



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 1113/20

UCHWAŁA

z dnia 8 września 2020 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Śmigłowiec Robinson R44
Znaki rozpoznawcze SP:	D-HAIL
Data zdarzenia:	22 kwietnia 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	EPWA.

Po rozpatrzeniu incydentu przez PKBWL z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, **działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r., w sprawie wypadków i incydentów lotniczych,**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 22 kwietnia 2020 roku pilot wykonywał lot prywatny po trasie Mistrzewice k/Sochaczewa do lądowiska Obory k/Konstancina. Aby skrócić czas przelotu poprosił FIS Warszawa o zgodę na wlot w CTR Warszawa-Okęcia. Uzyskał zgodę i będąc w dolocie do punktu VFR R poprosił TWR Okęcia o możliwość niskiego przelotu nad DS. Ze względu na planowany start z RWY 33 otrzymał początkowo instrukcję lotu w kierunku punktu VFR R. W tym czasie do KRL TWR zgłosił się Dyżurny Portu z prośbą o zgodę na zajęcie drogi kołowania DK A w celu wykonania inspekcji DS od progu 15 do progu 33. KRL TWR wydał zgodę dla Dyżurnego Portu z informacją, że może zająć DS15 po starcie samolotu z DS33. Następnie pilot śmigłowca otrzymał zgodę na kontynuowanie lotu z punktu VFR R do punktu VFR W i oczekiwanie nad nim około 3 minuty. Dyżurny Portu także otrzymał zgodę na zajęcie progu DS15. Kontynuując inspekcję otrzymał kolejną informację, że ma zjechać na drogę kołowania O1 i oczekiwać ze względu na planowany niski przelot śmigłowca nad DS15. Pilot śmigłowca również otrzymuje instrukcję wydaną przez TWR „*zezwalam wejść w prawy krąg do pasa 15*”. Pilot wszedł na prostą do DS15 w rejonie skrzyżowania DS15 i drogi kołowania D. Kiedy pojazd Dyżurnego Portu znajdował się na wysokości drogi kołowania S2,

według oświadczenia pilota, śmigłowiec znalazł się na trawersie pojazdu Dyżurnego Portu po jego prawej-południowej stronie DS15. Według odczytu wysokości ze wskaźnika SDD systemu P_21 śmigłowiec w tej fazie lotu znajdował się na wysokości pomiędzy 700 a 600 FT wysokości bezwzględnej co dawało średnią wysokość względną od 103 do 73 metrów.

W dalszej fazie lotu śmigłowiec zniżył się do wysokości 400 FT wysokości bezwzględnej, co dawało średnią wysokość około 12 metrów. Pilot śmigłowca nie otrzymał informacji z TWR o ruchu pojazdu na DS15, a wydana instrukcja przez KRL TWR „*zezwalam wejść w prawy krąg do pasa 15*” pozostawiła pilotowi dowolność w budowaniu kręgu nadlotniskowego. Na trawersie Terminala Cargo pilot otrzymał informację z TWR, że nie otrzymał zgody na zajęcie i start z DS15.

Pilot kontynuował lot, wylądował na lądowisku w Oborach k / Konstancina, po czym w rozmowie telefonicznej wyjaśnił, że wydaną instrukcję zrozumiał, że otrzymał zgodę na zajęcie DS15 i wykonanie niskiego przelotu.

2. Przyczyną/ami zdarzenia było:

Niezrozumienie przez pilota instrukcji wydanej przez KRL TWR.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Brak informacji dla pilota o poruszającym się pojeździe Dyżurnego Portu po DS15.

Podpisy członków Komisji

Przewodniczący Komisji

Andrzej Lewandowski

**Z-ca Przewodniczącego
Komisji**

Andrzej Pussak

**Z-ca Przewodniczącego
Komisji**

Andrzej Bartosiewicz

Sekretarz Komisji

Piotr Richter

Członek Komisji

Tomasz Makowski

Członek Komisji

Jacek Bogatko

Członek Komisji

Mieczysław Wyszogrodzki

Członek Komisji

Zbigniew Drozdowski

Członek Komisji

Bogusław Trela

Członek Komisji

Patrycja Pacak

Członek Komisji

Jerzy Girgiel

Członek Komisji

Roman Kamiński

Członek Komisji

Wojciech Misiak

Członek Komisji

Krzysztof Miłkowski

Członek Komisji

Ireneusz Boczkowski

Członek Komisji

Wiesław Wojtasiak

Członek Komisji

Krzysztof Błasiak

Członek Komisji

Paweł Jajkowski



























