

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych. Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji. Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

1. **Rodzaj zdarzenia:** WYPADEK
2. **Badanie przeprowadził:** PKBWL
3. **Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 14 sierpnia 2009 r. ok. 10.00 LMT.
4. **Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** Radziechowy k/ Bielska Białej.
5. **Miejsce zdarzenia:** Radziechowy k/ Bielska Białej. Miejsce startu znajdowało się o ok. 50 m wyżej od miejsca planowanego lądowania. Współrzędne: N 49⁰ 38' 27,3" E 019⁰ 07' 22,3"
6. **Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, użytkownik, opis uszkodzeń:** parolotnia Muse 23; właściciel i użytkownik: Szkoła Bezpiecznego Latania. Podczas wypadku parolotnia nie została uszkodzona.
7. **Typ operacji:** lot szkolny ze zbrocza.
8. **Faza lotu:** po starcie.
9. **Warunki lotu:** dzień.
10. **Czynniki pogody:** bez wpływu na zaistnienie wypadku.
11. **Organizator lotów:** Szkoła Bezpiecznego Latania.
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** uczeń-pilot parolotniowy wykonywała swój pierwszy lot w życiu.
13. **Obrażenia załogi i pasażerów:** uczeń-pilot doznała ciężkich obrażeń ciała.
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** Uczeń-pilot wystartowała ze zbrocza wzniesienia. Po prawidłowym napełnieniu skrzydła i wyniesieniu go nad głowę, rozpoczęła rozbieg. Na polecenie instruktora puściła taśmy nośne. W momencie oderwania, uczeń-pilot zbyt mocno zaciągnęła sterówki, przy czym lewa ręka znajdowała się niżej, niż prawa. Spowodowało to wykonywanie zakrętu parolotni w lewo. Instruktor kilkakrotnie przez radiotelefon wydawał polecenia: „*ręce wyżej*” i „*lewa ręka wyżej*”, jednak uczeń-pilot nie zareagowała na te komendy. Parolotnia przemieszczała się łukiem w lewą stronę. Po przeleceniu ok. 80 metrów i odchyleniu toru lotu o ok. 45⁰ w lewo od kierunku startu, lewa końcówka skrzydła parolotni zaczepiła o gałęzie drzewa, co spowodowało gwałtowną deformację skrzydła, utratę siły nośnej i w konsekwencji upadek ucznia-pilota na ziemię z wysokości około 3-4 metrów. Wskutek

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

upadku uczeń-pilot doznała poważnych obrażeń ciała. Organizatorzy szkolenia wezwali Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe. Uczeń-pilot z miejsca zdarzenia została przetransportowana do szpitala przez śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

W trakcie badania wypadku nie stwierdzono nieprawidłowości w procesie szkolenia ucznia-pilota. Instruktor posiadał ważne świadectwo kwalifikacji pilota paralotniowego z uprawnieniami instruktora oraz odpowiednie, ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie. Szkolenie odbywało się w ośrodku posiadającym ważny certyfikat wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Przebieg zdarzenia ustalono na podstawie zeznań instruktora i zapisu video, na którym zarejestrowany był lot ucznia-pilota. Ustalono, że wykonanie przez ucznia-pilota poleceń wydawanych przez instruktora zapobiegłoby powstaniu wypadku. Pomimo podejmowanych przez zespół badawczy PKBWL prób nie udało się nawiązać kontaktu z uczniem-pilotem, a tym samym nie uzyskano odpowiedzi na pytanie, z jakich powodów uczeń-pilot nie reagowała na polecenia instruktora.

15. **Przyczyny wypadku:**

1. Niesymetryczne i zbyt mocne ściągnięcie linek sterowniczych w fazie startu i początkowej fazie lotu;
2. Brak reakcji na polecenia instruktora prowadzące do skorygowania toru lotu.

16. **Zalecenia profilaktyczne:** Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania materiałami nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Podpis nieczytelny
pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym