



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Informacja o zdarzeniu [raport]

| | | | | |
|----------------------------------|---|----------------|---------------|--------------------|
| Numer ewidencyjny zdarzenia: | 1646/15 | | | |
| Rodzaj zdarzenia: | WYPADEK | | | |
| Data zdarzenia: | 8 sierpnia 2015 r. | | | |
| Miejsce zdarzenia: | Góra Żar, Międzybrodzie Żywieckie | | | |
| Rodzaj, typ statku powietrznego: | Paralotnia Chilly 2 (Skywalk) | | | |
| Znaki rozpoznawcze SP: | Nie dotyczy | | | |
| Dowódca SP: | Pilot paralotniowy | | | |
| Liczba ofiar / rodzaj obrażeń: | <i>Śmiertelne</i> | <i>Poważne</i> | <i>Lekkie</i> | <i>Bez obrażeń</i> |
| | - | - | 1 | - |
| Nadzorujący badanie: | Agata Kaczyńska | | | |
| Podmiot badający: | Na podstawie informacji przekazanych przez użytkownika | | | |
| Skład zespołu badawczego: | Nie wyznaczano | | | |
| Zalecenia: | Nie formułowano | | | |
| Data zakończenia badania: | 17 września 2015 r. | | | |

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Uczestnik: Pilot paralotniowy; posiadający Świadectwo Kwalifikacji Pilota Paralotni, nalot ogólny około 20 godzin, wykonuje loty regularnie co dwa, trzy tygodnie, lata trzeci sezon.

Paralotnia: Chilly 2 (Skywalk);

Warunki atmosferyczne: bezchmurnie temp. 35°C, wiatr na startowisku SW prędkość 2-3 m/s (około godziny 13.00 LMT)

Przebieg zdarzenia i analiza: Podczas lotu na paralotni z góry Żar, pilot leciał po zachodniej części góry nad lasem szukając noszeń. Podczas przelotu nad lasem parę razy udało mu się zwiększyć wysokość. W poszukiwaniu noszeń na przedpolu pilot oddalał się od zbocza, ale tym samym tracił wysokość i malała szansa na 'przebicie' się przez las do lądowiska przy lotnisku. Już wtedy pilot miał obrany kierunek południowy. Kiedy pilot ocenił, że nie zdoła jednak dolecieć do lądowiska, zaczął rozglądać się za miejscem do lądowania przy miejscowości Międzybrodzie Bialskie,

pomiędzy domkami na łąkach lub na tzw. 'lotniskowcu'. Na początku sezonu 2013 w marcu, pilot znalazł się w podobnej sytuacji w tym samym miejscu i wiedział, że jest tam odpowiednia łąka do wykonania lądowania, na której wówczas bezpiecznie wylądował. Oglądając teren pilot stwierdził, że na środku wybranej łąki stoi paleta z betonowymi elementami, co spowodowało zmianę decyzji o wyborze miejsca do lądowania. Na awaryjnym lądowisku ('lotniskowiec') były zaparkowane auta, wobec tego pilot wybrał dużą kwadratową łąkę, która ograniczona była jezdnią i linią wysokiego napięcia, ale była na tyle duża, że przy warunkach bezwietrznych pilot ocenił ją jako możliwą do wykonania bezpiecznego lądowania. Podejście do lądowania wymagało od pilota obniżenia wysokości nad łąką. Pilot zdecydował się na wykonanie dwóch kręgów. Zgodnie z jego relacją, cytat: „Przy pierwszym skręcie dostałem przyspieszenia od podmuchu od strony jeziora, nabrałem prędkości do drugiego podobnego skrętu. Przy końcu wykonywania manewru w drugim skręcie byłem 2 metry nad ziemią i dostałem przyspieszenia od podmuchu z tego samego kierunku, miałem za małą wysokość żeby dokończyć pełen skręt i wylądować na łące w kierunku południowym. Uderzyłem o ziemię [...], ustawiając się tak żeby główne uderzenie przyjąć na protektor.”. Wskutek uderzenia o ziemię pilot doznał obrażeń ciała – kompresyjne złamanie kręgu w odcinku lędźwiowym kręgosłupa bez następstw neurologicznych.

Na podstawie analizy przekazanych przez pilota obszernych wyjaśnień dotyczących przebiegu zdarzenia należy uznać, że wskutek zbyt późno podjętej decyzji o zaprzestaniu poszukiwań noszeń pilot utracił możliwość lądowania w zaplanowanym wcześniej miejscu – na wyznaczonym dla paralotniarzy lądowisku. Doprowadziło to do konieczności poszukiwania miejsca awaryjnego lądowania. Samo rozplanowanie i wykonanie podejścia do lądowania w ograniczonym terenie nie przebiegło w sposób prawidłowy, gdyż pilot najprawdopodobniej niewłaściwie ocenił wysokość na jakiej się znajdował decydując się na wykonanie dwóch pełnych zakrętów co doprowadziło w praktyce, wskutek zbyt małej wysokości, do braku wyrównania lotu na prostej i lądowania w zakręcie na protektorze uprzęży.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

Przyczyną wypadku lotniczego był błąd techniki pilotażu polegający na niewłaściwym rozplanowaniu podejścia do lądowania w terenie przygodnym.

Okolicznością sprzyjającą była zbyt późna decyzja o zaprzestaniu poszukiwań noszeń co uniemożliwiło doloć do zaplanowanego pierwotnie miejsca lądowania.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Komisja nie formułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Koniec

| | Imię i nazwisko | Podpis |
|----------------------|------------------------|----------------------------|
| Nadzorujący badanie: | <i>Agata Kaczyńska</i> | <i>podpis na oryginale</i> |