



**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**

# **RAPORT KOŃCOWY**

## **Wypadek**

**zdarzenie nr: 559/08**

**Samolot kategorii VLA, P-92 JS Echo; OK-VOR**

**7 sierpnia 2008 r. – Szczytna k. Kłodzka**

*Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.*

*Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.*

*Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.*

*Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.*

*W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.*

*Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.*

**Warszawa 2009**

## SPIS TREŚCI

INFORMACJE OGÓLNE .....	3
Streszczenie .....	3
1. INFORMACJE FAKTYCZNE .....	5
1.1. Historia lotu .....	5
1.2. Obrażenia ciała .....	5
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego .....	5
1.4. Inne uszkodzenia .....	6
1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze) .....	6
1.6. Informacje o statku powietrznym .....	6
1.7. Informacje meteorologiczne .....	7
1.8. Pomoce nawigacyjne .....	8
1.9. Łączność .....	8
1.10. Informacje o miejscu zdarzenia .....	8
1.11. Rejestratory pokładowe .....	9
1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu .....	9
1.13. Informacje medyczne .....	11
1.14. Pożar .....	11
1.15. Czynniki przeżycia .....	11
1.16. Badania i ekspertyzy .....	11
1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej .....	12
1.18. Informacje uzupełniające .....	13
1.19. Specjalne metody badań .....	13
2. ANALIZA .....	13
2.1. Poziom wyszkolenia .....	13
2.2. Przebieg zdarzenia .....	14
3. WNIOSKI KOŃCOWE .....	14
3.1. Ustalenia komisji .....	14
3.2. Przyczyna wypadku .....	15
4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE .....	15
5. ZAŁĄCZNIKI .....	15

## INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj zdarzenia:	<b>Wypadek</b>
Rodzaj i typ statku powietrznego:	<b>Samolot kat. VLA, P-92 JS Echo</b>
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	<b>OK-VOR</b>
Dowódca statku powietrznego:	<b>Pilot samolotowy turystyczny</b>
Organizator lotów:	<b>Prywatny</b>
Użytkownik statku powietrznego:	<b>Bartolini Air Sp. z o.o. (PL)</b>
Właściciel statku powietrznego:	<b>F-Air, spol. s.r.o. (ČR)</b>
Miejsce zdarzenia:	<b>Szczytna k. Kłodzka</b>
Data i czas zdarzenia:	<b>7.08.2008 r., godz. 14. 15 (LMT)</b>
Stopień uszkodzenia statku powietrznego:	<b>Poważnie uszkodzony</b>
Obrażenia załogi:	<b>Bez obrażeń</b>

## STRESZCZENIE

Pilot posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego - PPL(A) wykonywał na samolocie P-92 JS „ECHO”, o znakach rozpoznawczych OK-VOR, przelot rekreacyjny w rejon Kotliny Kłodzkiej. Będąc w okolicy miejscowości Szczytna na wysokości ok. 2000 ft QNH pilot odczuł nagłe szarpnięcie i stwierdził, że siły na drążku sterowym znacznie wzrosły. Pilot zauważył, że płytowe usterzenie poziome zostało uszkodzone. W tych okolicznościach podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Nad obranym polem wykonał przelot w celu oceny terenu do lądowania i wylądował bez dalszych uszkodzeń. Wypadek miał miejsce o godzinie 14.15 (LMT).

Badanie zdarzenia prowadził zespół badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. Ryszard Rutkowski	- kierujący zespołem,
inż. Tomasz Makowski	- członek zespołu,
mgr inż. Jerzy Kędziński	- członek zespołu

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami ustaliła, że przyczyną wypadku było przypadkowe zderzenie samolotu z ptakiem o znacznej masie, które spowodowało poważne uszkodzenie płytowego usterzenia poziomego i trudności w sterowaniu.

Z uwagi na losowy charakter zdarzenia Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

## 1. INFORMACJE FAKTYCZNE

### 1.1. Historia lotu

Pilot posiadający licencję pilota samolotowego turystycznego - PPL(A) wykonywał po starcie z lotniska Opole - Polska Nowa Wieś (EPOP), przelot rekreacyjny w rejon Kotliny Kłodzkiej, na samolocie kategorii VLA P-92 JS „ECHO”, o znakach rozpoznawczych OK-VOR.

Po około 35 minutach lotu będąc w okolicy m. Szczytna koło Kłodzka, na wysokości ok. 2000 ft QNH, pilot odczuł nagły wstrząs i stwierdził, że siły na drążku sterowym znacznie wzrosły. Przez tylną szybę i lusterko boczne pilot zauważył uszkodzenie płytowego usterzenia poziomego. W tych okolicznościach podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Nad obranym polem, po północno-wschodniej stronie m. Szczytna pilot wykonał przelot w celu oceny terenu do lądowania i wylądował bez dalszych uszkodzeń, jak się okazało, na polu golfowym. O lądowaniu powiadomił użytkownika samolotu tj. firmę Bartolini Air, spółka z o.o. oraz PKBWL. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie mając pełnego obrazu zdarzenia początkowo zakwalifikowała zdarzenia jako incydent i zezwoliła na transport samolotu na miejsce wskazane przez użytkownika, po udokumentowaniu śladów zdarzenia. Na polecenie użytkownika samolotu pilot zabezpieczył samolot na miejscu lądowania i wykonał zdjęcia dokumentujące uszkodzenia. Wypadek wydarzył się o godzinie 14.15 (LMT). W następnym dniu po lądowaniu pilot powiadomił o zdarzeniu policję, gdzie złożył wyjaśnienia w sprawie wypadku. W dniu 10 sierpnia samolot został zdemontowany przez mechaników i przetransportowany do firmy F-Air - właściciela samolotu, w Czeskiej Republice.

### 1.2. Obrażenia ciała

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inne osoby
Śmiertelne	-	-	-
Poważne	-	-	-
Nie było	1	-	-

### 1.3. Uszkodzenia statku powietrznego

Na skutek uderzenia ptaka o znacznej masie, w keson prawej płyty steru wysokości, poważnym uszkodzeniem uległo płytowe usterzenie poziome, statecznik i ster kierunku oraz tylna część kadłuba w okolicy ostatniej wręgi. Żaden z elementów

konstrukcji nie oddzielił się od płatowca. Rodzaj i wielkość uszkodzeń pokazano na ilustracjach zamieszczonych w albumie ilustracji – zał. nr 1.

#### 1.4. Inne uszkodzenia

Nie stwierdzono.

#### 1.5. Informacje o składzie osobowym (dane o załodze)

Dowódca statku powietrznego, pilot lat 39, posiada licencję pilota samolotowego turystycznego – PPL(A). Licencja była wydana przez ULC RP i jest ważna do 22.08.2012 r., a uprawnienie SEP(L) jest ważne do 18.08.2009 r. Nalot ogólny 155 godzin 24 minuty, w tym jako dowódca 104 godziny 46 minut. Kontrola techniki pilotażu ważna do 17.08.2008 r. Kontrola wiadomości teoretycznych ważna do 21.07.2009 r. Pilot był badany w GOBL-L AP we Wrocławiu 26.04.2007 r. i uzyskał orzeczenie wg. klasy 2, z ograniczeniami VDL i VML, ważne do 24.04.2009 r. Poniższa tabela przedstawia ostatnie 10 lotów pilota-dowódcy statku powietrznego:

L.p.	Data lotu	Miejsce Lotu	Typ Płatowca	Liczba lotów		Czas lotu			
						Dwuster		Samodzielny	
				Dwuster	Solo	Godz.	Min.	Godz.	Min.
1	22.07.08	EPLL	P-92 JS	4	-	-	30	-	-
2	4.08.08	EPLL	P-92 JS	-	1	-	-	-	34
3	4.08.08	EPLL	P-92 JS	-	3	-	-	-	19
4	7.08.08	EPLL – EPOP	P-92 JS	-	1	-	-	1	19
5	7.08.08	EPOP-Szczytna	P-92 JS	-	1	-	-	-	55

#### 1.6. Informacje o statku powietrznym

Kategoria statku powietrznego: samolot VLA

Oznaczenie fabryczne: P-92 JS Echo

Rok budowy	Producent	Nr fabryczny zestawu	Znaki rozpoznawcze	Nr rejestru	Data rejestru
2008	Costruzioni Aeronautiche TECNAM s.r.l., Włochy	071	OK - VOR	5366	22.05.2008

Świadectwo zdatności do lotu (ARC) ważne do:

21.05.2009 r.

Nalot płatowca od początku eksploatacji:

152 godziny 48 minut

Obowiązkowe ubezpieczenie lotnicze OC ważne do: 15.05.2009 r.

### Silnik

Czterocylindrowy, czterosuwowy silnik z reduktorem, firmy Rotax.

Producent	Oznaczenie fabryczne	Nr fabr. silnika	Rok budowy
Rotax-Bombardier	Brak danych	Brak danych	Brak danych

Czas pracy silnika od początku eksploatacji: Brak danych.

Czas pracy od ostatniej naprawy głównej: Brak danych.

### Śmigło

Producent	Oznaczenie fabryczne	Seria i nr fabr.	Rok budowy
Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych

Całkowity czas pracy śmigła od początku eksploatacji: Brak danych

Samolot podlega nadzorowi ULC ČR.

W świadectwie obsługi No. 2/2008 potwierdzono wykonanie 18.07.2008 r. czynności 100 godzinnych., przy nalocie 99 godzin 2 minuty. Następne czynności obsługowe należy wykonać przy nalocie 199 godzin 2 minuty.

Samolot był obsługiwany przez firmę – właściciela samolotu, mającą status organizacji obsługowej – Lic. No CZ.MF,0032.

## **1.7. Informacje meteorologiczne**

Prognoza obszarowa na rejony 7 i 8.

Prognoza obszarowa na rejon 7:

Opracował dyżurny synoptyk, dnia 2008.08.07, 08:45 UTC.

Ważność od 2008-08-07; 10:00 UTC

do 2008-08-07; 16:00 UTC

Sytuacja baryczna: wyż znad Ukrainy.

Wiatr przyziemny: 130 - 160°, 6 - 12 kt

Wiatr na wysokości:

300 m AGL: 150 - 170°, 15 - 20 kt

600 m AGL: 160 - 170°, 15 - 20 kt

1000 m AGL: 180 - 210°, 12 - 20 kt

Zjawiska: NSW

Widzialność: powyżej 10 km

Chmury m AMSL: FEW-SCT Ci, powyżej 6000

Izoterma 0 st. C m AMSL: ok. 3800

**RAPORT KOŃCOWY**

Oblodzenie: brak  
Turbulencja: lokalnie umiarkowana

Prognoza obszarowa na rejon 8:

Opracował dyżurny synoptyk, dnia 2008.08.07, 08:46 UTC.

Ważność od 2008-08-07; 10:00 UTC

do 2008-08-07; 16:00 UTC

Sytuacja baryczna: wyż znad Ukrainy.

Wiatr przyziemny: 130 - 160°, 6 - 12 kt

Wiatr na wysokości:

300 m AGL: 150 - 170°, 15 - 20 kt

600 m AGL: 160 - 170°, 15 - 20 kt

1000 m AGL: 180 - 210°, 12 - 20 kt

Zjawiska: NSW

Widzialność: powyżej 10 km

Chmury m AMSL: FEW-SCT Ci, powyżej 6000

Izoterma 0 st. C m AMSL: ok. 3800

Oblodzenie: brak

Turbulencja: brak

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.

### **1.8. Pomoce nawigacyjne**

Nie dotyczy

### **1.9. Łączność**

Samolot miał na pokładzie radiostację nadawczo-odbiorczą KX 125 oraz transponder GTX 328. Na urządzenia te była wydana licencja stacji pokładowej No. 14431/LR, ważna do 31.07.2013 r.

Pilot posiadał uprawnienia do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej z pokładu statku powietrznego w języku polskim.

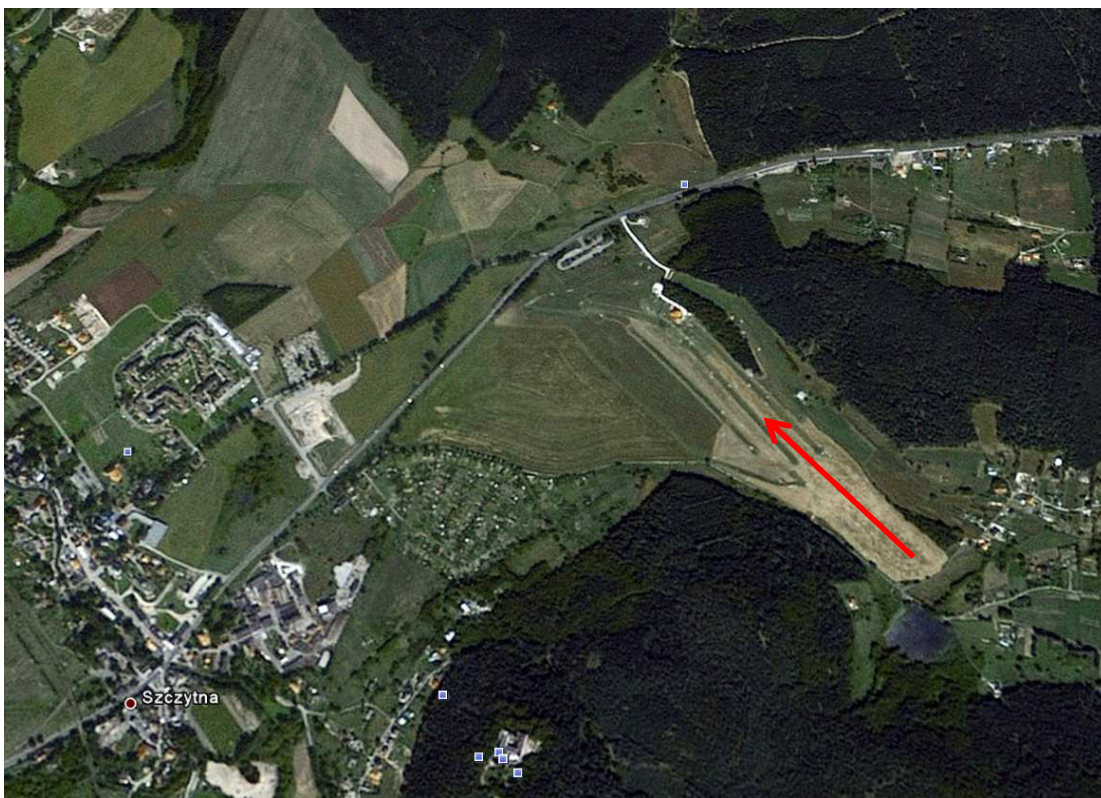
W/w urządzenia radiotelefoniczne i radionawigacyjne były sprawne. Pilot i służby ruchu lotniczego nie zgłaszali żadnych uwag co do jakości pracy tych urządzeń.

### **1.10. Informacje o miejscu zdarzenia**

Zderzenia samolotu z ptakiem miało miejsce około 5 km na wschód od miejscowości Szczytna, na wysokości około 250 m AGL. Pilot w poszukiwaniu miejsca



lądowania awaryjnego zbliżył się do Szczytnej i po wykonaniu obszernego kręgu w celu oceny przydatności terenu, przyziemił na polu golfowym, na kierunku ok. 300°. Lądowanie awaryjne miało miejsce, ok. 1400 m na północny-wschód od miejscowości Szczytna. Elewacja miejsca lądowania wynosi około 500 m AMSL. Samolot zatrzymał się w odległości ok. 150 m od zabudowań. Współrzędne geograficzne miejsca lądowania: N 50°25'14,51'' i E 016°28'6,17''. Kierunek podejścia i miejsce lądowania przedstawiono na wycinku fotografii satelitarnej okolic Szczytnej.



### 1.11. Rejestratory pokładowe

Samolot nie posiadał pokładowego rejestratora parametrów lotu, natomiast pilot miał na pokładzie osobisty odbiornik GPS z mapą drogową (nie lotniczą), którego zapis skasował przed składaniem zeznań przed PKBWL..

### 1.12. Informacje o szczątkach i zderzeniu

Na zdjęciach poniżej udokumentowano ślady szczątków ptaka (pióra – strzałki czerwone, resztki krwi i innych pozostałości organicznych – strzałki niebieskie) pozostałe na pokryciu płyty usterzenia. Zakres i wielkość uszkodzeń świadczy o znacznej masie ptaka.



Krawędź natarcia płyty usterzenia poziomego przy prawej końcówce, widok od przodu. Widoczne duże wgłębienie w nosku wskutek zderzenia z korpusem ptaka. Po prawej stronie kadru małe wgłębienie pokrycia – prawdopodobnie skutek zderzenia z czaszką ptaka.



Nosek prawej końcówki płyty usterzenia poziomego, widok od dołu.

### **1.13. Informacje medyczne.**

W wyniku wypadku pilot nie odniósł jakichkolwiek obrażeń i w związku z tym, nie poddał się oględzinom lekarskim. Pilot po zgłoszeniu się na policję, na drugi dzień po wypadku, został poddany badaniu na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu, które wykazało 0,00 mg/l.

### **1.14. Pożar**

Pożar nie wystąpił.

### **1.15. Czynniki przeżycia**

Poważne uszkodzenie konstrukcji końcowej części kadłuba, a przede wszystkim płytowego usterzenia poziomego stanowiło istotne zagrożenie dla bezpiecznego kontynuowania lotu. Decyzja pilota o przerwaniu lotu i jak najszybszym lądowaniu awaryjnym była w pełni uzasadniona. Dzięki znalezieniu w pobliżu miejsca kolizji z ptakiem bezpiecznego pola do lądowania awaryjnego i prawidłowemu wykonaniu tego manewru zagrożenie dla zdrowia i życia pilota zostało zminimalizowane.

### **1.16. Badania i ekspertyzy**

Przeгляд dokumentacji samolotu pozwala na stwierdzenie, że samolot kategorii VLA, P-92 JS Echo, z dniem 22.05.2008 r. został wpisany do czeskiego rejestru statków powietrznych ze znakiem rozpoznawczym OK-VOR. Ważność zdatości samolotu do lotu określono na podstawie świadectwa wydanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego ČR. Dokument ten określa zdatość samolotu do lotu do dnia 21.05.2009 r. Na pokładzie samolotu były zamontowane, radiostacja korespondencyjna KX125 oraz transponder GTX328. Na użytkowanie tych urządzeń było wystawione pozwolenie No. 147431/LR, wydane przez Czeski Urząd Telekomunikacyjny, ważne do 31.07.2013 r. Samolot był ubezpieczony w zakresie OC, w towarzystwie ubezpieczeniowym Allianz, z ważnością polisy do dnia 15.05.2009 r.

Samolot był eksploatowany w Polsce na mocy protokołu przekazania przez właściciela samolotu, firmę F-air, spol. s r.o. (ČR) polskiemu użytkownikowi tj. firmie Bartolini Air sp. z o.o.

Przedstawiciel PKBWL nie miał bezpośredniego dostępu do samolotu i jego dokumentacji, ponieważ samolot i jego dokumenty zostały wcześniej przewiezione do siedziby właściciela. Ocena zdarzenia została dokonana na podstawie uzyskanej

dokumentacji fotograficznej, techniczno-eksploatacyjnej oraz zeznania pilota – dowódcy SP. Na podstawie tych dokumentów nie stwierdzono innych uszkodzeń niż te, które powstały w czasie uderzenia ptaka o znacznej masie w usterzenie poziome samolotu. Szczegółowe oględziny uszkodzonego usterzenia poziomego wykazały liczne ślady piór, krwi oraz innych bliżej nie zidentyfikowanych substancji organicznych na pokryciu części kesonowej płyty usterzenia.

Pilot w swoich zeznaniach potwierdził, że wszystkie mechanizmy i urządzenia będące na wyposażeniu samolotu oraz silnik działały prawidłowo do chwili wypadku. Biorąc powyższe ustalenia pod uwagę wykluczono techniczną przyczynę zdarzenia.

Dokumentacja samolotu była prowadzona prawidłowo. Książka płatowca wraz z raportami obsługi były prowadzone na bieżąco.

Sprawdzono dokumentację szkoleniową pilota oraz jego doświadczenie lotnicze ogólne jak i na typie statku powietrznego, na którym zaistniał wypadek. Pilot miał ważną licencję PPL(A), wydaną zgodnie z przepisami JAR-FCL oraz ważne badania lotniczo-lekarskie wg klasy 2, z ograniczeniami VDL i VML, wydane przez GOBL-L AP we Wrocławiu. Na orzeczeniu brak podpisu posiadacza. Pilot wykonywał samodzielne loty na pięciu typach samolotów, w tym jednym, kategorii UL i jednym kategorii VLA. Kwalifikacje do pilotowania samolotów UL Eol / 3Xtrim nie są poświadczone. Pilot latał systematycznie, bez większych przerw, szczególnie w okresie poprzedzającym wypadek. Na typie, na którym nastąpił wypadek wykonał 10 lotów w łącznym czasie 3 godziny 37 minut. W książce pilota samolotowego brak jest pieczęci i podpisu wydającego.

#### **1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej**

Po lądowaniu awaryjnym pilot – dowódca SP powiadomił o zdarzeniu użytkownika samolotu tj. firmę Bartolini Sp. z o.o. w Łodzi i otrzymał polecenie zabezpieczenia sprzętu oraz udokumentowania śladów kolizji. W dniu następnym pilot powiadomił o zdarzeniu policję i PKBWL. Przybyli na miejsce awaryjnego lądowania policjanci obejrżeli uszkodzony samolot, a następnie zabrali pilota na posterunek w Dusznikach Zdroju w celu sprawdzenia dokumentów i złożenia wyjaśnień. Pilot został także przebadany na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik 0,00 mg/l. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego wpłynęło do PKBWL w dniu 8.08.2008 r. Dokument ten był wysłany przez pilota – dowódcę SP.

### **1.18. Informacje uzupełniające**

Z uwagi na nieprecyzyjne informacje zawarte w zgłoszeniu zdarzenie zostało początkowo zakwalifikowane jako incydent i tym samym badanie zostało sędowane na właściciela samolotu tj. firmę F-air (ČR). Po wykonaniu dokumentacji fotograficznej śladów zderzenia samolotu z ptakiem oraz uszkodzeń płatowca właściciel samolotu, w uzgodnieniu z PKBWL, otrzymał zgodę na demontaż samolotu na miejscu awaryjnego lądowania i jego dalszy transport. Ekipa mechaników zdemontowała samolot, który został przetransportowany do siedziby firmy F-Air w Czeskiej Republice. Właściciel samolotu przekazał do PKBWL sporządzoną dokumentację fotograficzną oraz kopie dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej samolotu. PKBWL po zapoznaniu się z zakresem uszkodzeń samolotu, na podstawie dokumentacji fotograficznej, dokonała przekwalifikowania zdarzenia z incydentu na wypadek lotniczy i podjęła dalsze czynności badawcze.

Skasowanie przez pilota-dowódcę SP po wypadku zapisu przebiegu lotu na nie lotniczym odbiorniku GPS, ograniczyło Zespołowi Badawczemu PKBWL, dotarcie do obiektywnych informacji o okolicznościach zderzenia, ale zeznania pilota i dokumentacja śladów okazały się wystarczająco spójne i wiarygodne dla oceny zaistniałego wypadku.

### **1.19. Specjalne metody badań**

Nie stosowano.

## **2. ANALIZA**

### **2.1. Poziom wyszkolenia**

Dowódca statku powietrznego pilot, miał ważną licencję pilota samolotowego PPL(A) wydaną zgodnie ze standardami ICAO i wymaganiami JAR-FCL. Szkolił się na samolocie Cessna 150 i w 2007 r. zdał egzamin przed LKE. Pilot posiada uprawnienia do wykonywania lotów na czterech typach samolotów – Cessna 150/152, Cessna 172, Piper PA-28 oraz P-92 JS Echo. Na samolocie P-92 JS Echo, na którym nastąpił wypadek wykonał 10 lotów w łącznym czasie 3 godziny 37 minut. Sposób działania w pilota w sytuacji awaryjnej dowodzi o dobrym przygotowaniu pilotażowym do lotów, natomiast fakt skasowania przez pilota zapisu lotu na nie lotniczym odbiorniku GPS rejestrującym jego przebieg może świadczyć o nieznanomości procedur postępowania w razie wypadku lotniczego.

## 2.2. Przebieg zdarzenia

Pilot - dowódca SP wynajął samolot w prywatnej firmie lotniczej w Łodzi, w celu wykonania lotów rekreacyjnych. W dniu wypadku zamierzał wykonać lot z lotniska Łódź – Lublinek (EPLL) w rejon Kotliny Kłodzkiej. Pilot pobrał samolot i wykonał przegląd przedlotowy – samolot był zatankowany i sprawny do lotu. Zaplanował lot z międzylądowaniem na lotnisku Opole-Polska Nowa Wieś (EPOP). Po zapoznaniu się z sytuacją meteorologiczną i ruchową wystartował ok. godziny 11.00 na trasę do Opola, gdzie wylądował po 1 godzinie i 19 minutach lotu. Na pokładzie miał mapę, obliczenia nawigacyjne i prywatny odbiornik GPS. Po krótkotrwałym odpoczynku, około 13.30 pilot wystartował do lotu w rejon Kotliny Kłodzkiej. Lot odbywał się na wysokości ok. 2000 stóp wg QNH. Znajdując się ok. 5 km na wschód od m. Szczytna doszło do kolizji z ptakiem, która spowodowała poważne uszkodzenia płytowego usterzenia poziomego i tylnej części kadłuba. Spowodowało to utrudnienia w sterowaniu i konieczność awaryjnego lądowania. Poszukując miejsca, które nadawałoby się do tego celu pilot zauważył podłużne pole golfowe usytuowane na północny wschód od m. Szczytna. Wykonał nad tym polem obszerny lewy krąg, a ponieważ obserwacja z kręgu potwierdziła przydatność pola, wykonał lądowanie awaryjne na kierunku około 300°. Lądowanie nastąpiło po 55 minutach lotu, było prawidłowe i nie spowodowało dalszych uszkodzeń.

## 3. WNIOSKI KOŃCOWE

### 3.1. Ustalenia komisji

- Dowódca statku powietrznego miał ważną licencję pilota turystycznego PPL(A), wydaną zgodnie ze standardami ICAO oraz wymaganiami JAR-FCL, przez ULC RP.
- Pilot miał wystarczające kwalifikacje do wykonania planowanego lotu.
- Pilot miał ważne badania lotniczo-lekarskie.
- Pilot prawidłowo ocenił zagrożenie bezpieczeństwa lotu po zderzeniu z ptakiem.
- Wybór miejsca lądowania awaryjnego i lądowanie były wykonane prawidłowo.
- Warunki pogodowe nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.
- Pilot nieprecyzyjnie określił zakres uszkodzeń samolotu, co spowodowało początkowo błędną kwalifikację zdarzenia przez PKBWL jako incydentu.
- Samolot był sprawny do lotu, a dokumentacja techniczna płatowca była kompletna i prowadzono ją na bieżąco.

- Wielkość i zakres uszkodzeń elementów płatowca świadczy o znacznej masie ptaka, który zderzył się z samolotem.
- Pilot zgłosił wypadek polskiemu użytkownikowi samolotu bezpośrednio po zdarzeniu, natomiast pisemne zgłoszenie do PKBWL wysłał dopiero w dniu następnym.
- Pilot zgłosił wypadek lokalnej policji dopiero w dniu następnym po jego zaistnieniu i wtedy też została poddany badaniu trzeźwości.

### **3.2. Przyczyna wypadku**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami ustaliła, że przyczyną wypadku było przypadkowe zderzenie samolotu z ptakiem o znacznej masie, które spowodowało poważne uszkodzenie płytowego usterzenia poziomego i trudności w sterowaniu.

## **4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE**

Z uwagi na losowy charakter zdarzenia Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

## **5. ZAŁĄCZNIKI**

1. Album ilustracji

---

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym