

RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU (POWAŻNYM INCYDENCIE) LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym)

I – OKREŚLENIE ZDARZENIA

INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| | | | | | | | | | | 2 | 6 | 8 | / | 0 | 8 |

MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia POLSKA / rejon Elbląga

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

KADYNY N 54° 17' 36,16"; E 19° 30' 50,72";

CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 0 | 8 | | 0 | 5 | | 2 | 0 |
Rok Miesiąc Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 1 | 4 | | 4 | 5 |
Godz. Min.

STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Skrzydło paralotni: SWING FLUGSPORTGERATE GmbH; Wózek motoparalotni: właściciel - konstrukcja amatorska

Typ SP

Skrzydło paralotni: POWERPLAY STING 250; Wózek motoparalotni: bez nazwy; Uprząż: PARAMOTOR

Znaki rejestracyjne SP

| n | / | d | | | | |

Państwo rejestracji SP

Nie dotyczy

Nazwa użytkownika SP

PRYWATNY

II – PRZEBIEG LOTU

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

1. pasażerski 2. cargo 3. pasaż./cargo
4. przebazowanie 5. szkolny / kontrolny 6. inny
7. nieznan

S lot regularny N lot nieregularny Z nieznan

D lot krajowy I lot międzynarodowy Z nieznan

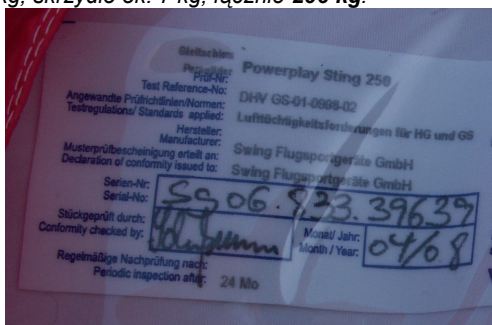
CZĘŚĆ OPISOWA:

W ramach imprezy integracyjnej przeprowadzanej dla pracowników pewnej firmy, przez firmę specjalizującą się w organizacji imprez zawierających zajęcia z tzw. elementami sportów ekstremalnych, wykonywane były między innymi loty na paralotniach. Uczestnicy jako pasażerowie paralotni z napędem i motoparalotni odbywali około 10-15 minutowe loty.

Wybrane przez pilotów miejsce startów i lądowań mieściło się na terenie przylegającym do miejscowości Kadyny, usytuowanym na skarpie (wzgórze morenowe), otoczone drzewami o wysokości od 5 do 20m, na terenie Parku Krajobrazowego „Wysoczyzna Elbląska”. Zgodnie z zeznaniami pilotów wiał wiatr z północy i północnego-wschodu z prędkością 2-4 m/s. Loty rozpoczęły się około godziny 11.00. Około godziny 12.00 pilot paralotni z napędem, ze względu na, jak to określil: „zwiększające się „duszenia””, poinformował pilota motoparalotni, iż przerywa wykonywanie lotów. Pilot motoparalotni kontynuował dalej loty z pasażerami. Około godziny 14.30 nastąpił start do kolejnego lotu z pasażerem na motoparalotni. Po pierwszym nieudanym starcie, nastąpiła kolejna próba. Motoparalotnia oderwała się i zaczęła nabierać wysokości, jednak z dużymi trudnościami. Gdy była na wysokości 5-8m ponad drzewami zaczęła wykonywać zakręt w prawo, następnie leciała przez chwilę po prostej. Nadal nie było wyraźnego naboru wysokości. Pilot wykonał kolejny zakręt w prawo, kierując się już w stronę miejsca startu. W chwili wykonywania drugiego zakrętu nastąpiło gwałtowne podwinięcie krawędzi natarcia skrzydła (frontsztal), a następnie gwałtowna utrata wysokości i zderzenie z ziemią. Według relacji pilota paralotni z napędem obserwującego zdarzenie po frontszталu, nastąpiło złożenie skrzydła: końcówki skrzydła zbliżyły się do siebie wyprzedzając i zamykając krawędź natarcia (tzw. motyli), a następnie gwałtownie rozdzieliły się i wycofały, w tym samym momencie wózek motoparalotni zderzył się z ziemią. Pilot i pasażer doznali ciężkich obrażeń ciała i zostali przetransportowani do szpitala.

Zgodnie z oznaczeniami na skrzydle zalecana masa startowa powinna mieścić się w granicach **105-170 kg**.

Na masę startową składały się: ciężar pilota ok. 75 kg; ciężar pasażera ok. 100 kg; ciężar wózka ok. 80 kg, paliwo ok. 4 kg, skrzydło ok. 7 kg; łącznie **266 kg**.



Motoparalotnia nie była wyposażona w spadochronowy system ratowniczy.

W trakcie zbierania informacji o okolicznościach zdarzenia ustalono, iż:

- pilot motoparalotni nie posiadał świadectwa kwalifikacji i żadnych uprawnień do wykonywania lotów na motoparalotni, w tym również do wykonywania lotów z pasażerem;
- dla motoparalotni nie wystawiona była karta paralotni wymagana w przypadku wykonywania lotów z pasażerem;
- wózek motoparalotni był konstrukcją amatorską i nie był budowany pod nadzorem Prezesa ULC nie wydano dla niego także orzeczenia zdatności lub innego krajowego lub zagranicznego dokumentu potwierdzającego przejście wymaganych prób pozwalających na dopuszczenie do lotu;
- zgodnie z zeznaniami firma organizująca imprezę nie dokonywała sprawdzenia czy osoby podejmujące loty z pasażerami posiadają jakiegokolwiek uprawnienia lotnicze oraz certyfikaty niezbędne do prowadzenia takiej działalności;
- pilot nie posiadał wymaganego do wykonywania lotów na motoparalotni ubezpieczenia OC;

Za najbardziej prawdopodobną przyczynę zaistnienia wypadku należy brać pod uwagę wykonywanie lotów w trudnych miejscowo warunkach terenowo-meteorologicznych, oraz kontynuowanie lotów z pasażerami mimo dużej aktywności termicznej połączonej z lokalnymi, gwałtownymi, pionowymi ruchami powietrza. Nie wykluczone, że mogło być to spowodowane brakiem wystarczającego przygotowania teoretycznego pilota, który nie przewidział w jaki sposób ukształtowanie terenu, rodzaj i usytuowanie pola wzlotów, aktualny kierunek i prędkość wiatru, rozmieszczenie przeszkód i stan równowagi atmosfery, wpływają (w tym przypadku niekorzystnie) na: warunki lotu oraz zachowania paralotni, a także możliwość kontrolowania przebiegu lotu. Na obecnym etapie badania nie znane są inne przyczyny (motywy?), które spowodowały, że pilot nie zaprzestał lotów, korzystając z przykładu drugiego pilota.

Gwałtowność ruchów powietrza podczas zdarzenia zdaje się być potwierdzona faktem wystąpienia tak dużego podwinięcia czołowego paralotni (aż do wystąpienia "motyla"), mimo że skrzydło było znacznie przeciążone. Zazwyczaj wykonywanie lotu już tylko w górnym zakresie obciążenia powierzchni daje zauważalną zwiększoną odporność na występowanie podwinięć. Zakres obciążeń powierzchni nośnej wynikający z danych producenta zawiera się w granicach 3,5 - 5,7kg/m², natomiast w tym locie wynosiło ono ok. 9 kg/m², czyli o ponad 50 % więcej, powodując m.in. dużo większe ciśnienie wewnątrz skrzydła, co jednak, najprawdopodobniej w kontakcie z gwałtownym prądem zstępującym, nie zabezpieczyło właściwego kształtu płata nośnego.

Ze względu na nie zgłoszenie budowy wózka motoparalotni Prezesowi ULC, a w konsekwencji brak nadzoru nad jego budową nie było możliwe przebadanie i określenie wpływu zastosowanej konstrukcji na rodzaj obrażeń pasażera i pilota.

WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE: Nie wydano zaleceń profilaktycznych.

PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE: ZE WZGLĘDU NA OKOLICZNOŚCI WYKONYWANIA LOTU Z PASAŻEREM – PILOT BEZ UPRAWNIENI A DLA MOTOPARALOTNI NIE WYDANO WYMAGANEJ PRZEPISAMI KARTY PARALOTNI – NIE PROPONUJE SIĘ ZALECEŃ PROFILAKTYCZNYCH.

PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM