

Отчет о Лётном Происшествии (ЛП)

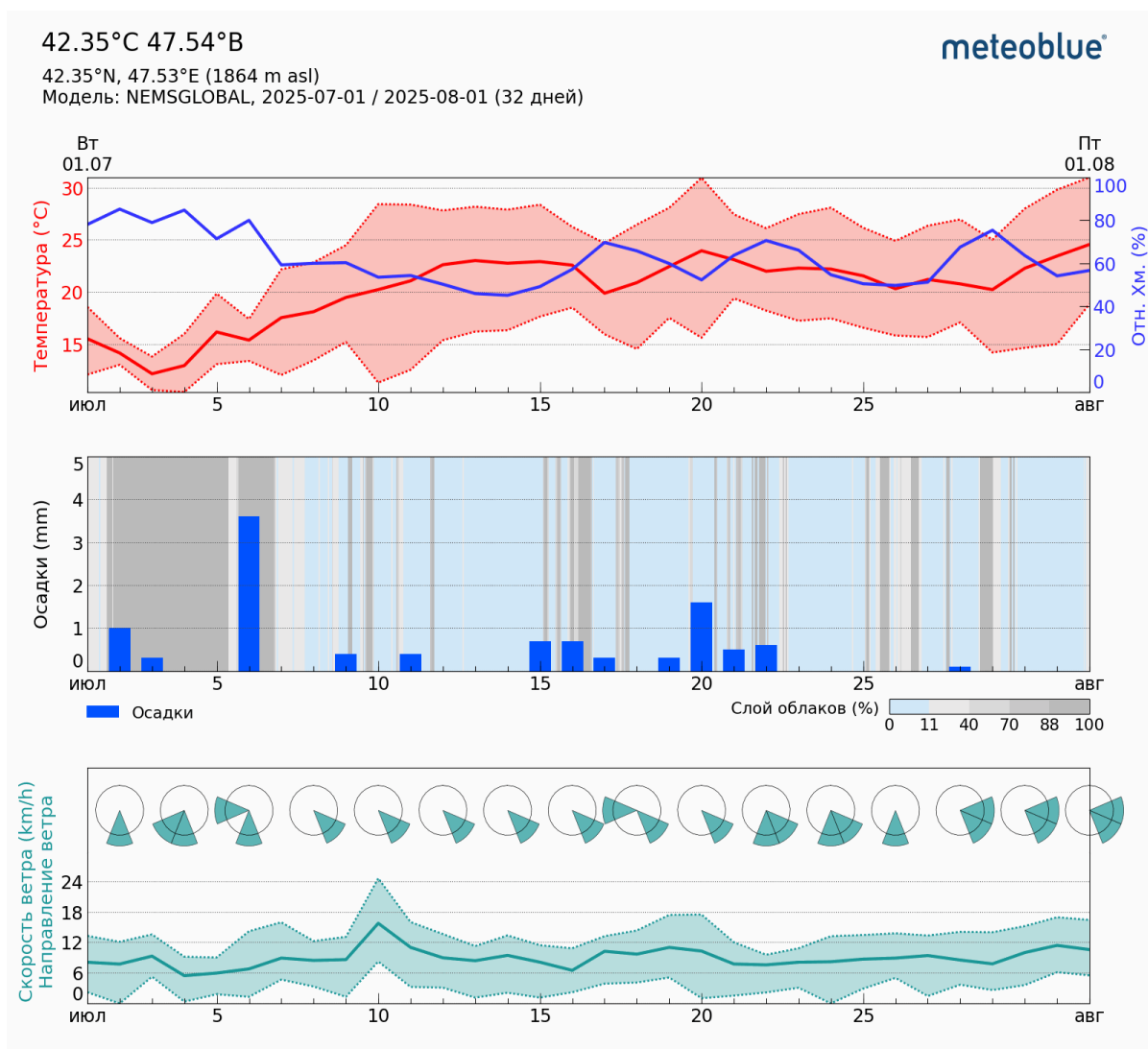
Условия ЛП:

Дата и время ЛП: 01.07.2025, 10.30 местное время (UTC + 3)

Место ЛП: Россия, Республика Дагестан, соревновательный старт Мулебки

Место старта: Верхний соревновательный старт в Мулебках

Погодные условия, в том числе прогнозы и местные особенности: чемпионат России в 2025 году проходил в сложных погодных условиях, на старт приезжали при неоднозначной погоде, иногда в дождь. 1 июля прогноз обещал летный день, с усилением ветра на старте, поэтому задачу поставили и время назначили максимально раннее – через час после брифинга.



Архив погоды в Сергокале (Дагестан, Россия)

Время (UTC), дата	Ветер (напр., м/с)	Видим.	Явления	Облачность	T (C)	Td (C)	f (%)	Te (C)	Tes (C)	Комфортность	P (гПа)	Po (гПа)	Tmin (C)	Tmax (C)	R (мм)	R24 (мм)	S (см)
00 1.07	З 2	4000 м		6/6 600 м [Sc]	+17.9	+12.1	69	+18	+18		1006.8	948.0					
03 1.07	ЮЗ 1	20 км		1/1 600 м [Sc]	+21.3	+12.7	58	+24	+26	комфорт	1007.5	949.3	+17.4				
06 1.07	СВ 2	20 км		3/3 600 м [Cu hum]	+24.6	+13.2	49	+27	+37	жарко	1006.8	949.3					
09 1.07	В 3	20 км		3/3 600 м [Sc]	+25.2	+13.1	47	+27	+40	жарко	1005.3	948.0					
12 1.07	В 3	20 км		1/1 600 м [Sc]	+24.7	+13.3	49	+27	+35	жарко	1006.8	949.3					
15 1.07	В 2	20 км		9/9 600 м [Sc As trans]	+22.1	+12.6	55	+25	+25	комфорт	1008.8	950.7		+26.3			
18 1.07	ЮЗ 2	4000 м		9/8 600 м [Sc As trans]	+19.1	+13.4	70	+21	+21	комфорт	1009.5	951.0					
21 1.07	З 1	4000 м		3/3 600 м [Sc]	+18.3	+13.4	73	+20	+20		1011.0	952.0					

Участники ЛП:

Участник 1: Белова Евгения Сергеевна, контакты по запросу

Опыт полетов: более 1 100 часов общего налета, 50% в горах, 50% на равнине, изначально пилот обучался на лебедке, домашнее летное место – Кончинка, Журавли (лебедка), соревновательный опыт около 10 лет (1-5 соревнований в год), участие в этапах Кубка Мира, в данном месте участие в соревнованиях ежегодно с 2021.

Лётное снаряжение:

Крыло: Ozone Zeno 2, год выпуска – конец 2022, начало эксплуатации – январь 2023 года. Налет более 200 часов, замена стропной системы не проводилась, регулярная проверка стропной системы – 1–2 раза в год (результаты в пределах допуска), крыло не использовалось для наземки (а жаль!), исключительно для маршрутных полетов. Несколько рипстопов от потертостей.

Подвесная система: Ozone Submarine, первый вариант скина (с застежкой-молнией). Год выпуска: 2023, эксплуатировалась с июня 2025 года (как раз на этих соревнованиях происходила настройка).

Спасательный парашют (парашюты): №1 Independence Ultra Cross 100, квадратный облегченный, год выпуска предположительно 2019. №2 Niviuk Octagon M, квадратный. Переукладывались весной 2025 года Александром Фридером. Были установлены в новую подвеску непосредственно перед соревнованиями, в июне 2025 года.

Шлем: Charly No Limit Jet White (с визором, без интеграла), размер M, сертифицирован, не радиофицирован, камера на шлем не крепилась.

Радиостанция: Yaesu 8 на частоте безопасности соревнований.

Другое оборудование: на кокпите приборы: Oudie N, мобильный телефон для записи треков. Балласт 5 кг.

Аптечка: нет.

Наличие страховки:

№1 медицинская, страховая компания СОГАЗ, с медицинской эвакуацией, спас-работами и репатриацией. Парапланеризм указан в явном виде.

№2 от несчастного случая, страховая компания ВСК, сумма покрытия 1 млн. руб., выдана Москомспорта члену сборной г. Москвы.

Очевидцы ЛП: Локк Сергей (главный судья соревнований), Демьянова Екатерина, Кравченко Владимир, Арзуманов Михаил, Сокол Заряна, возможно, кого-то забыла.

Наличие треков полетов, видеоматериалов: нет

Обстоятельства ЛП (от первого лица):

Чемпионат России 2025 в дисциплине «маршрутный полет», третий день соревнований, третий таск.

Выехали из Избербаша в 7.00. Раньше, чем обычно, так как по прогнозу с утра раздувало. Приехали в Мулебки примерно в 9.00. Наша маршрутка пришла одной из последних. До старта подготовиться не успели. Сразу после приезда объявили брифинг, поставили задачу, ответили на все вопросы. И сразу поставили время открытия воздушного старта – 10.30.

Около 9:40 я собралась и пошла на старт. Оценив обстановку на перегибе, начала спускаться вниз. На перегибе дул плотный ветер, около 7 м/с, было много крыльев, рестарты. Внизу также уже стартовали крылья к этому времени. Спустилась метров на 50 вниз, на небольшой пригорок. Спускалась около 15 минут, с остановками, пропускала стартовых, идти встёгнутой с тяжелым оборудованием и подвеской получалось очень медленно.

Около 10.00 я встала на месте будущего взлета. Сначала пропускала стартовых, ждала, выбирала место. В 10.15 подошла Йося Уткина и разложила крыло. Я подняла крыло, но недовывела, положила. Сразу же подняла еще раз, но слишком резко, меня подбросило и положило, крыло закрутилось и запуталось в стропах. Я подошла, распутала крыло и стропы. В это время вокруг продолжали стартовать пилоты

В 10.20 Сергей объявил по радио, что до открытия старта осталось 10 минут. Надо было торопиться. Дуло плотно 7–8 метров в секунду, довольно ровно в склон. Крыло лежало раскрытым, но слегка свернутым, раскрывать полностью при таком ветре я сочла небезопасным.

К 10.30 все пилоты вокруг стартовали, кроме Екатерины Демьяновой. Которая стояла с раскрытым крылом и готовилась к старту метрах в 10 от меня дальше по склону. По радио объявили открытие воздушного старта. Я сделала попытку стартовать за 4 центральных стропы А-ряда, одной рукой стропы, на каждой руке по клеванте своего ряда. Правый ряд сверху для разворота направо - мой обычный разворот. А-ряды держала правой

рукой. Задними рядами не притормаживала (вроде бы). Крыло перед взлетом не расправляла полностью. Не проверяла крыло, пока стояла к нему лицом с опасением, что меня снимет в полтвиста. Когда развернулась лицом от склона, увидела, что левая клеванта проходит через правую бобышку, левой рукой почувствовала затруднения с левой клевантой (то ли застопорилась, то ли ее начало тянуть). Есть предположение, что одна стропа проходила через крыло. Есть предположение, что не только клеванта зацепилась за бобышку правого ряда. Центроплан летел, приняла решение тянуть за правый ряд. То ли надо было дольше тянуть, то ли нужно было тянуть за правую клеванту, но крыло не отреагировало, направо не повернуло. Дальше крыло развернулось влево, и я по касательной левым бедром влетела в скальник метров через 15 от места моего старта с небольшой высоты (2–3 метра), на скорости 20–30 км в час. Сорвать крыло на старте не было возможности – я могла бы упасть прямо под стартом на скальник.

На фото синим выделено место старта, красным – место падения.



Анализ причин ЛП – мой субъективный анализ причин:

1. Психологическая: панический страх полетов в сильный ветер в совокупности с соревновательным ажиотажем.

Полагаю, что эта причина занимает 80% от всех причин, приведших к ЛП. Я не проверила крыло после неудачной попытки старта, я не открыла крыло для проверки стропной системы, я не прочекала крыло после поднятия, когда была к нему лицом. У меня уже было 2 ЛП при старте в сильный ветер:

- в 2018 году я взлетела в полтвиста на Юце и сразу же развернулась в склон, получила ушибы и растяжение лодыжки,
- в 2023 году я взлетела в Ушконоуре в полном твисте, на старте в ажиотаже развернулась не в ту сторону, потеря соревновательного дня без физических повреждений.

Проблемы на старте начались при переходе на длинные крылья, требующие дозагрузки. На крыльях EN-C проблем со стартом не было.

2. Техническая: плохие навыки старта в сильный ветер.

В 2024 году я несколько дней занималась наземной подготовкой на домашнем поле в Журавлях. Не помогло.

3. Неудачный выбор места старта.

Я могла бы отойти подальше и не ждать, пока все стартуют на этом пятачке. И я могла бы после падения упасть не на скальник, а на травку.

4. Неправильное распределение времени от открытия наземного старта до открытия воздушного старта.

При попадании в ситуацию нехватки времени от наземного старта до открытия воздушного старта необходимо стартовать как можно быстрее, не пропускать других пилотов, не тянуть с попытками, чтобы старт не пришелся на самый ажиотаж - за 5-10 минут до открытия стартового цилиндра.

5. Тяжелое и громоздкое соревновательное оборудование.
6. Отсутствие помощи на старте.

Что могло бы помочь избежать повторения подобных ЛП:

1. Кардинальное улучшение подготовки навыков старта в сильный ветер для лебедочных пилотов в целом и для меня в частности. Предполагаю, что для меня были бы полезны не только самостоятельная наземная подготовка (в 2024 году я занималась наземкой на поле в Журавлях несколько дней), но и наземная подготовка под контролем инструктора на горках (возможно, курс наземной подготовки и стартов с возвышенности), где тебя выводят из зоны комфорта и по силе ветра, и по выполняемым упражнениям.
2. Организация старта, помощь на старте, особенно для пилотов, которым требуется помощь – в том числе спускающихся ниже по склону, в том числе опаздывающих к воздушному старту.

3. Смена оборудования на более легкое (без балласта) и простое при старте (не мой вариант).
4. Более качественная физическая подготовка, особенно для женщин – ОФП и силовые тренировки.

Что НЕ могло бы помочь избежать повторения подобных ЛП:

1. Смена подвески.
Удар пришелся на нижнюю боковую сторону бедра, в подвеску я не успела сесть полностью. Ни одна подвеска, насколько мне известна, не имеет бокового протектора. Нижний протектор Субмарины не пострадал – см. фото ниже.
2. Отмена дня по причине сильного ветра.
Нет смысла отменять дни, ориентируясь на слабых пилотов. В тот день от старта отказались 2 пилота, и то после того, как увидели мое ЛП.
3. Недопуск пилотов по квалификации.
Нет возможности определить необходимую квалификацию. Моя квалификация подтверждена большим опытом участия в соревнованиях, в том числе со стартом в сильный ветер, в том числе в том же месяце – в Китае (там старт был намного более сложный в техническом и моральном плане, но на Кубке мира старт гораздо более организованный – несколько помощников на старте, в том числе опытный пилот, который может подсказать время старта).

Развитие ситуации после ЛП:

Ко мне сразу же после падения подбежал Владимир Кравченко, помог, расстегнуть подвеску, подбежал Сергей Локк, сделал укол кетонала в бедро, другие люди. Они выстегнули меня из подвески, переложили на твердые носилки, подняли на старт, куда могла подъехать машина. Я чувствовала дикую боль в левом бедре, меня сильно колотило, стучали зубы, немели руки. Помню, как Сергей Локк меня отвлекал, спрашивал, кто летит, какого цвета крыло. Спасибо большое Сергею Локку и всем, кто помогал мне после получения травмы, вытаскивал меня и оборудование!

Вызвали скорую помощь. Приехала скорая помощь Левашинского района с фельдшером. Мне сделали укол трамала, переложили на носилки скорой помощи, погрузили в скорую помощь. Во время спуска вниз на скорой не удавалось разогнуть левую ногу, были дикие боли, мне сделали укол морфина. Ногу удалось разогнуть и зафиксировать. При въезде на асфальтированную дорогу нас ждала бригада с врачом. Врач сделал мне укол кофеина, измерил давление.

Меня доставили в больницу в г. Леваша. Там сделали КТ (еще дважды переложили – на КТ и обратно, на носилки больницы), по которому поставили диагноз: «Оскольчатый перелом левой боковой массы крестца, перелом верхней и нижней ветви левой лобковой кости со смещением кзади и кнутри до 10 мм и перелом левого поперечного отростка L5 позвонка. Целостность тазового кольца нарушена.»

В течение первых трех дней я обратилась в обе страховые компании.

Последствия ЛП:

Далее таз зафиксировали, плотно завязав простыней, гипс не накладывали. Вызвали вертолет. Вертолет медицины катастроф – это моя большая удача, пришедшая от друга! Спасибо ему большое за это! Заодно вертолет захватил еще несколько людей после ДТП с тяжелыми травмами. В вертолете меня переложили с носилок больницы на носилки вертолета и доставили в Республиканский ортопедо-травматологический центр им. Н. Ц. Цахаева.

3 июля в РОТЦ мне сделали операцию: транстуканная фиксация КПС и верхней ветви лонной кости слева винтами (прикрутили кости крестца и лонной кости винтами). 13 июля с помощью страховой компании СОГАЗ и ее ассистанса меня транспортировали в Москву на самолете в лежачем состоянии. 17 июля в НИИ Скорой Помощи им. Н.В. Склифосовского ДМЗ мне сделали вторую операцию: остеосинтез боковой массы крестца слева винтами (еще два винта через весь крестец ввинтили) для большей надежности, более простой мобилизации и снижения болевого синдрома.

Я получила тяжелую сложную травму, но не катастрофическую – врачи прогнозируют полное восстановление. Винты можно не вынимать. Звенеть в рамках я не буду. Время восстановления:

- 1 июля – получение травмы,
- 3 июля – первая операция,
- 17 июля – вторая операция,
- 18 июля – я начала садиться на 1–3 минуту,
- 20 июля – я начала ходить на костылях,
- 2 августа – я села за руль (у меня полностью здорова правая сторона),
- Планируется 29 августа – контрольный рентген,
- Планируется 9 октября – ходить без костылей.

Помимо переломов таза я получила перелом отростка позвоночника, который не планировалось лечить, только наблюдать. Также у меня большая ссадина на левую часть бедра с гематомой под ней. Ссадину очень долго лечили, после 1,5 месяцев она еще не до конца прошла. Гематома отекает, из нее периодически дренируют жидкость, по состоянию на 16 августа срок ее излечения не прогнозируется.

Я все еще панически боюсь взлета в сильный ветер.

Для снаряжения:

- Крыло: заменены 2 стропы полностью, рипстопом заклеена верхняя поверхность.
- Подвеска: скин от Субмарины в мусорку, силовая подвески не пострадала. Необходим новый скин.
- Одежда сильно порвана слева, часть разрезана в больнице и выкинута.

- Ботинки: найдены и доставлены владельцу заботливыми друзьями.

Фото 3. Подвеска. Скин субмарины разорван в нескольких местах. Так как он устарел морально и заказан скин нового образца, восстанавливаться не будет



Фото 4. Протектор. Протектор не участвовал в ЛП. В середине протектора – поролон. Короид не пострадал.



Фото 5. Порывы на крыле. Защиты рипстопом. Идет след от стропы, не разрывы о камни.



Для сообщества пилотов:

1. Предлагаю рассмотреть возможность покупки для соревнований специализированных носилок – пневмо-носилок или носилок, которые расстегиваются без необходимости перекладывать пилота.
2. Предлагаю начать собирать базу знаний для получивших травму и общающихся с медицинскими учреждениями и страховыми компаниями.

Общение со страховой Согаз и ее ассистансом «Класс-ассист» закончилось следующим образом:

- Меня перевезли из больницы в Махачкале в аэропорт и погрузили в самолет,
- Меня перевезли в лежачем положении до аэропорта Шереметьево, далее страховая отказалась меня везти до дома,
- Были проблемы с заказом билетов – я улетела через неделю после того, как было можно и нужно.
- Были проблемы с погрузкой в самолет в аэропорту г. Махачкалы, есть особенности аэропорта, они не могут сами довести пострадавшего до самолета.
- Были проблемы с оплатой скорой до аэропорта в Махачкале, пришлось ее оплачивать самим по просьбе страховой и потом выбивать возврат.

Получение страховой выплаты от ВСК еще не закончено.

Сообщение подготовил: Белова Евгения Сергеевна, контактные данные по запросу