

RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK 4109/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

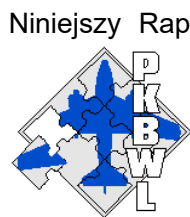
RAPORT KOŃCOWY

WYPADEK

ZDARZENIE NR 4109/19

STATEK POWIETRZNY – Motoparalotnia PPGG

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 12 września 2019 r. Mikołów



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:	4109/19			
Rodzaj zdarzenia:	WYPADEK			
Data zdarzenia:	12 sierpnia 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Mikołów			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Motoparalotnia PPGG			
Znaki rozpoznawcze SP:	Nie dotyczy			
Użytkownik / Operator SP:	Prywatny			
Dowódca SP:	Pilot paralotniowy			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	1	–	–	–
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC,			
Kierujący badaniem:	Jacek Bogatko			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport końcowy			
Zalecenia:	Nie			
Adresat zaleceń:	Nie Dotyczy			
Data zakończenia badania:	26 listopada 2019 r.			

1. Rodzaj zdarzenia

WYPADEK

2. Badanie przeprowadził

PKBWL

3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

12 września 2019 r., ok. godz. 18:50 (czasy w raporcie są czasami lokalnymi LMT).

4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Mikołów.

5. Miejsce zdarzenia

Mikołów.

6. Typ operacji

Lot w rejonie Mikołowa.

7. Faza lotu

Lot nad łąką w pobliżu miejsca startu.

8. Warunki lotu

VMC, dzień.

9. Czynniki pogody

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie wypadku.

10. Organizator lotów

Prywatny.

11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego

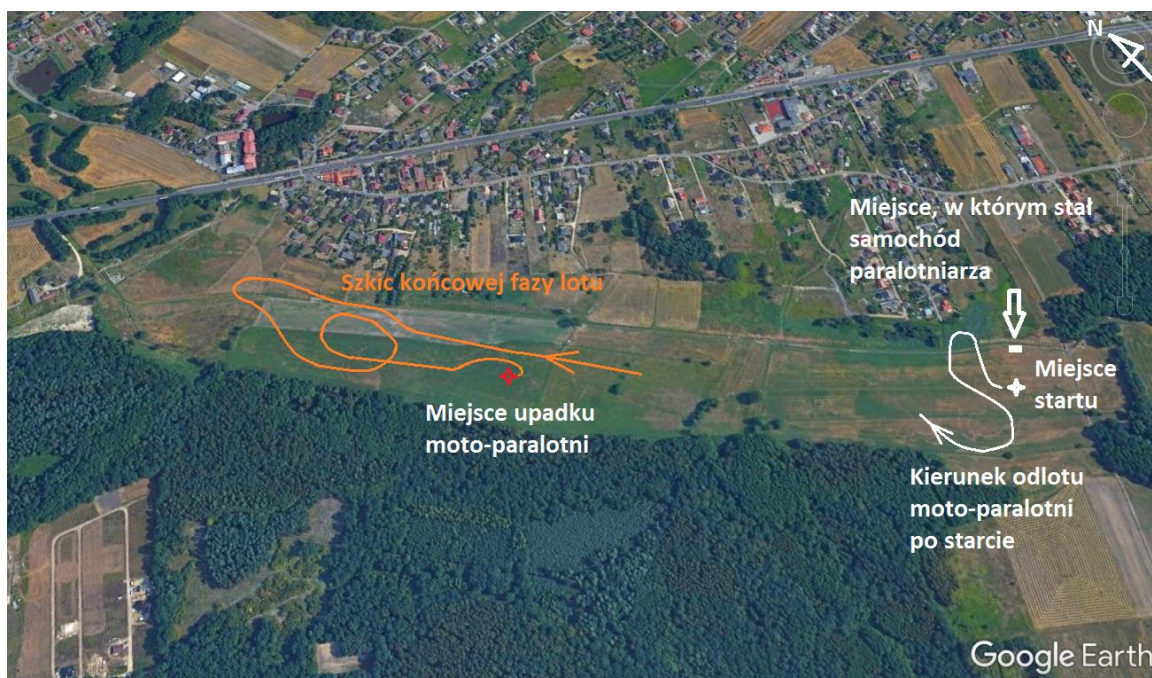
Pilot, mężczyzna lat 54, posiadający Świadectwo Kwalifikacji Personelu Lotniczego PGP. Pilot posiadał uprawnienia niezbędne do wykonania lotu.

12. Obrażenia załogi

Pilot poniósł śmierć na miejscu wypadku.

13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

W dniu 12.09.2019 r. około godziny 16:05 z innego terenu do startu i lądowania do lotu wystartowała motoparalotnia PPGG. Lot odbywał się w rejonie Mikołowa (rys 1).



Rys. 1. Szkic zdarzenia

Po około 44 min lotu, w trakcie zakrętu w prawo, wykonywanego na wysokości około 30 m nastąpiło przejście motoparalotni w spiralę i zderzenie z ziemią (rys 2).



Rys. 2. Na zdjęciu widoczne jest skrzydło paralotni oraz szczątki wózka paralotniowego [źródło: Policja]

Świadkowie przybyli na miejsce zdarzenia zastali nieprzytomnego pilota w związanej uprzęży, leżącego twarzą do ziemi pomiędzy elementami rozbitego wózka motoparalotni. Wykonali telefon na numer alarmowy 112. Po wypięciu go z uprzęży ułożyli go na plecach i rozpoczęli reanimację. Przybyły po około pięciu minutach na miejsce zdarzenia lekarz pogotowia ratunkowego stwierdził zgon pilota.

Analiza

Do analizy lotu wykorzystano film zarejestrowany kamerą zamontowaną na kasku pilota.

Przed startem pilot sprawdził ułożenie taśm, linek i skrzydła. Po uruchomieniu silnika zajął miejsce w wózku i zapiął uprząż. Po podgrzaniu silnika (trwało to 4:08 min) pilot zwiększył obroty silnika i wystartował. Po starcie wykonywał lot w rejonie Mikołowa na wysokości około 150 – 200 m. Cały lot był spokojny, pilot nie wykonywał gwałtownych manewrów i nie obniżał wysokości lotu. W końcowej fazie lotu pilot wykonywał lot na wysokości 30 – 50 m w pobliżu miejsca startu (rys 1). Na wysokości około 30 m pilot wprowadził motoparalotnię w prawy zakręt. Początkowo zakręt wykonywany był z przechyleniem około 35°, kiedy zmiana kierunku w zakręcie przekracza 90° motoparalotnia przeszła do spirali

i uderza w ziemię. Na filmie widać przed zderzeniem prawą rękę pilota, który zaciąga prawą sterówkę – pilot nie trzyma w dłoni dźwigni manetki gazu (rys 3).



Rys. 3. Kadr z filmu zarejestrowanego kamerą pilota. Moment tuż przed zderzeniem, widoczna manetka gazu [źródło: Policja]

Pierwsze w ziemię uderzyło przednie koło wózka, w wyniku czego zostało zniszczone i wyłamane z przednią częścią ramy wózka (rys 4).



Rys. 4. Wyłamane przednie koło wózka [źródło: Policja]

Następnie w kolejności wyłamane zostało prawe i lewe koło podwozia głównego (wskazują na to ślady na ogumieniu i sposób ich wyłamania). W trakcie

zderzenia silnik motoparalotni był sprawny i pracował na wolnych obrotach. Można to stwierdzić na podstawie śladów uderzenia śmigła w ramę kosza (rys 5).



Rys. 5. Uszkodzenie kosza spowodowane uderzeniem obracającego się śmigła
[źródło: Policja]

Świadkowie widzieli latającą motoparalotnię lecz nikt nie widzieli momentu jej zderzenia z ziemią. Jak zeznali, najpierw ucichł silnik a następnie usłyszeli odgłos uderzenia.

W trakcie oględzin skrzydła motoparalotni przeprowadzonych na miejscu wypadku i na Komendzie Powiatowej Policji w Mikołowie, Komisja stwierdziła, że:

1. skrzydło Pegasus (klasy A) zostało wyprodukowane w 2016 r.
2. stan techniczny skrzydła był dobry i nie uległo ono uszkodzeniu w trakcie wypadku.
3. skrzydło było prawidłowo podpięte do wózka.
4. linki sterowe skrzydła paralotni zachowały ciągłość i były połączone ze skrzydłem.
5. wszystkie rzędy linek były prawidłowo połączone ze skrzydłem i nie uległy uszkodzeniu.
6. taśmy uprząży są w dobrym stanie i noszą ślady normalnego zużycia eksploatacyjnego (rys 6).
7. taśmy trymerów były zaciągnięte symetrycznie (rys 6).



Rys.6. Na zdjęciu widoczne są taśmy skrzydła motoparalotni. Widać symetrycznie zaciągnięte tryмеры [źródło: PKBWL]

Na zabezpieczonym filmie widać, że pilot do momentu zderzenia z ziemią zachowuje spokój, nie widać aby próbował wyprowadzić paralotnię ze spirali, nie kontroluje wzrokowo skrzydła motoparalotni. Przed samym zderzeniem widać dłoń pilota zaciągającą prawą sterówkę (rys. 3), dłoń jest rozluźniona tak jak by pilot panował nad motoparalotnią.

Sekcja zwłok wykazała, że pilot zginął w wyniku wielonarządowych obrażeń ciała, które mogły powstać na skutek upadku z wysokości na twarde podłoże.

14. Przyczyna zdarzenia

Wejście motoparalotni w niekontrolowaną spiralę w trakcie wykonywania zakrętu w prawo na niewielkiej wysokości, które doprowadziło do zderzenia z ziemią.

15. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie stwierdzono.

16. Wydane zalecenia bezpieczeństwa

Nie wydano.

17. Uwagi i komentarze

Nie ma.

18. Załączniki

Nie ma.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

Podpis na oryginale