



Dot. poważnego incydentu lotniczego nr: 556/15

## UCHWAŁA

### PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu w dniu 29 kwietnia 2015 r., przedstawionych przez użytkownika informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem paralotni Zenith L, które wydarzyło się 22 kwietnia 2015 r. w miejscowości Krępa koło Słupska (lotnisko EPSK), działając w oparciu o art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE<sup>1</sup>, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje zawarte w zgłoszeniu za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

#### Informacje/raport o zdarzeniu

##### Przebieg i okoliczności zdarzenia:

*Pilot paralotni, lat 48, posiadający Świadectwo Kwalifikacji, loty na paralotniach wykonuje od 1996 r.*

*Warunki pogodowe bardzo dobre. Podczas startu wiatr wiał z prędkością 0,5m/s. Występowały również podmuchy termiczne do 2m/s.*

*Zdarzenie miało miejsce o godzinie 14:13 LT.*

*Rodzaj lotu: lot swobodny po wykonaniu startu przy użyciu wyciągarki.*

*Przekazany opis przebiegu zdarzenia: Podczas podejścia do lądowania, gdy pilot był na wysokości około 50 m znalazł się we wznoszącej masie powietrza. Wykonał zakręt o 360 stopni. Po zakręcie i locie po prostej w kierunku miejsca lądowania, gdy pilot znalazł się na wysokości 35 m nad ziemią nastąpiła deformacja połowy czaszy paralotni (klapa) a następnie obrót o 180 stopni. Po wyprowadzeniu klapy nastąpiło skręcenie w taśmach paralotni. Po wyprowadzeniu skrzydła i odkręceniu taśm – poprzez rozciągnięcie taśm na boki skrzydło paralotni skoczyło do przodu wyprzedzając pilota i ustawiło się wlotami komór ku ziemi. Pilot przyhamował paralotnię i siłą grawitacji, na zasadzie wahadła, wleciał pod skrzydło. Niestety wysokość nad gruntem, na której się znalazł nie pozwoliła na kontynuowanie lotu. Zdążył się jednak wysunąć lekko z uprzęży i przyziemił piętami, a następnie wylądował na uprzęży – na nogach i pośladkach. Po tym zdarzeniu zameldował przez radio o bólu w plecach i „że na razie nie będzie się ruszał”. Po 10 minutach od lądowania pilot został przetransportowany na start. Po ustaleniu stanu zdrowia i samopoczucia*

<sup>1</sup> Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

zostało wezwane pogotowie ratunkowe, a po kolejnych 10 minutach pilot został przetransportowany na Szpitalny Oddział Ratunkowy w Słupsku. Po około 2h od zdarzenia pilot poinformował, że ma ogólne potłuczenia i pęknięcie kości guzicznej. Tego samego dnia został on wypisany do domu ze szpitala.

Część analityczna: Szczegółowe dane techniczne skrzydła są zamieszczone na stronie producenta: <http://windtech.es/en/products/zenith/data.html> oraz stronie informacyjnej dotyczącej skrzydeł paralotni: <http://para2000.org/>.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że skrzydło paralotni używane przez pilota – Zenith L [firma Windtech] – można uznać jako przeznaczone dla pilota posiadającego duże umiejętności i prawidłowe, wyważone reakcje w sytuacjach występowania różnego rodzaju jego deformacji (np. wystąpienia podwinięcia bocznego). Pilot wleciał w obszar turbulencji na małej wysokości i po wystąpieniu podwinięcia bocznego skrzydła doszło do wykonania obrotu o 180 stopni. Pilot najprawdopodobniej spóźnił się z reakcją przeniesienia ciężaru na stronę prawidłowo wypełnioną (wybalastowania) i zbyt gwałtownie zaciągnął linkę sterowniczą doprowadzając do przeciągnięcia skrzydła, co skutkowało nie tylko do utratą kierunku lotu, ale również wystąpieniem skręcenia taśm nośnych i niewykluczone, że również zablokowaniem linki sterowniczej. Nie można wykluczyć, że pilot został zaskoczony dynamiką sytuacji i jego reakcje okazały się zbyt gwałtowne lub spóźnione, skoro ostatecznie dopuścił do znacznego „wyskoczenia” skrzydła do przodu i ustawienia się wlotów komór w kierunku do ziemi po rozkręceniu taśm nośnych. Można też uznać, że jedynie wysokość na jakiej znalazł się pilot po wyjściu z tego stanu uchroniła go przed zderzeniem z ziemią w innej konfiguracji – gdyby wysokość ta była niewiele niższa to skutki zdarzenia mogły się okazać dużo bardziej poważne.

Pilot nie zdecydował się na użycie spadochronowego systemu ratowniczego ze względu na wysokość, na której doszło do zdarzenia.

Z uwagi na charakteru doznanych urazów zmieniona została pierwotna kwalifikacja zdarzenia z „wypadku lotniczego” na „poważny incydent lotniczy”.

### **Przyczyny zdarzenia lotniczego:**

Najbardziej prawdopodobną przyczyną zaistnienia poważnego incydentu lotniczego był błąd pilotażu polegający na niewłaściwej, bądź spóźnionej reakcji pilota na deformację skrzydła, która wystąpiła po niezamierzonym wlocie w obszar turbulentnej masy powietrza.

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Podpis nadzorującego badanie

*podpis na oryginale*