

## RAPORT WSTĘPNY O WYPADKU LOTNICZYM

(Zawiera jedynie wstępną informację o zdarzeniu lotniczym, przekazywaną nie później niż 30 dni od dnia otrzymania informacji o zdarzeniu; przesyłany Prezesowi ULC fax - (22)520 73 54)

## W – OKREŚLENIE ZDARZENIA

## INFORMACJA O ZDARZENIU

Nr akt sprawy

| | | | | | | | | | 1 | 5 | 5 | 5 | / | 2 | 0 |

## MIEJSCE ZDARZENIA

Państwo / rejon zdarzenia

Polska

Miejscowość, X – w pobliżu / współrzędne geograficzne (w stopniach i minutach)

Strzegom pow. Świdnica; N 50°58'31.72" / E 016°22'47.03".

## CZAS ZDARZENIA

Data zdarzenia

| 2 | 0 | 2 | 0 | | 0 | 6 | | 3 | 0 |  
Rok                      Miesiąc                      Dzień

Czas lokalny zdarzenia

| 2 | 0 | | 2 | 0 |  
Godz.                      Min.

## STATEK POWIETRZNY

Producent SP

Przeróbka własna przez właściciela śmigłowca Robinson R-22 Beta

Typ SP

Śmigłowiec ultralekki Phoenix UH-22 (przeróbka Robinson R-22 Beta)

Znaki rejestracyjne SP

| S | P | - | H | B | O | G | | | | | | |

Państwo rejestracji SP

Polska

Nazwa użytkownika SP

Osoba prywatna

## II – PRZEBIEG LOTU

## LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Rodzaj lotu

- |                                           |                                                 |                                          |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. <input type="checkbox"/> pasażerski    | 2. <input type="checkbox"/> cargo               | 3. <input type="checkbox"/> pasaż./cargo |
| 4. <input type="checkbox"/> przebazowanie | 5. <input type="checkbox"/> szkolny / kontrolny | 6. <input type="checkbox"/> inny         |
| 7. <input type="checkbox"/> nieznan       |                                                 |                                          |

S  lot regularny                      N  lot nieregularny                      Z  nieznanD  lot krajowy                      I  lot międzynarodowy                      Z  nieznan

## LOTNICTWO OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

### Rodzaj lotu

Szkolny lub treningowy

10.  z instruktorem

1Y.  inny

11.  samodzielny

12.  kontrolny

Niehandlowy

20.  w celach własnych

23.  specjalny

2Z.  nieznanym

21.  służbowy

24.  nad otwartym morzem

22.  rządowy

2Y.  inny

Handlowy

30.  lot agro

33.  lot reklamowy

36.  transport drewna

31.  lot gaśniczy

34.  z ładunkiem podwiesz.

37.  nad otwartym morzem

32.  lot obserwacyjny

35.  lot sanitarny

3Y.  inny

Loty różne

40.  lot badawczy

43.  lot poszukiwawczy

4Y.  inny

41.  nielegalny

44.  pokazowy / sportowy

4Z.  nieznanym

42.  przebazowanie

45.  akwizyc./ pokaz.

### Rodzaj użytkownika

1.  aeroklub / szkoła lotn.

4.  użytk. prywatny

Z.  nieznanym

2.  spółka

5.  sprzedaż / wynajem

3.  przeds. państw.

Y.  inny

## TRASA LOTU

### Ostatni punkt odlotu

|S|T|A|W|I|S|K|A| |K|/|S|T|R|Z|E|G|O|M|I|A|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S  taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

### Planowany punkt docelowy

|S|T|R|Z|E|G|O|M| |P|O|W|. |Ś|W|I|D|N|I|C|A|

Nazwa miejscowości w pisowni lokalnej – litery łacińskie

Czy: S  taki sam jak nazwa miejscowości, w której zaistniało zdarzenie

### Długość lotu /godz. min./

|0|0| |0|4|

DO DNIA RAPORTU WSTĘPNEGO NIE USTALONO  zdarzenie zaistniało na ziemi

## III – OBRAŻENIA CIAŁA

Załoga	Śmiertelne	Poważne	Nieznaczące	Nie było	Nieznane
	0 1				
Pasażerowie	0 1				
Osoby postronne					

Uwaga: Dane wiadome w dniu pisania raportu

#### IV – USZKODZENIA

##### Uszkodzenia statku powietrznego

zniszczony   S  poważnie uszkodzony   M  nieznacznie uszkodzony   N  nie było   Z  nie ustalono

#### V – INFORMACJA METEOROLOGICZNA

##### Ogólna sytuacja meteorologiczna

1  VMC                          2  IMC                          Z  nie ustalono

##### Warunki oświetlenia

1  świt                              2  oświetlenie dzienne                          3  zmierzch  
4  noc księżycowa                      5  noc ciemna                          Z  nie ustalono

#### KOLEJNOŚĆ WYSTĘPOWANIA WYDARZEŃ

<b>KOLEJNOŚĆ ZDARZEŃ:</b>	<b>ETAP LOTU:</b>
• Godz. 18:16 UTC (20:16 LMT) - start śmigłowca ultralekkiego Phoenix UH-22 SP-HBOG z prywatnego lądowiska w m. Stawiska k/Strzegomia,	Start
• Wznoszenie do wysokości ok.150 m,	Wznoszenie
• Godz. 18:20 UTC (20:20 LMT) - utrata panowania przez pilota nad śmigłowcem w trakcie lotu, upadek na pole uprawne.	Przelot

## **CZĘŚĆ OPISOWA:**

W dniu 30 czerwca 2020 r. o godz. 20:16 LMT pilot-właściciel śmigłowca ultralekkiego Phoenix UH-22 o znakach rozpoznawczych SP-HBOG wystartował do przelotu z miejsca stałego bazowania do oddalonego o ok. 7 km miejsca, gdzie miał umówione spotkanie. Na pokładzie śmigłowca znajdował się podróżny – znajomy pilota. W trakcie przelotu, w odległości ok. 5 km od miejsca startu wystąpiły trudności z zachowaniem równowagi śmigłowca w locie, poprzedzone, według świadków, nienormalnymi odgłosami pracy zespołu napędowo-wirnikowego. Pilot nie zdołał opanować śmigłowca, który o godz. 20:20 LMT zderzył się z ziemią ulegając całkowitemu zniszczeniu. Pilot i podróżny ponieśli śmierć na miejscu wypadku. W trakcie badania zdarzenia stwierdzono, że pilot-właściciel nie posiadał żadnych oficjalnych kwalifikacji do pilotowania śmigłowca, a wpisany do ewidencji ULC w kategorii K6E. *Eksperymentalna, podkategorii UL-H. Śmigłowiec Phoenix UH-22 o znakach rozpoznawczych SP-HBOG to dokonana przez jego właściciela przeróbka certyfikowanego zużytego (ogółem 5388FH/1840FH po przeglądzie głównym) przeszło 30-letniego śmigłowca Robinson R-22 Beta w celu „przeklasyfikowania” do kategorii ultralekkiej, polegająca na wymianie tapicerki i foteli oraz wymianie oryginalnych łopat wirnika głównego o profilu NACA63-015 na lżejsze kompozytowe (węglowo-kewlarowe) o profilu NACA0012, pozbawione jakichkolwiek oznakowań wytwórcy i wyprodukowane przez firmę nie posiadającą certyfikatu producenta lotniczego. Stwierdzono również, że w opinii pilota-właściciela po wymianie łopat właściwości pilotażowe śmigłowca uległy znacznemu pogorszeniu, a latanie na nim stało się bardzo trudne. Pilot-właściciel śmigłowca był „przyuczany” do jego pilotowania przed wymianą łopat przez dwie różne osoby i w trakcie tego „przyuczania” wylatał ok. 50 godzin. Po wymianie łopat na śmigłowcu wylatano 3 godz. 13 minut (wliczając lot zakończony wypadkiem). W trakcie oględzin szczątków nie stwierdzono objawów żadnej możliwej do wykrycia niesprawności technicznej statku powietrznego, jaka mogła występować przed wypadkiem, poza wyraźnym nie doklejeniem krawędzi spływu jednej z łopat wirnika głównego w pobliżu nasady.*

## **WYDANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Doraźnych zaleceń profilaktycznych nie wydano.

## **PROPONOWANE ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Nie ma.

## **PIECZĄTKA I PODPIS KIERUJĄCEGO ZESPOŁEM BADAWCZYM**

*Podpis na oryginale*

Warszawa, 24.07.2020 r.