skrzydło paralotni zaczęło się robić „miękkie”, co groziło jego poskładaniem się. Aby tego uniknąć pilot „odpuścił” (przestał wciskać) belkę speeda, ale wtedy wiatr zaczął znosić paralotnię do tyłu w kierunku drutów. Aby uniknąć lądowania na drutach pilot rzucił spadochron zapasowy (paczkę). Spadochron zapasowy wypełnił się prawidłowo, ale ponieważ było bardzo nisko jego czasza nie zdążyła ustawić się nad paralotniarza tylko został z tyłu. Po kilku sekundach od otwarcia się spadochronu zapasowego paralotniarz uderzył w dach wiaty budynku gospodarczego. Pilot nie zdążył ściągnąć skrzydła paralotni do siebie, aby opadać tylko na spadochronie zapasowym (rys. 2).



Rys. 2. Na zdjęciu widać paralotniarza opadającego na skrzydło paralotni i spadochronie zapasowym [źródło: pilot paralotni].

W wyniku wypadku pilot paralotni odniósł poważne obrażenia ciała. Pilot został przebadany na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu z wynikiem 0,00 mg/l

14. Przyczyny zdarzenia:

Przyczyną zdarzenia lotniczego było podjęcie decyzji o wykonaniu i kontynuowaniu lotu w niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

15. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

Brak

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa:

Nie wydano.

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Nie ma.

18. Załączniki:

Brak.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale