



## PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

### Informacja o zdarzeniu [raport]

Numer ewidencyjny zdarzenia:	<b>525/17</b>			
Rodzaj zdarzenia:	<b>WYPADEK</b>			
Data zdarzenia:	<b>26 marca 2017 r.</b>			
Miejsce zdarzenia:	<b>Krzeczyn Wielki k/ Lubina</b>			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	<b>Wiatrakowiec Ela 07S R-115</b>			
Znaki rozpoznawcze SP:	<b>A12DOB</b>			
Dowódca SP:	<b>Pilot wiatrakowca ultralekkiego</b>			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	<i>Śmiertelne</i>	<i>Poważne</i>	<i>Lekkie</i>	<i>Bez obrażeń</i>
	2	-	-	-
Nadzorujący badanie:	<b>Mieczysław Wyszogrodzki</b>			
Podmiot badający:	<b>PKBWL</b>			
Skład zespołu badawczego:	<b>Członek PKBWL Ryszard Rutkowski</b>			
	<b>Członek PKBWL Jacek Bogatko</b>			
Zalecenia:	<b>Nie</b>			
Adresat zaleceń:	<b>Nie</b>			
Data zakończenia badania:	<b>27-04-2017</b>			

#### Przebieg i okoliczności zdarzenia.

Wiatrakowiec został zakupiony w dniu 6 września 2013 roku przez firmę *ORLEN LTD z o. o. division in Poland* w Olsztynie. W dniu 10 czerwca 2014 roku firma *Petrozal Sp. z o.o.* zarejestrowana w Warszawie, zwróciła się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o otrzymanie zgody na stały pobyt obcego statku powietrznego na terytorium RP. Urząd Lotnictwa Cywilnego wyraził zgodę i poinformował właściciela, że statek powietrzny typu *Ela 07S R-115* o znakach rozpoznawczych *A12DOB*, został wpisany do ewidencji Wydziału Rejestru Cywilnych

Statków Powietrznych pod pozycją 14/2014. Od 8 kwietnia 2014 roku do 7 kwietnia 2015 roku posiadał Polisę Ubezpieczeń Lotniczych w Towarzystwie Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA” S. A.

Komisja ustaliła, iż od chwili zakupu wiatrakowca do marca 2016 roku wiatrakowiec był hangarowany na lotnisku Olsztyn-Dajtki. W 2015 roku podczas użytkowania wiatrakowca doszło do uszkodzenia **jednej z łopat wirnika nośnego**. Komisji nie udało się ustalić, kiedy i gdzie dokonano naprawy powyższego uszkodzenia. Nie wiadomo co działo się z wiatrakowcem pomiędzy marcem 2016 roku, a styczniem 2017 roku. Następnie, w lutym 2017 roku wiatrakowiec został przetransportowany na lawecie do miejscowości Podgórze (lądownisko) koło Niemstowa. Prawdopodobnie nowym właścicielem wiatrakowca został mieszkaniec Lubina (brak jest co do tego stosownych dokumentów potwierdzających, kto w dniu wypadku był właścicielem). Na lądowisku zamontowano łopaty wirnika nośnego i przygotowano wiatrakowiec do lotów (brak dokumentów potwierdzających wykonanie czynności z montażu, jak również dokumentów o przeglądzie przedlotowym).

Z zeznań świadków wynika, że domniemany właściciel bez uprawnień do pilotowania wiatrakowców rozpoczął loty z kolegą z Wrocławia, posiadającym wymagane uprawnienia do pilotowania wiatrakowców. W lutym wykonali kilka lotów na wspomnianym lądowisku. Z powodu niskiej temperatury loty przerwano (odkryta kabina). W dniu 26 marca 2017 roku loty zostały wznowione. Załoga z lądowiska Podgórze wystartowała około godziny 14.30 LMT<sup>1</sup>, prawdopodobnie wykonała dwa loty po kręgu, a następnie lot w rejonie Lubina. Około godziny 15.30 Koordynator Lotniczego Pogotowia Ratunkowego przekazał informację do Organu Służby Informacji Powietrznej FIS Poznań o zdarzeniu lotniczym, do którego doszło w miejscowości Krzeczyn Wielki koło Lubina. Około godziny 16.15 wrak wiatrakowca został odnaleziony w okolicy miejscowości Krzeczyn Wielki, o czym koordynator LPR poinformował FIS Poznań. Miejsce wypadku zostało zabezpieczone przez miejscowe służby do czasu przybycia Zespołu Badawczego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Prokuratora.

---

<sup>1</sup> LMT-Local mean time. Wszystkie czasy w niniejszym dokumencie wyrażono w LMT.



**Rys.1. Wiatrakowiec o znakach rozpoznawczych A12DOB podczas startu na lotnisku Olsztyn-Dajtki (foto. Google Earth).**

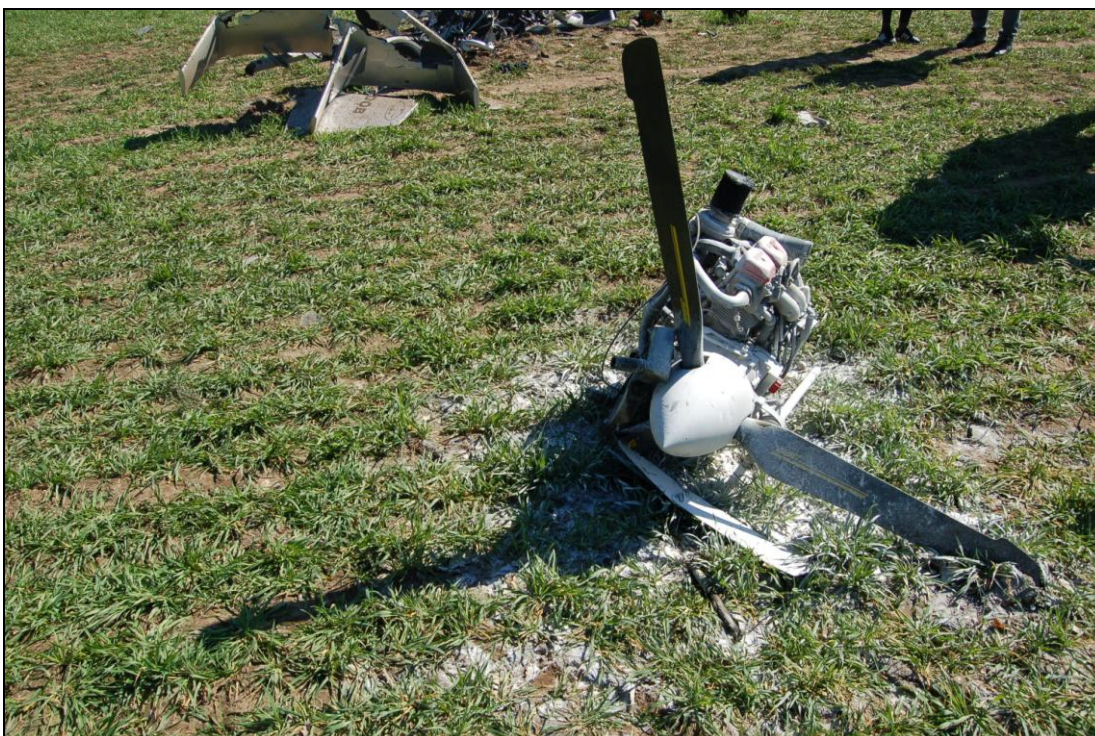


**Rys.2. Szcik miejsca zdarzenia w rejonie m. Krzeczyn Wielki na tle mapy Google Earth (rys. PKBWL).**

## Uszkodzenia statku powietrznego.



Rys. 3. Wiatrakowiec w miejscu wypadku (foto: PKBWL).



Rys.4. Silnik wiatrakowca po oddzieleniu się od jego konstrukcji (foto: PKBWL).



**Rys.5. Destrukcja głowicy wirnika nośnego (foto: PKBWL).**



**Rys.6. Destrukcja łopaty wirnika nośnego, widok od strony głowicy (foto: PKBWL).**

### **Informacja o załodze.**

**Pilot**, mężczyzna lat 47, zajmujący przedni fotel , posiadający:

- uprawnienie do wykonywania lotów na paralotni PP;
- uprawnienie do wykonywania lotów z pasażerem / Tandem;
- uprawnienie do wykonywania lotów na motolotni PPGG;
- pilot posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie ważne do 20-03-2019 r.

**Pilot**, mężczyzna lat 47, zajmujący tylny fotelem, posiadający:

- uprawnienie do wykonywania lotów na paralotni PP;
- uprawnienie do wykonywania lotów na paralotni z napędem PPG;
- uprawnienie do wykonywania lotów z pasażerem / Tandem;
- uprawnienia do pilotowania samolotu ultralekkiego lądowego UAP(L);
- licencja do pilotowania wiatrakowca- amerykańska nr 12/2009;
- uprawnienia do pilotowania wiatrakowca ultralekkiego lądowego UAG(L), ważne do 11 marca 2020 r.;
- uprawnienia radiotelefoniczne, upoważniony do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku polskim;
- pilot posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie ważne do 23 października 2017 r.

### **Informacje meteorologiczne.**

W dniu zdarzenia lotniczego, według świadków panowały dobre warunki atmosferyczne: bezchmurne niebo, widzialność powyżej 10 kilometrów, słaby wiatr z kierunku zachodniego.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistniałe zdarzenie lotnicze.

### **Rejestratory pokładowe.**

Brak.

### **Informacje medyczne i patologiczne.**

W wyniku zderzenia z ziemią załoga zginęła.

### **Pożar.**

Nie było.

### **Czynniki przeżycia.**

W stwierdzonych okolicznościach załoga nie miała szans na przeżycie.

### **Stwierdzenia i ustalenia Zespołu Badawczego PKBWL.**

Wiatrakowiec w dniu, w którym uległ wypadkowi, nie posiadał dokumentów potwierdzających jego zdatność do lotu oraz obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z eksploatacją statku powietrznego.

**Wiatrakowiec był użytkowany niezgodnie z przepisami w zakresie eksploatacji statków powietrznych, w myśl art.135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze:**

- brak świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
- brak dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w związku z eksploatacją statku powietrznego;
- nieformalne „szkolenie” poza ośrodkiem szkolenia lotniczego certyfikowanym przez ULC;
- nieformalne „szkolenie” przez pilota nie posiadającego uprawnień instruktora.

### **Przyczyna zdarzenia lotniczego:**

Komisja odstępuje od badania wypadku lotniczego.

### **Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:**

Nie było.

### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---

Koniec

	Imię i nazwisko	Podpis
Nadzorujący badanie:	Mieczysław Wyszogrodzki	