

Warszawa, 5.03.2014 r.



Nr ewidencyjny zdarzenia lotniczego

1508/11

RAPORT KOŃCOWY

z badania zdarzenia lotniczego statku powietrznego o maksymalnym ciężarze startowym nie przekraczającym 2250 kg*

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko 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 przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE. L. 2010, nr 295, poz. 35) 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.

- Rodzaj zdarzenia:** WYPADEK
- Badanie przeprowadził:** Zespół Badawczy PKBWL
- Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia:** 27 listopada 2011 roku godzina 18:30 LMT.
Wszystkie czasy w raporcie oprócz komunikatu meteorologicznego to czasy lokalne.
- Miejsce startu i zamierzonego lądowania:** Lotnisko Zábřeh (LKZA)
- Miejsce zdarzenia:** Wielmoża k. Skały; N50°16'03,05'' E19°47'00.27"
- Rodzaj, typ, znaki rozpoznawcze, właściciel statku powietrznego, opis uszkodzeń:** samolot UL DV-1 Skylark, znaki rozpoznawcze OK-MUA73, świadectwo techniczne ważne do 30.11.2012 r. właściciel i użytkownik: Letecká škola ULL–Boris Lang ČR.
Uszkodzenia: poważne uszkodzenie prawej strony kadłuba od maski silnika do połowy długości kabiny, poważne uszkodzenia lewego i prawego skrzydła, uszkodzenia statecznika pionowego i poziomego, zniszczone oszklenie kabiny oraz poważne uszkodzenie łopat śmigła. Uszkodzenia samolotu pokazano w albumie ilustracji stanowiącym załącznik do niniejszego raportu.

* Forma i zakres niniejszego raportu nie spełniają wszystkich wytycznych zawartych w Dodatku „Wzór raportu końcowego” Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

7. **Typ operacji:** lot po trasie zamkniętej.
8. **Faza lotu:** lądowanie awaryjne.
9. **Warunki lotu:** lot wg przepisów VFR, w warunkach VMC, w godzinach nocnych.
10. **Czynniki pogody:**

FAPL25 KRAK 270900

EPWW GAMET VALID 271000/271600 EPKK-
EPWW WARSAW FIR/A5 BLW FL150

SECN I

MT OBSC: 10/16 AT TIMES ABV 3500FT AMSL BESKIDY AND BIESZCZADY
10/16 AT TIMES ABV 5000FT AMSL TATRY
SIG CLD: 10/16 ISOL EMBD CB 3500-4500/ABV 15000FT AMSL NE PART
ICE: 10/16 MOD ABV FL090
TURB: 10/16 MOD ALL LEVELS

SIGMET APPLICABLE: 1

SECN II

PSYS: 12 L 968 HPA OVER S SCANDINAVIA MOV NE INTSF
WARM SECTOR OVER POLAND
COLD FRONT LINE ESSA-EKCH-EBBR MOV SE NC
H 1030 HPA CENTERED OVER PADAN PLAIN STNR NC

SFC WIND: 10/16 220/15KT AND GUSTS UP TO 35 KT
10/16 GUSTS UP TO 45KT MON

WIND/T: 10/16

1000FT AMSL 220/20KT PS03
2000FT AMSL 240/35KT PS02
3300FT AMSL 270/35KT PS05
5000FT AMSL 270/40KT PS04
10000FT AMSL 300/30KT MS01

CLD: 10/16 BKN AC AS 8000-9000/ABV 15000FT AMSL NE PART
10/16 SCT/BKN AC 8000-9000/11000FT AMSL SW PART
10/16 BKN/OVC SC CU 3500-4500/8000-9000FT AMSL NE PART
10/16 SCT/BKN SC 3500-5000/8000-9000FT AMSL SW PART

FZLVL: 10/16 ABT 9000FT AMSL

FAPL25 KRAK 271500

EPWW GAMET VALID 271600/272200 EPKK-
EPWW WARSAW FIR/A5 BLW FL150

SECN I

TURB: 16/22 MOD ALL LEVELS

SIGMET APPLICABLE: 2

SECN II

PSYS: 18 L 964 HPA OVER S FINLAND MOV NE NC
COLD FRONT LINE EETN-EPGD-EDDB MOV SE NC
H 1032 HPA CENTERED OVER PADAN PLAIN STNR NC

SFC WIND: 16/22 220/15KT AND LCA GUSTS UP TO 30KT
16/22 GUSTS UP TO 40KT MON
WIND/T: 16/22
1000FT AMSL 220/20KT FM PS04 W TO 0000 SE
2000FT AMSL 240/45KT PS02
3300FT AMSL 280/50KT PS03
5000FT AMSL 280/50KT PS03
10000FT AMSL 280/55KT MS03
CLD: 16/22 NO CLOUDS BELOW 15000FT AMSL
FZLVL: 16/22 ABT 8500FT AMSL BUT LCA NEGATIVE TEMPERATURE LAYER BTN
SFC/1500FT AMSL MAINLY SE PART

FAPL22 WROC 270900

EPWW GAMET VALID 271000/271600 EPWR-
EPWW WARSAW FIR/A2 BLW FL150

SECN I

MT OBSC: 10/16 PARTLY ABV 2500-3000FT AMSL SUDETY
SIG CLD: 15/16 ISOL EMBD CB 1500-2000/ABV 15000FT AMSL NW PERIPHERY
CE 14/16 MOD ABV FL085 NW PART
TURB: 10/16 MOD ALL LEVELS
SIGMET APPLICABLE: AT TIME OF ISSUE NIL

SECN II

PSYS: 12 L 968 HPA OVER S SCANDINAVIA MOV NE INTSF
WARM SECTOR OVER POLAND
COLD FRONT LINE ESSA-EKCH-EBBR MOV SE NC
H 1030 HPA CENTERED OVER PADAN PLAIN STNR NC

SFC WIND: 10/16 230/10-20KT GUSTS 28-34KT BUT MON GUSTS UP TO 55KT
WIND/T: 10/16
1000FT AMSL 230/25-35KT PS05
2000FT AMSL 260/45-55KT PS05
3300FT AMSL 260/45-55KT PS05
5000FT AMSL 270/45-55KT PS04
10000FT AMSL 270/45-55KT FM MS04 NW PART TO 0000 S PERIPHERY
CLD: 10/16 BKN SC 1500-2500/6000-7000FT AMSL N PART
10/16 SCT-FEW SC 2500-3500/6000-7000FT AMSL S PART
10/14 SCT-FEW AC 9000-10000/11000FT AMSL
14/16 BKN-OVC AC AS 8000-9000/11000-14000FT AMSL NW PART
FZLVL: 10/16 FM ABT 8500FT AMSL NW PART TO ABT 10000FT AMSL S PERIPHERY

FAPL22 WROC 270900 CCA

EPWW GAMET COR 10/16 VALID 271000/271600 EPWR-
EPWW WARSAW FIR/A2 BLW FL150

SECN I

MT OBSC: 10/16 PARTLY ABV 2500-3000FT AMSL SUDETY
SIG CLD: 15/16 ISOL EMBD CB 1500-2000/ABV 15000FT AMSL NW PERIPHERY
ICE 14/16 MOD ABV FL085 NW PART
TURB: 10/16 MOD ALL LEVELS
SIGMET APPLICABLE: 1

SECN II

PSYS: 12 L 968 HPA OVER S SCANDINAVIA MOV NE INTSF

WARM SECTOR OVER POLAND
COLD FRONT LINE ESSA-EKCH-EBBR MOV SE NC
H 1030 HPA CENTERED OVER PADAN PLAIN STNR NC

SFC WIND: 10/16 230/10-20KT GUSTS 28-34KT BUT MON GUSTS UP TO 55KT
WIND/T: 10/16
1000FT AMSL 230/25-35KT PS05
2000FT AMSL 260/45-55KT PS05
3300FT AMSL 260/45-55KT PS05
5000FT AMSL 270/45-55KT PS04
10000FT AMSL 270/45-55KT FM MS04 NW PART TO 0000 S PERIPHERY
CLD: 10/16 BKN SC 1500-2500/6000-7000FT AMSL N PART
10/16 SCT-FEW SC 2500-3500/6000-7000FT AMSL S PART
10/14 SCT-FEW AC 9000-10000/11000FT AMSL
14/16 BKN-OVC AC AS 8000-9000/11000-14000FT AMSL NW PART
FZLVL: 10/16 FM ABT 8500FT AMSL NW PART TO ABT 10000FT AMSL S PERIPHERY

CHECK AIRMET AND SIGMET INFORMATION

FAPL22 WROC 271500

EPWW GAMET VALID 271600/272200 EPWR-
EPWW WARSAW FIR/A2 BLW FL150

SECN I

MT OBSC: 18/22 PARTLY ABV 2500-3000FT AMSL SUDETY
SIG CLD: 16/22 ISOL EMBD CB 1500-2000/ABV 15000FT AMSL
ICE: 16/22 MOD BTN FL045/120 N PART
18/22 MOD BTN FL055/120 S PART
TURB: 16/22 MOD ALL LEVELS
SIGMET APPLICABLE: 2

SECN II

PSYS: 18 L 964 HPA OVER S FINLAND MOV NE NC
COLD FRONT LINE EETN-EPGD-EDDB MOV SE NC
H 1032 HPA CENTERED OVER PADAN PLAIN STNR NC

SFC WIND: 16/22 250-270/15-25KT GUSTS UP TO 35KT
WIND/T: 16/22
1000FT AMSL 250-270/30-40KT PS06
2000FT AMSL 250-270/45-55KT PS04
3300FT AMSL 250-270/50-60KT FM PS01 N PART TO PS03 S PART
5000FT AMSL 270/50-60KT FM MS03 NW PART TO 0000 SE PART
10000FT AMSL 270/55-65KT FM MS10 NW PART TO MS04 SE PART
CLD: N PART
16/22 BKN/OVC SC 2000-3000/6000-7000FT AMSL
16/22 SCT-BKN AC 8500-10000/11000-12000FT AMSL
S PART
16/18 FEW LCA SCT SC 2500-3500/5500-6500FT AMSL
18/22 SCT-BKN SC 2000-3000/6000-7000FT AMSL
18/22 SCT-BKN AC 8500-10000/11000-12000FT AMSL
FZLVL: 16/22 FM ABT 4000FT AMSL NW PART TO ABT 5000FT AMSL SE PART

Zdaniem Komisji pogoda nie miała wpływu na wypadek.

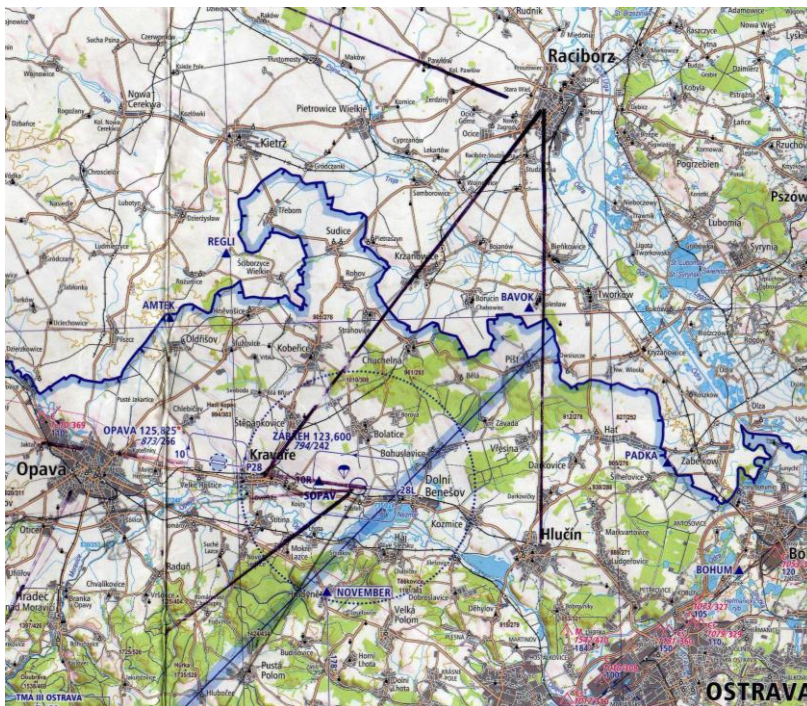
11. **Organizator lotów:** Letecká škola ULL Ing. Boris Lang, ČR.
12. **Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego:** pilot samolotów UL, mężczyzna lat 80, licencja pilota samolotów UL, wydana przez LAA ČR, ważna do 13.11.2013 r. Badania lotniczo-lekarskie klasy 2, ważne do 22.11.2012 r., z wpisanymi ograniczeniami ULL-a, VDL, VNL. Nalot ogólny deklarowany przez pilota w 2009 roku 3000 godzin [były pilot wojskowy], licencja zawodowa ważna do 1980 r. W latach 2004 do 2009 pilot posiadał licencję PPL(A)]. Na samolotach UL pilot wykonał 216 lotów w czasie 58 godzin 27 minut, z czego jako dowódca 20 godzin 23 minuty, a w ostatnich 30 dniach 10 godzin 48 minuty. Na samolocie, na którym nastąpił wypadek pilot wykonał 42 loty, w czasie 15 godzin 17 minut. Pilot posiadał uprawnienia do lotów na dwóch typach samolotów UL: CH-601 ZODIAK i DV-1 SKYLARK. Przed lotami pilot deklarował, że był wypoczęty i nie zgłaszał żadnych dolegliwości.
13. **Obrażenia załogi:** poważne.
14. **Opis przebiegu i analiza zdarzenia:** Komisja analizując dokumentację techniczną samolotu stwierdziła, że samolot był sprawny do lotu i miał ważną niezbędną dokumentację.

W dniu 27.11.2011 r. około godziny 9:00 pilot samolotu ultralekkiego przybył na lotnisko Zábřeh LKZA z zamiarem wykonania lotów rekreacyjnych. Loty miał wykonywać na samolocie DV-1 Skylark, o znakach rozpoznawczych OK-MUA73. Wspólnie z właścicielem szkoły sprawdzili stan paliwa i oleju oraz przygotowali samolot do lotów. Pilot miał wykonać w tym dniu dwa loty po trasach zamkniętych. Pogoda – zachmurzenie SCT/BKN SC o podstawach 3500-5000 ft i wierzchołkach 8000-9000 ft [AMSL], wiatr z kierunku 220-240° o prędkości 15 kt, w porywach do 30-35 kt, widzialność powyżej 10 km.

Wg zeznania właściciela szkoły przed pierwszym lotem pilot przygotował tabelkę obliczeń nawigacyjnych i wykreślił na mapie trasę. Po starcie, pilot zgłosił przez radiostację pokładową odejście na trasę, o godzinie 9:42. Słyszalność korespondencji radiowej była dobra. Po 55 minutach lotu, zgodnie z planem, samolot wylądował w LKZA. Pilot nie zgłaszał żadnych problemów zarówno w trakcie lotu ani po lądowaniu. Do kolejnego lotu samolot został zatankowany do pełna. Ze względu na

wzmagający się wiatr i turbulencję, start do drugiego lotu został przesunięty na późniejszą godzinę.

Dopiero po godzinie 14:00 pogoda poprawiła się - prędkość wiatru zmniejszyła się. O godzinie 14:45 pilot wystartował do drugiego w tym dniu lotu nawigacyjnego po trasie LKZA-Opava-Racibórz-Hlučín-LKZA. Przed startem instruktor ostrzegł pilota, aby wylądował nie później niż o 15:30, ze względu na zachód słońca. Trasa planowanego lotu została częściowo wykreślona na mapie lotniczej w skali 1:200 000, jak to pokazano na Rys.1 poniżej.



Rys.2. Fragment mapy z wykreślonym jednym odcinkiem planowanej trasy lotu.

Wg zeznania pilota, do pierwszego punktu zwrotnego w Opawie i drugiego w Raciborzu, lot przebiegał zgodnie z planem. Nad Raciborzem pilot wykonał zakręt w prawo, w kierunku na kolejny punkt zwrotny Hlučín, jednak planowany punkt trasy nie został osiągnięty. W tej sytuacji pilot postanowił wznowić orientację geograficzną na podstawie czasu lotu i porównywania terenu z mapą. Mimo tych działań pilot nie ustalił swojej pozycji geograficznej przed zachodem słońca.

Zdaniem Komisji w trakcie próby wznowiania orientacji geograficznej, pilot postępował chaotycznie i nieracjonalnie, tj. niezgodnie z zasadami znanymi w nawigacji.

W przypadku trudności ze wznowieniem orientacji geograficznej w oparciu o środki posiadane na pokładzie pilot powinien skorzystać z pomocy zewnętrznej. Przede wszystkim powinien próbować nawiązać łączność przez radiostację pokładową z lotniskiem startu, a kiedy to niemożliwe ze służbami ruchu lotniczego odpowiadającymi za dany sektor przestrzeni powietrznej. **W żadnym przypadku pilot nie powinien kontynuować lotu w porze nocnej, a kiedy zapada zmrok powinien zlokalizować pole nadające się do lądowania zapobiegawczego i wylądować jeszcze przy oświetleniu dziennym.** Należy w tym miejscu dodać, że piloci samolotów UL nie mają uprawnień do lotów nocnych, a samoloty UL nie są dopuszczone do takich lotów, bez względu na ich wyposażenie.

Pilot nie próbował nawiązać łączności ze służbami ruchu lotniczego odpowiedzialnymi za sektory, w których przebiegała planowana trasa lotu, takich jak, Ostrava – Radar, na częstotliwości 125,1 MHz oraz Kraków-informacja 119,275 MHz, tłumacząc w zeznaniu, że nie miał na pokładzie notatek z zapisem tych częstotliwości, a o możliwości skorzystania z częstotliwości ratowniczej, 121,5 MHz, zapomniał. Nie nawiązał także łączności z lotniskiem startu i innymi samolotami operującymi w rejonie trasy lotu.

Komisja stwierdziła niewystarczające przygotowanie nawigacyjne pilota do wykonania lotu trasowego. Pilot nie przygotował tabelki obliczeń nawigacyjnych na ten lot, nie wykreślił poprawnie trasy na mapie i nie przeanalizował zasad wznawiania orientacji geograficznej na poszczególnych odcinkach, co skutkowało utratą kontroli nad przebiegiem lotu zgodnie z wyznaczoną trasą. Należy podkreślić, że pilot znał sytuację pogodową w rejonie przelotu i zdawał sobie sprawę, że decydującym czynnikiem utrudniającym lot może być turbulencja i zachodni wiatr o znacznej prędkości.

W kabinie samolotu znaleziono nakolannik z przypadkowymi informacjami o polskich lotniskach i służbach ruchu lotniczego. Zanotowano tam m.in. częstotliwość ratunkową, z której to informacji pilot nie skorzystał. Zwraca uwagę fakt, że notatki te nie zawierają jakichkolwiek informacji o lotniskach czeskich i czeskich służbach ruchu lotniczego, tj. tych informacji, które z uwagi rejon wykonywanych lotów mogły być dla pilota najbardziej przydatne. Zakolorowania i plamy na notatkach są wynikiem działań straży pożarnej zabezpieczającej wrak samolotu przed pożarem. Pokazano to na Rys.2 i 3. poniżej.

Lotniska Zapasowe					
	KM	T	MHZ Kwadr.	MHZ Wieża	VOR ILS NDB
Świdnik ERSN	081°	08'	122,6	JnFO 122,7	NDB 118,5
Deblin EPDE	313°	20'	122,8	JnFO 129,5	752 AT 130
Zamosc EPZA	131°	32'	122,8		
Stalowa Wola EPST	199°	28'	122,2		
Radom Pias EPRP	288°	36'	122,9	JnFO 122,9	579-FR
Minsk Maz	330°	46'		JnFO 128,5	645-RO
Radom	285°	32'		JnFO 128,5	
Rzeszów EPRZ	188°	55'		126,8	116,2 440-OR
Balice EPBC		60'	122,3	JnFO 119,175	110,300 290-AR
Kępcie EPNA	302°	56'	JnFO 119,450	118,3	113,4 333,8

Częstotliwości		
Lotnisko	Kwadrat	JnFO
Bielsko - B	122,2	122,7
Muchowiec	122,9	122,7
Rybnik	122,4	122,7
Śliwice	122,3	
Tyrzowice L-588	APP-121,075	TNR 129,25
Prakón Balice	APP 121,075	TNR 118,100
Prakón-JnFO	NDB-353 KRZ L-379	119,275

Lotniska zapasowe		
Lotnisko	KM	Odległość
Muchowiec	KM-005°	48 - Km
Sotartowice	KM-315°	40 - Km
Śliwice	KM-336°	57 - Km
Radiolataria Muchowiec	NDB	405 KM

OKech - APP-zbliżenie-128,8 / utrata orientacji
 OKal - Alarmowa - 121,5 - służba inform. lotniskowa 120,45
 Świdnik TQS 240° / 2,4 / 1100 x 50 m.
 TQS 330° / 3,3 / 700 x 50 m.
 NDB-460 SK ... m.p.m. 202,5 m
 Deblin TQS 298° - 118°
 VDF- 877 m od przegu.
 Częstotliwość Ogólnopolska 124,5

Rys.2. Informacje o polskich lotniskach cywilnych i wojskowych, niektóre nieaktualne.

119,450	333,8
- APP-zbliżenie-128,8 / utrata orientacji	
- Alarmowa - 121,5	- służba inform. lotniskowa 120,45
Świdnik TQS 240° / 2,4 / 1100 x 50 m.	
TQS 330° / 3,3 / 700 x 50 m.	
- 460 SK ... m.p.m. 202,5 m	

Rys.3. Fragment tabelki z wpisaną informacją o częstotliwości ratowniczej, błędnie określonej jako alarmowa.

Na pokładzie samolotu, ani w najbliższym otoczeniu nie znaleziono tabelki obliczeń nawigacyjnych z informacjami o częstotliwościach pobliskich lotnisk i czeskich służb ruchu lotniczego, odpowiedzialnych za sektory przestrzeni powietrznej, w której przebiegała planowana trasa lotu. Można to uznać za istotne uchybienie w zakresie przygotowania lotu trasowego.

Po zapadnięciu zmroku pilot nadal próbował ustalić swoją pozycję i dopiero wtedy zaczął rozglądać się za miejscem do lądowania zapobiegawczego, ale bez rezultatu. Poniżej pokazano na Rys.4. wycinek mapy rejonu gdzie przebiegał rzeczywisty lot i gdzie pilot bezskutecznie próbował wznowić orientację geograficzną.



Rys.4. Mapa rejonu w jakim odbywał się lot

Ponieważ samolot nie powrócił z trasy w planowanym czasie, właściciel szkoły około godziny 16.00 powiadomił służby ruchu lotniczego na lotnisku Ostrava-Mošnov (LKMT) o utracie łączności z samolotem OK-MUA73. Krótco po tym SAR Praha uruchomił akcję poszukiwawczą na terenie Czech i Polski. O godzinie 17.46 UTC kontroler APP KK zauważył na radarze niezidentyfikowany ruch (echo bez modu C), na zachód od Ojcowskiego Parku Narodowego. Zdaniem Komisji mogło być to echo pochodzące od samolotu OK-MUA73.

Wg zeznań pilota „Po zmroku nadal usiłowałem wznowić orientację, poszukując miejsca wzdłuż oświetlonych ciągów komunikacyjnych i kilka razy przymierzałem się do takiego lądowania, ale zawsze o ostatniej chwili zauważałem przeszkody i rezygnowałem z tego zamiaru. Cały czas silnik pracował sprawnie, miałem duży zapas paliwa, bo przed lotem samolot był dotankowany. Po dłuższym czasie zauważyłem, że lampka kontroli stanu paliwa zaczęła najpierw migać, a potem zaczęła ciągle świecić. Aby nie doprowadzić do przerwy w pracy silnika zdecydowałem się na lądowanie zapobiegawcze w terenie przygodnym w porze nocnej przy jakimś oświetlonym ciągu komunikacyjnym. Wybrałem takie miejsce i wykonałem dwa próbne

zajścia z klapami wychylonymi do położenia 20°. Podczas trzeciego zajścia, kiedy byłem zdecydowany na lądowanie zauważyłem po lewej stronie nieoświetloną przeszkodę, nad którą przeleciałem, ale moment po tym nastąpiło zderzenie z drzewami. Samolot zatrzymał się na drzewach na terenie posesji, gdzie zauważyłem smugę światła”.

Zdaniem Komisji świecenie lampki kontrolnej rezerwy paliwa było spowodowane wykonywaniem lotu od startu do wypadku (ok. 18.30) z głównym zaworem paliwa przełączonym na prawy zbiornik. W takim przypadku, po 3. godzinach i 45 minutach lotu, mogło nastąpić zapalenie się lampki kontrolnej rezerwy paliwa na jednym zbiorniku, podczas kiedy drugi zbiornik - lewy był pełny. Pilot przełączył zawór paliwa na lewy zbiornik i silnik nadal pracował bez zakłóceń. Jednak sytuacja ta wywołała u pilota stress tak, że postanowił zintensyfikować poszukiwania miejsca awaryjnego lądowania. Zdaniem Komisji pilot podczas lotu nie kontrolował zużycia paliwa w zbiornikach i dopuścił do obniżenia stanu paliwa w zbiorniku prawym, aż do zapalenia się lampki kontrolnej rezerwy.

Wybierając miejsce lądowania awaryjnego pilot jednak nie wziął pod uwagę tego, że zwykle wzdłuż oświetlonych dróg na obszarach wiejskich znajdują się budynki mieszkalne i gospodarcze, jak to pokazano w albumie ilustracji na Rys. 1, 2 i 3. i lądowanie w bezpośredniej bliskości drogi jest niemożliwe ze względu na występujące przeszkody. Tak więc wybór miejsca lądowania można uznać za nieprzemyślany, czego skutkiem było zderzenie z kępą drzew na wiejskiej posesji. Tylko przypadek sprawił, że nie doszło do zderzenia z zabudowaniami, co niewątpliwie mogło pociągnąć za sobą ofiary w ludziach.

Chwilę po zdarzeniu na miejscu wypadku pojawił się właściciel posesji, którego pilot poprosił o powiadomienie policji o wypadku.

Na miejsce zdarzenia przybyła policja, a następnie straż pożarna. Samolot z pilotem w kabinie pozostawał w koronach drzew na wysokości kilku metrów nad ziemią przez ok. 2. godziny, dopóki nie został zdjęty przez straż pożarną podczas akcji ratowniczej. Do ewakuacji pilota wykorzystano wysięgnik z platformą, jak to pokazano na Rys. 4, w albumie ilustracji

Na miejscu wypadku, o godzinie 20.23, policja przeprowadziła kontrolę pilota na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik negatywny 0.00 mg/l. Następnie, pilota przewieziono do Szpitala Miejskiego im. Narutowicza w Krakowie.

W trakcie badań lekarskich, oprócz powierzchownych otarć, stwierdzono u pilota złamanie 12-go kręgu piersiowego. W dniu następnym, w godzinach rannych, przedstawiciel PKBWL dokonał oględzin samolotu oraz wykonał dokumentację fotograficzną samolotu i miejsca zdarzenia. Złożenie zeznań przez pilota było możliwe dopiero 29 listopada, po zwolnieniu pilota z dozoru policyjnego.

15. Przyczyny zdarzenia:

- niestaranne przygotowanie nawigacyjne trasy lotu, w wyniku czego doszło do utraty orientacji geograficznej.
- brak umiejętności wznawiania orientacji geograficznej.
- nie wykonanie lądowania zapobiegawczego przed zachodem słońca.

16. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: pilot w przeszłości latał zawodowo. Po ponad 20. letniej przerwie uzyskał licencję pilota turystycznego PPL(A) w 2004 r., która utraciła ważność w roku 2009 r. W 2009 r. uzyskał licencję pilota samolotów ultralekkich, wydaną przez LAA ČR. Zdaniem Komisji w zaistniałym przypadku istotną rolę mogły odegrać względy ambicjonalne oraz kondycja psychofizyczna pilota wynikająca z podeszłego wieku.

17. Zastosowane środki profilaktyczne: nie zastosowano.

18. Propozycje uwagi i komentarze: po 18 godzinnym pobycie w szpitalu pilot został wypisany z diagnozą złamanego kręgosłupa. Po otrzymaniu zastrzyku przeciwbólowego kontuzjowanego pilota przewieziono 28. listopada sanitarką na noszach do policyjnej izby zatrzymań. Podczas pobytu w izbie zatrzymań pilot doznał silnych bólów związanych z urazem powypadkowym, ale nie udzielono mu tam żadnej pomocy medycznej. W dniu następnym, rano, pilot ponownie dostał zastrzyk przeciwbólowy i został sanitarką przewieziony do Prokuratury Rejonowej w Krakowie. Tam, po kilkugodzinnym oczekiwaniu na korytarzu, w godzinach popołudniowych został przesłuchany, a po przesłuchaniu zwolniono go za kaucją bez zapewnienia jakiegokolwiek opieki medycznej i transportu do miejsca chwilowego zamieszkania w Katowicach, gdzie czasowo przebywał u brata, ponieważ na stałe jest zamieszkały w Niemczech. Wg dokumentów jakie posiada Komisja oraz Sąd Rejonowy w Krakowie Śródmieściu pilot, na skutek urazu powypadkowego 3 grudnia musiał przejść jeszcze jeden zabieg na kręgosłupie, który wykonano w Szpitalu Urazowym w Piekarach

Śląskich. Takie postępowanie służb medycznych z pilotem poważnie kontuzjowanym w wypadku lotniczym Komisja uważa za naganne i niedopuszczalne

Skład zespołu badawczego:

Przewodniczący: mgr inż. pilot inst. Ryszard Rutkowski

Członek zespołu: mgr inż. pilot inst. Jacek Bogatko

Członek zespołu: inż. Tomasz Makowski

podpis na oryginale

(pieczęć i podpis osoby kierującej zespołem badawczym /
nadzorującej badanie z ramienia PKBWL