



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 1195/13

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Przewodniczący posiedzenia

Przewodniczący Komisji: dr inż. Maciej Lasek

Sekretarz Komisji: mgr Agata Kaczyńska

Członek Komisji: mgr Tomasz Kuchciński

Członek Komisji: mgr inż. Edward Łojek

Członek Komisji: mgr inż. Ryszard Rutkowski

Członek Komisji: dr inż. Stanisław Żurkowski

Podczas posiedzenia w dniu 11 grudnia 2013 r., Komisja rozpatrywała przedstawione przez zgłaszających - Policję i organizatorów lotów, informacje o zdarzeniu lotniczym paralotni, które wydarzyło się w dniu 3 sierpnia 2013 r., w miejscowości Rząśnik k. Wyszkowa. 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 uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała informacje przekazane przez użytkownika za wystarczające i podjęła decyzję o zakończenia badania.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Pilot posiadający Świadectwo Kwalifikacji pilota paralotni, mężczyzna lat 41, wraz z grupą znajomych działających w ramach klubu pilotów paralotniowych, wykonywał loty rekreacyjne startując z wykorzystaniem wyciągarki stacjonarnej. Wiatr podczas startów tego dnia był słaby. Część holi odbywała się w niemal bezwietrznych warunkach, natomiast podczas podmuchów siła wiatru dochodziła do ok. 2-3 m/s. Rękaw zawieszony był na wysokości około 2 m, w odległości 10 m od miejsca startu. Zdarzenie miało miejsce około godziny 13.30.

Podczas startu paralotni, gdy pilot był na wysokości około 20 m nad ziemią, pękła lina wyciągarkowa. Skrzydło wyskoczyło przed pilota. Skrzydło pochylone pod kątem około 45 stopni

zaczęło się rozpędzać i stopniowo wyrównywać tor lotu przechodząc do lotu poziomego. Ze względu na małą wysokość pilot nie zdążył przemieścić się pod skrzydło i z dużą prędkością uderzył protektorem upręży w ziemię. Natychmiast wezwano karetkę, która przyjechała po około 10 minutach i zabrała poszkodowanego do szpitala.

Do holowania wykorzystywano wyciągarkę z zamontowaną liną stalową składającą się z rdzenia i sześćo-żyłowego oplotu. Lina była użytkowana trzeci sezon. Rocznie wykonywano około 150-200 holi. W roku 2013 do dnia wypadku przeprowadzono ok. 50 holi.

Używana przez pilotów wyciągarka współpracuje ze ściągarką. Po każdym holu lina przeciągana jest na miejsce startu wyłącznie przy użyciu ściągarki. W trakcie dotychczasowego użytkowania obsługujący wyciągarkę zauważyli proces skręcania się fragmentów liny. Podczas przeciągania liny przez krzaki oraz przy przechodzeniu przez rolki wyciągarki, skręcone fragmenty stalówki czasami ulegały załamaniu. W miejscach takich załamania dochodziło do osłabienia wytrzymałości liny. Fragmenty z widocznymi załamaniem były wycinane. Łączenie końcówek odbywało się zawsze przez zaplatanie wokół siebie żył oplotu, które wcześniej były rozdzielane na 2 wiązki:

A) 3 żyły i rdzeń,

B) pozostałe 3 żyły.

Wiązka A jednej końcówki była splatana z wiązką B drugiej końcówki.

Pęknięcie w dniu wypadku nie nastąpiło w miejscu uprzedniego łączenia. Punkt pęknięcia znajdował się ok. 500 metrów od startu i ok. 100 metrów od wyciągarki.

Nie można wykluczyć, że w chwili startu mógł „przyjść” podmuch wiatru od strony wyciągarki gdyż skrzydło wstało szybciej niż przy poprzednim starcie. Biorąc te okoliczności pod uwagę jest możliwe, że chwilowo wytworzona siła holu okazała się za duża co doprowadziło do zerwania liny.

Przyczyna wypadku lotniczego:

Zerwanie liny holowniczej w chwili, gdy pilot był w początkowej fazie startu za wyciągarką. Nie można wykluczyć, że okolicznością sprzyjającą zerwaniu liny wyciągarki była niewłaściwa siła holowania podczas początkowej fazy startu.

Działania profilaktyczne podjęte przez organizatorów lotów:

- 1. Zamówiono nową linę do wyciągarki.*
- 2. Dokonano przeglądu liny i usunięto odcinki liny, na których stwierdzono załamania lub skręcenia.*

3. *Przyjęto ograniczenie siły holowania w pierwszej fazie startu do minimalnej wartości pozwalającej na wznoszenie pilota.*

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.**

Nadzorujący badanie

mgr Agata Kaczyńska: *podpis na oryginale*