



**Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych**

Warszawa, dnia 13 sierpnia 2021 r.

**Oświadczenie Tymczasowe Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
dotyczące badania wypadku lotniczego
nr 2020/2362**

Działając zgodnie z Artykułem 16 pkt 7 **Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. 2010.295.25) jak również stosując się do zasad opisanych w Załączniku nr 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przedstawia Oświadczenie Tymczasowe dotyczące wypadku śmigłowca Robinson R44 Raven II o znakach rozpoznawczych SP-SVW, który wydarzył się 13 sierpnia 2020 r.

Oświadczenie tymczasowe jest dokumentem opisującym postępy w badaniu i wszelkie zgłoszone problemy dotyczące bezpieczeństwa.

Komisja nie przypisuje winy ani odpowiedzialności.

Oświadczenie zostało sporządzone w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane wyłącznie w celach informacyjnych.

Historia lotu

W dniu 13 sierpnia 2020 r. zaplanowano lot zapoznawczy z kandydatką do szkolenia lotniczego na śmigłowcu R44 w celu zademonstrowania jej możliwości lotnych śmigłowca. O godzinie 13:15 LMT nastąpił start z lotniska EPMO do lotu, w którym pilot wykonał lot na małej wysokości z demonstracją lądowania w terenie przygodnym. Następnie na wysokości około 1300 ft, pilot pozwolił kandydatce przejąć sterowanie śmigłowcem. Kandydatka zdecydowała się przejąć sterowanie jedynie za pomocą drążka sterowania okresowego, bez dotykania dźwigni skoku i mocy jak również pedałów. Trwało to kilka minut. Pilot w tym czasie cały czas trzymał ręce blisko drążka sterownia okresowego i w miarę potrzeb korygował położenie śmigłowca. Następnie pilot lecąc w kierunku zachodnim, po przelocie mostu nad rzeką Wisłą rozpoczął zniżanie, które zakończyło się zderzeniem z wodą rzeki. W wyniku zderzenia z wodą pilot i

kandydatka doznali poważnych obrażeń ciała i zostali podjęci z wody przez służby ratownicze, a następnie przewiezieni do szpitala.

W trakcie badania przeprowadzono analizy dotyczące:

- dokumentacji śmigłowca;
- zagadnień technicznych, historii eksploatacji i obsługi;
- czynnika ludzkiego,
- akcji ratowniczo-gaśniczej.

Ponadto przeprowadzono testowe loty śmigłowcem takiego samego typu, przy warunkach i parametrach zbliżonych do tych jakie zgodnie z zeznaniami pilota istniały w chwili badanego zdarzenia lotniczego.

Na podstawie dotychczas przeprowadzonej analizy zebranych materiałów (badanie wypadku nie jest zakończone) Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych dokonała następujących ustaleń:

- 1) Pilot posiadał uprawnienia do lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 2) Pilot posiadał ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
- 3) Pilot był wypoczęty i nie znajdował się pod wpływem alkoholu;
- 4) Nie stwierdzono oddziaływania na pilota żadnych czynników fizycznych mogących mieć wpływ na zaistnienie i przebieg wypadku;
- 5) Pilot nie udzielił kandydatce żadnego instruktażu na wypadek sytuacji awaryjnych;
- 6) Pilot i kandydatka mieli prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa;
- 7) Śmigłowiec był zdalny do lotu;
- 8) Ciężar i wyważenie śmigłowca znajdowały się w dopuszczalnych granicach, podanych w Instrukcji Użytkowania w Locie;
- 9) Śmigłowiec był obsługiwany przez certyfikowaną organizację obsługową;
- 10) Dokumentacja śmigłowca była prowadzona prawidłowo;
- 11) Nie stwierdzono wystąpienia w locie żadnej niesprawności śmigłowca, która mogłaby mieć wpływ na zaistnienie i przebieg wypadku;
- 12) Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie ani przebieg zdarzenia;
- 13) W końcowej fazie lotu tuż przed zderzeniem z powierzchnią wody pilot obniżył wysokość lotu poniżej minimalnej bezpiecznej wartości;
- 14) Po zderzeniu z powierzchnią wody śmigłowiec skapotował, a jego przednia, kabinowa część kadłuba uległa przy tym całkowitemu zniszczeniu;
- 15) Służby ratownicze działały sprawnie i prawidłowo;
- 16) Zablockowanie ruchu dźwigni skoku i mocy w trakcie lotu (na które powoływał się pilot) należy uznać za skrajnie mało prawdopodobne;

- 17) Podczas powtórzonych czterokrotnie prób w locie na śmigłowcu tego samego typu z odtworzeniem profilu trajektorii ostatniej fazy lotu stwierdzono, że nawet bez użycia dźwigni skoku i mocy, wyłącznie przy użyciu drążka sterowania okresowego, śmigłowiec jest w stanie przejść na wznoszenie i pozostaje w pełni manewrowy;

Aktualnie Zespół Badawczy PKBWL opracowuje projekt raportu końcowego z badania zdarzenia.

KONIEC

Podpis IIC

podpis tylko na oryginale