





## IV – USZKODZENIA

### Uszkodzenia statku powietrznego

D  zniszczony    S  poważnie uszkodzony    M  nieznacznie uszkodzony    N  nie było    Z  nie ustalono

## V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

### Ogólna sytuacja meteorologiczna

1  VMC

2  IMC

Z  nie ustalono

### Warunki oświetlenia

1  świt

2  oświetlenie dzienne

3  zmierzch

4  noc księżycowa

5  noc ciemna

Z  nie ustalono

## KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:	ETAP LOTU:
Przygotowanie do startu Komenda do startu Postawienie skrzydła Oderwanie od ziemi Przecignięcie skrzydła Zderzenie z ziemią	START;

## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W dniu 27.08.2011 r. rozpoczęło się szkolenie paralotniowe od zajęć teoretycznych, w którym uczestniczył między innymi uczeń-pilot, który w dniu 29.08.2011 r. uległ wypadkowi. Zgodnie z uzyskanymi informacjami szkolenie, które kontynuowane było w dniu następnym obejmowało zarówno zajęcia teoretyczne jak i ćwiczenia naziemne na tzw. „symulatorze” (uprząż, na której były ćwiczone zachowania w powietrzu, w tym sterowanie paralotnią czy przygotowanie do lądowania). W dniu 29.08.2011 r. uczniowie spotkali się z instruktorem na terenie byłego wojskowego lotniska w celu rozpoczęcia szkolenia praktycznego w powietrzu. Do lotów przez instruktora zostało dopuszczonych dwóch uczniów. Na miejsce osoby uczestniczące w lotach w tym dniu przybyły około godziny 6.30. Wiatr wiał z prędkością 1-2 m/s widzialność była bardzo dobra, było słonecznie. Uczniowie startowali naprzemiennie. Instruktor pełnił jednocześnie rolę wyciągarkowego. W miejscu startu pilot paralotniowy posiadający przeszkolenie w zakresie kierowania startami przy użyciu wyciągarki, pełnił funkcję kierownika startu. Do startów wykorzystywana była wyciągarka jednobębnowa. Uczniowie wyposażeni byli w radiotelefony, które wykorzystywane były przez instruktora do przekazywania komend. Wg uzyskanych informacji instruktor każdorazowo sprawdzał osobiście przygotowanie ucznia do startu, a następnie udawał się do stanowiska wyciągarkowego oddalonego od miejsca startu uczniów około 500 m, skąd prowadził zarówno obsługę wyciągarki jak i nadzór nad uczniem. Początkowo loty były wykonywane na małej bardzo wysokości nie wyżej niż 50 m, bez wyczepiania holu. Następnie instruktor wprowadzał kolejne elementy od wyczepienia liny i lotu po prostej po rozpoczęciu wykonywania łagodnych zakrętów. Po wykonaniu 9-10 lotów przez każdego z uczniów, około godziny 10 instruktor zdecydował o przerwie w lotach i umówił się z uczniami na popołudnie. Po południu około godziny 17.30 ponownie przystąpiono do wykonywania lotów. Loty odbywały się sprawnie i bez przestojów. Pierwsze popołudniowe loty były lotami przypominającymi następnie loty obejmowały wykonywanie czterech zakrętów i podejście do lądowania. Kierownik startu upominał uczniów kilkakrotnie o konieczności utrzymywania linek sterowniczych przy starcie w górze, z tym, że adresatem większości tych uwag był uczeń, który później uległ wypadkowi. Ale jak zeznał kierownik startu, błędy te nie odbiegały od normy, to znaczy zwykłych popełnianych przy starcie przez uczniów czy pilotów. Do ostatniego lotu, 19 który uczeń wykonywał w tym dniu, lotu zakończonego wypadkiem uczeń został sprawdzony jak przy lotach poprzednich. Kierownik startu obserwował ucznia z odległości bezpośredniej. Rozpoczął się hol i gdy pilot odleciał na odległość około 20 m i był na wysokości około 5-8 m, uczeń wykonał gwałtowne zaciągnięcie linek sterowniczych w dół, przytrzymując deskę uprząży w celu ułatwienia sobie zajęcia pozycji siedzącej. Instruktor krzyknął przez radiotelefon „ręce do góry”. W tym samym czasie nastąpiło głębokie przeciągnięcie i zerwanie liny wyciągarki. Uczeń-pilot gwałtownie stracił wysokość i zderzył się z ziemią. Została wezwana przez instruktora pomoc medyczna. Karetka pogotowia przybyła po około 20-25 minutach. Został wezwany helikopter medyczny i poszkodowany uczeń został przetransportowany do szpitala w celu udzielenia specjalistycznej pomocy medycznej. Zgodnie z obserwacją kierownika startu uczeń popełniał częściej błąd niewłaściwego utrzymywania linek sterowniczych, to znaczy z tendencją do ich zbyt niskiego trzymania co było komentowane przez instruktora i udzielane były uwagi i korekta takiego zachowania. W poprzednich lotach uczeń wsiadał do uprząży na dużo wyższej wysokości to znaczy po osiągnięciu około 50 m.

Pierwsze zgłoszenie o zaistnieniu wypadku zostało dokonane przez rodzinę poszkodowanego w dniu 30 sierpnia, natomiast instruktor zgłoszenia dokonał w dniu 31 sierpnia. Zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie zgłoszeń zdarzeń lotniczych powinno zostać dokonane nie później niż 72 godziny od zaistnienia wypadku.

### **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie wydawano

### **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie sformułowano na tym etapie badania.

### **PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM**

*Podpis nieczytelny*