

T.K.

Warszawa, dnia 7 listopada 2008 r.

PRYWATNY

(Użytkownik statku powietrznego)

(adres)

Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

691/08

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel. +48 (22) 630 11 31; fax. +48 (22) 630 11 43
telefon alarmowy: 0-500 233 233

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA INCYDENTU LOTNICZEGO

1. Data i czas lokalny zaistnienia incydentu:

18 września 2008 r. ok. godz. 9:40 LMT

2. Miejsce startu i zamierzonego lądowania:

Lotnisko Toruń (EPTO) – Lotnisko Toruń (EPTO)

3. Miejsce zdarzenia:

Krobia k/Torunia

4. Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego:

Paralotnia z napędem, typ Reaction 25, prywatny.

5. Typ operacji:

Lot zawodniczy – konkurencja nawigacyjna rozgrywana w ramach Motoparalotniowych Mistrzostw Polski

6. Faza lotu:

Przelot

7. Warunki lotu:

a. VFR, dzień.

8. Czynniki pogody:

Wiatr północno-wschodni, ok. 5 m/s. Bez turbulencji.

9. Organizator lotów:

Grupa Falco.

10. Dane dotyczące dowódcy SP:

Mężczyzna lat 21, posiadający świadectwo kwalifikacji pilota paralotni, ważne do dnia 17/01/2011r., z uprawnieniem do wykonywania lotów na paralotni z napędem (PPG), ważne do dnia 17/01/2011r. Nalot około 200 godzin. Pierwszy lot po jednomiesięcznej przerwie. Orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3, ważne do 16/09/2012r., bez ograniczeń

11. Opis przebiegu i okoliczności zdarzenia:

Pilot wystartował z lotniska EPTO do lotu w konkurencji nawigacyjnej. Lot wykonywany był w kierunku północno-wschodnim na wysokości około 150m. Po około 35 minutach lotu nastąpiło zatrzymanie pracy silnika. Pilot podjął trzykrotną próbę ponownego uruchomienia silnika – bez skutku. W trakcie prób uruchamiania silnika, skrzydło zostało odwrócone bokiem, do kierunku wiatru. Następnie pilot wykonywał zakręt w lewo pod wiatr. W trakcie wykonywania zakrętu, skrzydło paralotni zahaczyło prawym stabilizatorem o przewody linii energetycznej wysokiego napięcia. Skrzydło pozostało zaczepione o przewody linii energetycznej do czasu wyłączenia tej linii i ewakuacji pilota przez straż pożarną, tj. półtorej godziny.

Podczas oględzin silnika po zaistnieniu incydentu, stwierdzono, że złącze instalacji elektrycznej osłonięte izolacją termokurczliwą uległo złamaniu – najprawdopodobniej na skutek drgań silnika. Usterka ta, niemożliwa do wykrycia podczas przeglądu przedlotowego.

W trakcie analizy incydentu stwierdzono, iż:

1. Przyczyną zatrzymania pracy silnika, było rozłączenie się instalacji elektrycznej silnika, na skutek drgań.
2. Pilot nie widział przewodów linii energetycznej.
3. W trakcie prób uruchomienia silnika, pilot zmuszony był do puszczenia uchwytów sterowniczych, co spowodowało odwrócenie się paralotni bokiem do wiatru i linii energetycznej.
4. Pilot podjął aż trzykrotną próbę uruchomienia silnika na małej wysokości, ze względu na chęć ukończenia konkurencji mistrzostw Polski.

12. Przyczyny zdarzenia:

1. Rozłączenie się instalacji elektrycznej silnika, na skutek drgań;
2. Niedostateczna obserwacja przeszkód terenowych w czasie wykonywania lotu i podczas prób uruchomienia silnika;

Okolicznością sprzyjającą był element rywalizacji sportowej, który spowodował, że pilot zamiast skoncentrować się na wyborze miejsca lądowania, trzykrotnie próbował uruchamiać silnik.

13. Zastosowane środki profilaktyczne:

1. Loty należy wykonywać z bacznością obserwacją przeszkód terenowych;
2. W przypadku przelatywania nad przeszkodami terenowymi, zwiększać wysokość lotu;
3. W przypadku przerwy w pracy silnika, należy bezwzględnie przestrzegać zasady, że w pierwszej kolejności należy wybrać bezpieczny teren do lądowania, a dopiero później, podejmować próby uruchomienia silnika.

4. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi:

System uruchamiania silnika zostanie zmodyfikowany tak, aby pilot miał możliwość jego uruchomienia, bez konieczności puszczenia uchwytów sterowniczych w czasie lotu.

KONIEC

Skład i podpisy zespołu badającego lub osoby badającej:

.....
.....