



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 **Kliknij tutaj, aby wybrać datę podjęcia uchwały**
w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0073

NUMER ZDARZENIA

Śmigłowiec R44 Raven II, SP-SON

11 lipca 2026 r.

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 11 lipca 2026 roku pilot zaplanował lot śmigłowcem R44 Raven II o znaku rozpoznawczym SP–SON po trasie: Smętowo Graniczne – Pobierowo - Mirosławice - Smętowo Graniczne.

Pilot zapoznał się z sytuacją meteorologiczną oraz zajętością stref na trasie przelotów. Warunki pozwalały na wykonanie lotu.

Około godziny 12:00 LMT pilot wykonał przegląd przedlotowy śmigłowca, próbę silnika po czym około godziny 12:20 LMT wystartował na zaplanowaną trasę. Na pokładzie znajdował się jeden pasażer. Lot przebiegał zgodnie z planem, parametry pracy zespołu napędowego utrzymywały się zgodnie z zaleceniami producenta. Pilot utrzymywał łączność radiową z FIS Gdańsk.

Po lądowaniu w Pobierowie pasażer opuścił śmigłowiec.

Po krótkiej przerwie przybył następny pasażer. Pilot wystartował do m. Mirosławice gm. Trzebiatów około 13:45 LMT. Po około 15 minutach lotu pilot wylądował w terenie przygodnym za zgodą właściciela gruntu. Tam pasażer opuścił śmigłowiec.

Około 14:15 LMT pilot wystartował z Mirosławic do Smętowa Granicznego. W chwilę po starcie, będąc w fazie rozpędzania i wznoszenia z kursem południowym pilot został oślepiony przez słońce, nie zauważył linii energetycznej i się z nią zderzył.

Miejsce kontaktu śmigłowca z linią energetyczną przedstawia Rys. nr 2. W wyniku zderzenia zerwany został jedna z czterech przewodów linii wysokiego napięcia. Chcąc uniknąć zderzenia z trzema pozostałymi przewodami, pilot wykonał manewr zbliżony do ranwersu. Doszło jednak do zerwania kolejnego przewodu przez jedną z łopat śmigła ogonowego, które wraz z przekładnią kątową zostało odseparowane od belki ogonowej (Rys. nr 3 i 4). W wyniku zderzenia z linią energetyczną oraz twardego lądowania śmigłowiec został poważnie uszkodzony.

Pilot o własnych siłach opuścił śmigłowiec nie odnosząc żadnych obrażeń ciała.



Rys. 1. Śmigłowiec biorący udział w zdarzeniu lotniczym [źródło: Eryk Strzała - fotograf]

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

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

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec uległ poważnemu uszkodzeniu. Wszystkie uszkodzenia śmigłowca były skutkiem zderzenia z przewodami linii wysokiego napięcia, oraz twardego lądowania. Na miejscu zdarzenia stwierdzono zerwane dwa z czterech przewodów napowietrznych linii wysokiego napięcia.

Główne uszkodzenia śmigłowca:

- deformacja osłony masztu wirnika głównego na całej jego powierzchni.;
- uszkodzenie popychaczy;
- deformacja poszycia kadłuba w jego dolnej części;
- uszkodzenie podwozia płożowego;

- deformacja belki ogonowej;
- oderwanie śmigła ogonowego wraz z przekładnią końcową;
- deformacja statecznika pionowego oraz poziomego.



Rys. 2. Lądowanie awaryjne śmigłowca w rejonie m. Mirosławice, współrzędne lądowania awaryjnego 53°32'28" N, 20°48'08" E, białym kółkiem oznaczono uszkodzenie masztu
[źródło: Państwowa Straż Pożarna]



Rys. 3. Widoczny brak śmigła ogonowego oraz przekładni końcowej [źródło: PKBWL]



Rys. 4. Odseparowana przekładnia kątowa od belki ogonowej [źródło: PKBWL]

4. Inne istotne informacje

Dnia 11 lipca 2026 roku, w godzinach południowych nad przeważającym obszarem Polski panujące warunki meteorologiczne pozwalały na wykonanie lotu. Dzień był słoneczny.



Rys. 5. Odseparowane śmigło ogonowe wraz z przekładnią kątową. Białym kolorem oznaczono miejsce zderzenia łopaty śmigła ogonowego i zerwania kolejnego przewodu linii wysokiego napięcia [źródło: PKBWL]

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Pilot sporządził opis zdarzenia w formie Oświadczenia.

Przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia oraz wraku śmigłowca.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do dnia wydania niniejszego Raportu Wstępnego Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
