



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 27 września 2024

w sprawie **wypadku lotniczego**

## 2024-0073

### NUMER ZDARZENIA

Śmigłowiec EC 120B, SP-PBW

27 sierpnia 2024 r., Jastrząb / Szydłowiec

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 27 sierpnia 2024 r. pilot zaplanował lot prywatnym śmigłowcem typu EC 120B, o znakach rozpoznawczych SP–PBW, po trasie Wólka Załęska - Jastrząb „Aerodrom” koło Starachowic. Pilot zapoznał się z sytuacją meteorologiczną, sprawdził zajętość stref na trasie planowanego lotu oraz około 12:00<sup>1</sup> złożył plan lotu. Po przybyciu na miejsce bazowania śmigłowca, pilot przystąpił do wykonania przeglądu przedlotowego. Po przeglądzie pilot zajął miejsce na prawym fotelu w kabinie śmigłowca i przystąpił do uruchomienia silnika. Po uzyskaniu parametrów do startu pilot wystartował i chwilę później nawiązał łączności z FIS Warszawa na częstotliwości 128,575 MHz, oraz uzyskał zgodę na przelot. Podczas uruchamiania, startu oraz lotu do planowego miejsca lądowania parametry zespołu napędowego były w normie, lot przebiegał bez uwag. Pilot wylądował w miejscu ustalonym z organizatorem imprezy, wyłączył śmigłowiec i udał się w miejsce gdzie były prezentowane samochody wyścigowe. Miejsce lądowania znajdowało się na terenie „Autodromu” w bezpiecznym, oddalonym miejscu. Po około 40 minutach postoju pilot ponownie złożył plan lotu na lot do miejsca stałego bazowania śmigłowca. Około godziny 13:30 w przerwie prezentacji samochodów za zgodą pilota grupa rodziców wraz z dziećmi przyszła obejrzyć śmigłowiec. Pilot pozwolił dzieciom zająć miejsce również w kabinie śmigłowca. Prezentacja trwała około 15 minut po czym grupa oddaliła się na bezpieczną odległość. Pilot wykonał przegląd przedlotowy zajął miejsce w kabinie i przystąpił do uruchomienia silnika.

Pilot oświadczył, że ustawił manetkę (GRIP) na znacznik po czym włączył bieg jałowy (idle) i przystąpił do uruchomienia silnika. Zgodnie z oświadczeniem pilota w momencie rozruchu „wybuchło rozplómenienie” a następnie nastąpił gwałtowny wzrost temperatury do około 1100 stopni. Chwilę po tym pilot poczuł duże wibracje śmigłowca i po upływie 2-3 sekundach śmigłowiec przewrócił się na prawy bok. Pilot nie pamięta w jaki sposób doszło do przewrócenia śmigłowca. Zapamiętał jedynie wysoką temperaturę i dość intensywne drgania śmigłowca.

Pilot próbował wyłączyć silnik ustawiając położenie wyjściowe na „GRIP”, nie zdążył jednak zamknąć paliwa stop kranem. Silnik pracował jeszcze po wywróceniu się, pilot nie pamięta kiedy silnik przestał pracować. Pilot przed opuszczeniem śmigłowca wyłączył zasilanie i generator po czym o własnych siłach przez lewe drzwi opuścił śmigłowiec.

W chwilę później na miejsce zdarzenia przybyła Straż Pożarna, która podając pianę gaśniczą zapobiegła powstaniu pożaru.

W wyniku wypadku pilot doznał niewielkich obrażeń ciała.

---

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



Rys. 1. Prawdopodobne miejsce lądowania śmigłowca zostało zaznaczone białym znacznikiem, Autodrom Jastrząb (źródło: torjastrzab.pl)



Rys. 2. Wrak śmigłowca EC 120B (źródło: osoba postronna)



Rys. 3 i 4. Wrak śmigłowca EC 120B (źródło: osoba postronna)

## 2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	1	-	1	-
Brak	-	-	-	-
<b>RAZEM</b>	1	-	1	-

## 3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec uległ zniszczeniu. Wszystkie uszkodzenia śmigłowca były skutkiem jego wywrócenia się na prawy bok i kontaktu z ziemią. Nie stwierdzono innych widocznych uszkodzeń, w tym silnika i układu przeniesienia napędu, które mogły powstać przed wypadkiem. Główne uszkodzenia śmigłowca zostały pokazane na rysunkach 5 oraz 6.



Rys. 5. Uszkodzenia piasty wirnika głównego, łopat wirnika głównego oraz kadłuba.



Rys. 6. Widoczne zmiany termiczne na kadłubie po gorącym rozruchu silnika.

#### **4. Inne istotne informacje**

Dnia 27 sierpnia 2024 roku, w godzinach popołudniowych nad przeważającym obszarem Polski panowały stabilne warunki atmosferyczne. Był to słoneczny, bezchmurny dzień z niewielkim i umiarkowanym zachmurzeniem.

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

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

Przeprowadzono oględziny wraku śmigłowca w miejscu jego stałego bazowania. Dokonano demontażu urządzenia THALES/VEMD EC120 w celu uzyskania danych zarejestrowanych podczas zdarzenia.

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

Do czasu publikacji niniejszego Raportu Wstępnego, Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

---