

RAPORT KOŃCOWY



WYPADEK 2429/2019

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 2429/19

STATEK POWIETRZNY – Paralotnia, skrzydło Ozone Mantra M6

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 26 czerwca 2019 r. Krynica-Zdrój,
woj. małopolskie



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

WARSZAWA 2019

Numer ewidencyjny zdarzenia:	2429/19			
Rodzaj zdarzenia:	Wypadek			
Data zdarzenia:	26 czerwca 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Krynica-Zdrój woj. małopolskie			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Paralotnia, Ozone Mantra M6			
Użytkownik / Operator SP:	Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Pilot paralotni			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	1	-	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Ireneusz Boczkowski			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Brak zaleceń			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	13 sierpnia 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia.

Wypadek

2. Badanie przeprowadził.

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.

26 czerwca 2019 r., ok. godz. 12:33 LMT.

4. Miejsce startu.

Krynica-Zdrój, woj. małopolskie.

5. Miejsce zdarzenia.

Krynica-Zdrój, woj. małopolskie.

6. Typ operacji.

Lot rekreacyjny.

7. Faza lotu:

Lądowanie.

8. Warunki lotu.

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody.

Według pilotów wykonujących w tym czasie loty, warunki meteorologiczne były odpowiednie do startu. Bezchmurne niebo wiatr z kierunku południowo-zachodniego o prędkości około 2 m/s. Z uwagi na występowanie termiki warunki meteorologiczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

10. Organizator lotów/skoków.

Użytkownik prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Pilot - mężczyzna lat 43, od jedenastu lat posiada Świadectwo Kwalifikacji pilota paralotni (PGP) z wpisanym uprawnieniem do pilotowania paralotni (PP). Posiada udokumentowany nalot ogólny na paralotniach 475 godzin w 210 startach i przeleciały dystans 7 752 kilometry. Nalot na egzemplarzu skrzydła, na którym uległ wypadkowi, około 78 godzin.

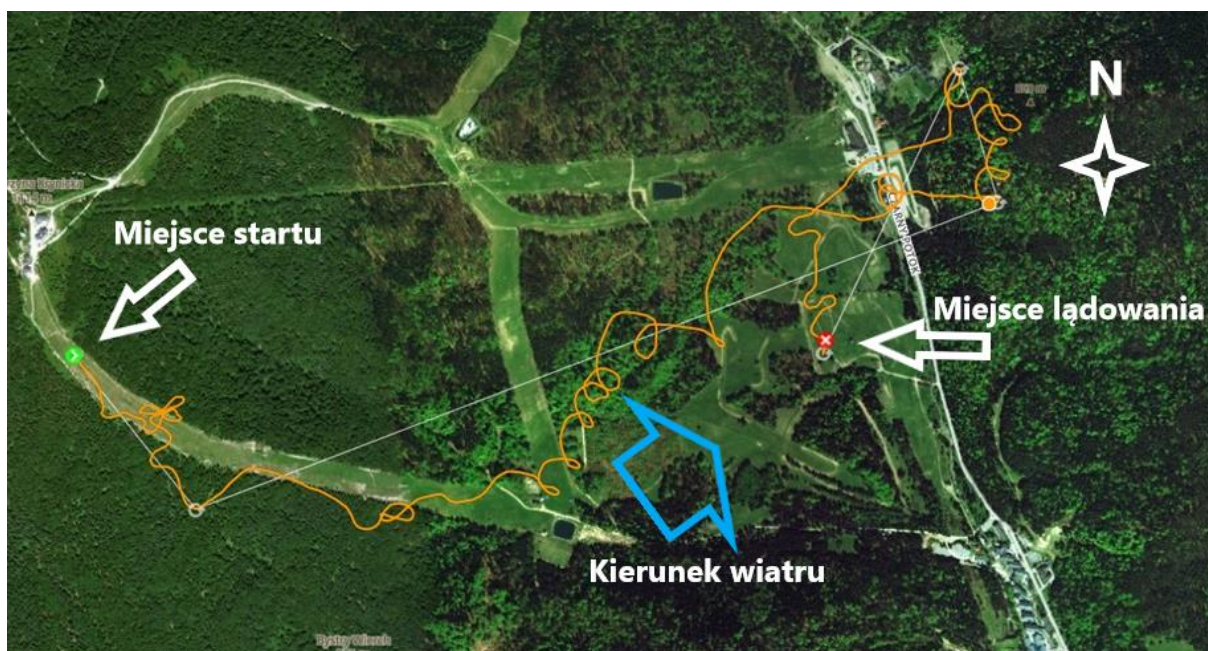
12. Obrażenia załogi.

Pilot w chwili przyziemienia na nierówności terenowej (niewidocznym rowie) odniósł poważne obrażenia ciała.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 26 czerwca 2019 r. około godziny 12.12 LMT pilot z grupą znajomych wystartował paralotnią ze zbocza góry Jaworzyna Krynicka z nartostrady w kierunku południowo-wschodnim. Po starcie, w trakcie lotu w kierunku kolejki gondolowej próbował natrafić na komin termiczny, w którym krążyły inne paralotnie. Pilot nie znalazł noszeń termicznych i podjął decyzję o lądowaniu na łąkach poniżej dolnej stacji kolejki gondolowej (Rys.1). Na wybranej do lądowania łące pilot nie zaobserwował przeszkód. Łąka wydawała się odpowiednia do wykonania bezpiecznego lądowania. Podejście do lądowania i jego ostatnią fazę obserwował inny pilot będący jeszcze w powietrzu. Po wykonaniu kilku okrążeń pilot spoglądając na miejsce lądowania paralotni, nie zauważył pilota który wylądował. Ponieważ nie mógł nawiązać z nim łączności

radiowej zaniepokojony wylądował obok widocznej na łące paralotni. Pilot paralotni z obrażeniami ciała leżał w rowie. Pilot po wylądowaniu udzielił mu pierwszej pomocy i powiadomił służby ratunkowe.



Rys. 1 Szkic miejsca zdarzenia, zbocze Jaworzyny Krynickiej (źródło: gogle maps / rejestrator pilota)

Pilot paralotni został przetransportowany śmigłowcem Lotniczego Pogotowia Ratunkowego do szpitala.

Lądowanie paralotni odbyło się na łące poniżej zbocza Jaworzyny Krynickiej na której rośla wysoka trawa (około 1 m). Wiatr wiał od zbocza znad drzew znajdujących się po prawej stronie od kierunku lądowania i mógł spowodować powstanie rotora który przyczynił się do upadku pilota na ziemię w niewidocznym dla pilota rowie.

Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:

1. Dowódca, pilot paralotniowy (świadectwo kwalifikacji PGP), posiadał stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje do wykonania lotu;
2. Pilot nie znajdował się pod wpływem alkoholu (wynik badania 0,00 mg/l);
3. Pilot w trakcie wypadku odniósł poważne obrażenia ciała;
4. Warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia.

14. Przyczyny zdarzenia.

Lądowanie pilota paralotni w niewidocznym rowie.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia.

Możliwość wystąpienia rotorów od strony zawietrznej (wysokie drzewa) w trakcie lądowania z czołowo-bocznym wiatrem.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa.

Nie wydano.

17. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze.

Nie wydano.

18. Załączniki.

Nie ma

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

podpis na oryginale