



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie raportu wstępnego do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

# RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 23 września 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

## 2024-0072

### NUMER ZDARZENIA

CELIER AVIATION, WIATRAKOWIEC XENON 2 RST,  
SP-XRAY

22 sierpnia 2024 r., Baranów

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych  
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

## 1. Historia lotu

W dniu 22 sierpnia 2024 r. około godz. 9:00<sup>1</sup> na lądowisko Baranów przybyli: właściciel statku powietrznego (dalej SP) – mającym być w danym locie pasażerem, oraz pilot, który trakcie lotu miał pełnić funkcje dowódcy SP. Zaplanowany był lot rekreacyjny na trasie Baranów – Płock – Baranów. Pogoda w tym dniu była dobra, temperatura powietrza w miejscu startu nie przekraczała 20°C, wiał niewielki wiatr w osi drogi startowej. Po wyholowaniu z hangaru SP został zatankowany ok. 40 litrami paliwa samochodowego typu E10. Następnie pilot przeprowadził przegląd przedstartowy. Po zajęciu miejsc w kabinie pilot uruchomił silnik. Po uzyskaniu parametrów niezbędnych do wykonania lotu pilot rozpoczął start, który nastąpił ok. godz. 11:00. Po osiągnięciu wysokości ok. 50 m nad poziomem terenu, oraz prędkości ok. 100 km/h pilot wykonał zakręt w prawo zaraz za pasem startowym. Było to podyktowane względami hałasowymi, ponieważ w pobliżu osi drogi startowej znajduje się miejscowość Baranów. Mniej więcej pomiędzy pierwszym a drugim zakrętem pilot poczuł spadek obrotów silnika. Pilot dźwignią sterowania obrotami najpierw je zredukował a następnie stopniowo je zwiększał. Podjęte działanie nie doprowadziło do wzrostu obrotów silnika i SP zaczął tracić prędkość i wysokość. Wówczas pilot podjął decyzje o zapobiegawczym lądowaniu. Najpierw wyłączył iskrowniki a następnie oddając drążek sterowy zwiększył prędkość postępową. Przed samym przyziemieniem zaciągnął drążek (manewr „FLARE”). W trakcie zderzenia z ziemią podwozie główne przejęło większość energii kinetycznej uderzenia, jednak w wyniku zagłębienia się goleni przedniego podwozia w miękkim gruncie (w dniu poprzedzającym lot nad miejscem zdarzenia przechodziły silne opady deszczu) SP przewrócił się na prawy bok. Załoga nie odniosła żadnych obrażeń. Pilot wyłączył zasilanie pokładowe i po odpięciu pasów wraz z pasażerem opuścili kabinę. Pilot wykonał obchód SP celem sprawdzenia potencjalnych wycieków paliwa ze zbiornika. Zbiornik paliwa nie rozszczelnił się. Niewielkie wycieki poprzez dreny odpowietrzające zostały prowizorycznie zaślepione.

---

<sup>1</sup> Wszystkie czasy w Raporcie podane są w LMT. W dniu zdarzenia LMT = UTC + 2 h.

## 2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	1	1	2	-
RAZEM	1	1	2	-

## 3. Uszkodzenia statku powietrznego

W wyniku zderzenia z ziemią wiatrakowiec został znacznie uszkodzony. Zniszczeniu uległa prawa belka ogonowa z usterzeniem, łopaty wirnika nośnego wraz z wałem napędowym oraz jego osłoną, przekładnia pasowa śmigła, przednia goleń podwozia. Uszkodzeniu uległo podwozie główne, kadłub oraz łopaty śmigła. Wnętrze kabiny oraz wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne pozostały bez widocznych uszkodzeń. Zakres zniszczeń i uszkodzeń pokazano na Rys. 1, 2 i 3.



Rys. 1. Uszkodzenia SP (źródło: Pilot SP)



Rys. 2. Uszkodzenia SP (źródło: Pilot SP)



Rys. 3. Uszkodzenia SP (źródło: PKBWL)

#### 4. Inne istotne informacje

W trakcie zdarzenia nie było innych uszkodzeń na ziemi.

Załoga:

Pilot, Dowódca SP – Świadectwo kwalifikacji pilota ultralekkiego wiatrakowca nr PL.11413.UAGP wydane 14 grudnia 2018 r. Orzeczenie Lotniczo – Lekarskie ważne do dnia 16 lipca 2026 r.

Statek Powietrzny:

Wiatrakowiec XENON 2RST;

Producent: Celier Aviation;

Nr fabryczny płatowca: CAD07973R;

Data produkcji: 2009 r.;

Nalot całkowity od początku eksploatacji: 1456 godz. 50 min.;

Główne komponenty SP:

Silnik ROTAX 912 ULT, nr fabryczny 5653423;

Śmigło DUC FC WINDSPOON, nr fabryczny: 18734/18731/18729;

Wirnik AAT 2S, nr fabryczny: 145-86-22.

Data rozpoczęcia eksploatacji przez aktualnego właściciela SP: 15 marca 2024 r.

Całkowity nalot przez aktualnego właściciela: 28 godz. 5 min.

Na etapie tworzenia Raportu Wstępnego nie udało się uzyskać dokumentów poświadczających przebieg eksploatacji SP od momentu wyprodukowania do momentu przekazania aktualnemu właścicielowi.

#### **5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL**

Ponieważ Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych została powiadomiona o zdarzeniu po przeniesieniu wraku do miejsca czasowego składowania (Firma Trendak Aviation miejscowość Jaktorów-Kolonia k. Baranowa) nie zostały przeprowadzone oględziny na miejscu zdarzenia. Wszelkie oględziny zostały przeprowadzone w miejscu składowania wraku. Przesłuchano załogę SP oraz rozpoczęto gromadzenie dokumentacji SP. Zabezpieczono próbkę paliwa do badań laboratoryjnych.

#### **6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na tym etapie badania.

---