



**MINISTERSTWO TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA i GOSPODARKI MORSKIEJ  
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**Dot. zdarzenia nr: 425/11**

## **UCHWAŁA**

**Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:**

Przewodniczący Komisji:	dr inż. Maciej Lasek
Członek Komisji:	dr inż. Dariusz Frątczak
Członek Komisji:	mgr inż. Jerzy Kędzierski
Członek Komisji:	mgr Tomasz Kuchciński
Członek Komisji:	mgr inż. Piotr Lipiec
Członek Komisji:	mgr inż. Ryszard Rutkowski
Członek Komisji:	dr n. med. Jacek Rożyński

W dniu 18 kwietnia 2012 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała przedstawione przez Szkołę Paralotniową Gagarin, wyniki przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego paralotni Koyot L, które wydarzyło się w dniu 9 maja 2011 r., w miejscowości Radawiec – lotnisko EPLR.

### **Przebieg i okoliczności zdarzenia:**

Uczeń-pilot wystartował do swojego 11 lotu w życiu, a 3 w dniu zdarzenia. Start przeprowadzony był z wykorzystaniem wyciągarki. Po nabraniu przez ucznia-pilota wysokości około 100 m padła komenda instruktora o wyczepieniu liny holowniczej. Pomimo wydania komendy uczeń-pilot nie wyczepiał liny holowniczej i kontynuował lot w kierunku wyciągarki. W tej sytuacji, instruktor podał uczniowi kilkakrotnie komendę „wyczep się”. Uczeń-pilot kontynuował lot po prostej. Po kilku kolejnych komendach ponagających [podawanych przez instruktora za pośrednictwem radiotelefonu] uczeń-pilot zwolnił linę holowniczą i zgodnie z poleceniem instruktora wykonał zakręt w prawo. W trakcie lotu z wiatrem nastąpiło otwarcie spadochronowego systemu ratowniczego. Przed przyziemieniem ucznia-pilota instruktor wydał mu komendę „nogi razem i lekko ugięte” Po przyziemieniu uczeń-pilot uskarżał się na ból w plecach. Po udzieleniu pierwszej pomocy został przetransportowany śmigłowcem do szpitala. Uczeń doznał jedynie stłuczeń.

Ustalono, że uczeń-pilot po otrzymaniu polecenia o wyczepieniu liny holowniczej pociągnął za uchwyt spadochronowego systemu ratowniczego zamiast uchwytu zwalniającego wyczep liny. Uczeń-pilot wykonał wcześniej łącznie 10 holi, w tym dwa w dniu zdarzenia. W żadnym z poprzednich przypadków nie miał problemów z identyfikacją uchwytu zwalniającego wyczep. Nie było zmian rodzaju wyczepu. Jak również nie było zmian rodzaju upręży paralotniowej używanej przez ucznia-pilota.

**Działając na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i uznała, iż:**

**Przyczyną incydentu lotniczego było:**

**Odblokowanie z nieustalonego powodu spadochronowego systemu ratowniczego, poprzez pociągnięcie przez ucznia-pilota uchwytu wyciągającego.**

### **Okoliczność sprzyjająca zaistnieniu incydentu lotniczego:**

Prawdopodobne wystąpienie u ucznia-pilota „blokady” odbierania komend wydawanych przez instruktora.

A także akceptuje następujące **zastosowane środki profilaktyczne:**

Ośrodek po zaistnieniu zdarzenia wprowadził do procesu szkolenia naziemnego uczniów-pilotów trening wyczepiania liny holowniczej. Podczas tego treningu instruktorzy mają zwracać uwagę uczniom-pilotom na konieczność wzrokowej kontroli umiejscowienia uchwytu zwalniania wyczepu.

#### Podpisy Komisji

Przewodniczący Komisji: Maciej Lasek	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Dariusz Frątczak	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Jerzy Kędzierski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Tomasz Kuchciński	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Piotr Lipiec	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Ryszard Rutkowski	<i>podpis na oryginale</i>
Członek Komisji: Jacek Rożyński	<i>podpis na oryginale</i>