

# RAPORT KOŃCOWY



---

WYPADEK1462/2020

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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

# RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie przekraczającej 2250 kg

## WYPADEK

ZDARZENIE NR – 1462/2020

STATEK POWIETRZNY – Wiatrakowiec, XENON 2 RST, SP-XEND

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 18 czerwca 2020, EPEL



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. 6 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 2020

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>1462/2020</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>WYPADEK</b>			
Data zdarzenia:	18 czerwca 2020			
Miejsce zdarzenia:	EPEL			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Wiatrakowiec, XENON 2 RST			
Znaki rozpoznawcze SP:	SP-XEND			
Użytkownik / Operator SP:	Osoba fizyczna			
Dowódca SP:	Pilot ultralekkiego wiatrakowca – UAGP			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	1	-
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu	ULC			
Kierujący badaniem:	Krzysztof Błasiak			
Podmiot badający:	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	NIE DOTYCZY			
Skład zespołu badawczego:	NIE WYZNACZONO			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	RAPORT KOŃCOWY			
Zalecenia:	NIE			
Adresat zaleceń:	NIE DOTYCZY			
Data zakończenia badania:	21 listopada 2020 r.			

## 1. Rodzaj zdarzenia

Wypadek

## 2. Badanie przeprowadził

PKBWL

## 3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia

18 czerwca 2020, ok. godz. 12:15<sup>1</sup>

## 4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania

Miejscem startu oraz zaistniałego wypadku było lotnisko Elbląg (EPEL).

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w raporcie LMT = UTC +2h

**Tabela 1. Informacje na temat miejsca zdarzenia**

Nazwa lotniska	Elbląg
Oznaczenie lotniska	EPEL
Współrzędne	54°08'27,19" N 019°25'24,06" E
Radio	Elbląg Radio 122,300 MHz
Elewacja	10ft
Droga startowa	Trawiasta RWY 10/28 (600x50m)
Właściciel/Zarządzający	Lotnisko użytkowane przez Aeroklub Elbląski

## **5. Miejsce zdarzenia**

Do zdarzenia doszło na terenie lotniska w Elblągu, w pobliżu trawiastego RWY10/28.

## **6. Typ operacji**

Lotnictwo ogólne.

## **7. Faza lotu**

Wznoszenie.

## **8. Warunki lotu**

Lot w VMC, w dzień.

## **9. Czynniki pogody**

Czynniki pogody w ocenie Komisji nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

## **10. Organizator lotów**

Użytkownik prywatny.

## **11. Dane dotyczące załogi**

Pilot, lat 64, posiadający świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego wiatrakowca – UAGP, wydane 31 października 2014 roku.

Pilot posiadał orzeczenie lotniczo lekarskie LAPL (ważne do dnia 7 sierpnia 2021 roku).

## **12. Obrażenia osób**

Na skutek zdarzenia pilot doznał stłuczenia lewego przedramienia wraz z otarciem naskórka na jego powierzchni.

### 13. Uszkodzenia statku powietrznego

Wiatrakowiec w trakcie zdarzenia został poważnie uszkodzony. Maszt wraz z wirnikiem oraz prawe koło podwozia głównego zostały oderwane od kadłuba. Zniszczeniu uległy: łopaty śmigła pchającego, przezierne elementy owiewki kadłuba oraz drzwi wiatrakowca.



Rysunek 1. Wiatrakowiec XENON 2 RST, SP-XEND na miejscu zdarzenia

### 14. Opis przebiegu i analiza zdarzenia

#### 14.1. Opis zdarzenia

Zgodnie z oświadczeniami pilota biorącego udział w wypadku, wiatrakowiec hangarowany był na terenie lotniska w Elblągu. W dniu zdarzenia pilot przybył na pustę w tym dniu lotnisko celem wykonania krótkiego lotu w okolicach Elbląga. Pilot wykonał przegląd przedlotowy wiatrakowca (bez uwag). Wiatrakowiec posiadał w zbiornikach około 40 litrów paliwa E5 Pb95. Ponieważ pilot zamierzał wykonać lot bez pasażera, to wewnątrz kabiny zamocował balast wyważający. Balast stanowiła plastikowa skrzynka z kamiennymi ciężarkami w środku, którą pilot przymocował za pomocą linki do okuć fabrycznych w miejscu do tego przeznaczonym.

Około godziny 12:15 pilot zgłosił na częstotliwości 122,3 MHz zamiar startu, po czym przechołował i wykonał start z RWY28. Krótco po starcie, na wysokości około 10-15 metrów nad ziemią, balast przesunął się blokując drążek sterowy wiatrakowca w skrajnym prawym położeniu, co doprowadziło do lotu po spirali w dół i w efekcie zderzenia z ziemią w pobliżu pasa startowego.

Wiatrakowiec uderzył w ziemię prawym kołem podwozia głównego a następnie przewrócił się. W wyniku zdarzenia pilot doznał lekkich obrażeń, kabinę wiatrakowca opuścił o własnych siłach.

#### 14.2. Ustalenia Komisji

- 1) Wiatrakowiec wpisany był do ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 2) Wiatrakowiec użytkowany był zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 3) W myśl obowiązujących przepisów wiatrakowiec był zdatny do lotu.
- 4) Nie było żadnych dowodów na jakiegokolwiek usterki lub awarie wiatrakowca, które mogłyby przyczynić się do wypadku.
- 5) Żadna część wiatrakowca nie oddzieliła się od niego podczas lotu.
- 6) Balast wyważający został niewłaściwie umocowany i uległ przesunięciu podczas lotu.
- 7) Pilot posiadał uprawnienia do lotu zgodne z obowiązującymi przepisami.
- 8) Pilot posiadał właściwe, ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
- 9) Warunki atmosferyczne pozwalały na wykonanie lotu.
- 10) Wiatrakowiec nie był wyposażony w rejestratory pokładowe – żaden typ rejestratora nie był wymagany na mocy obowiązujących przepisów.
- 11) Pilot nie był pod wpływem alkoholu.
- 12) Wszystkie uszkodzenia wiatrakowca były wynikiem zderzenia z ziemią.
- 13) Poza oddzielonym od wiatrakowca masztem wraz z wirnikiem oraz kołem prawym podwozia głównego, statek powietrzny pozostał w całości.
- 14) Na skutek zdarzenia pilot odniósł lekkie obrażenia.

#### 15. Przyczyna zdarzenia

**Nieprawidłowe przygotowanie statku powietrznego do lotu, polegające na niewłaściwym umocowaniu balastu wyważającego wewnątrz kabiny.**

#### 16. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia

Nie określono.

#### 17. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

#### 18. Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi

Nie sformułowano.

## 19. Załączniki

Brak.

---

**KONIEC**