



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 21 października 2024

w sprawie **poważnego incydentu lotniczego**

2024-0096

NUMER ZDARZENIA

śmigłowiec Robinson R44 II, SP-CBW

22 września 2024 r., Warszawa

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

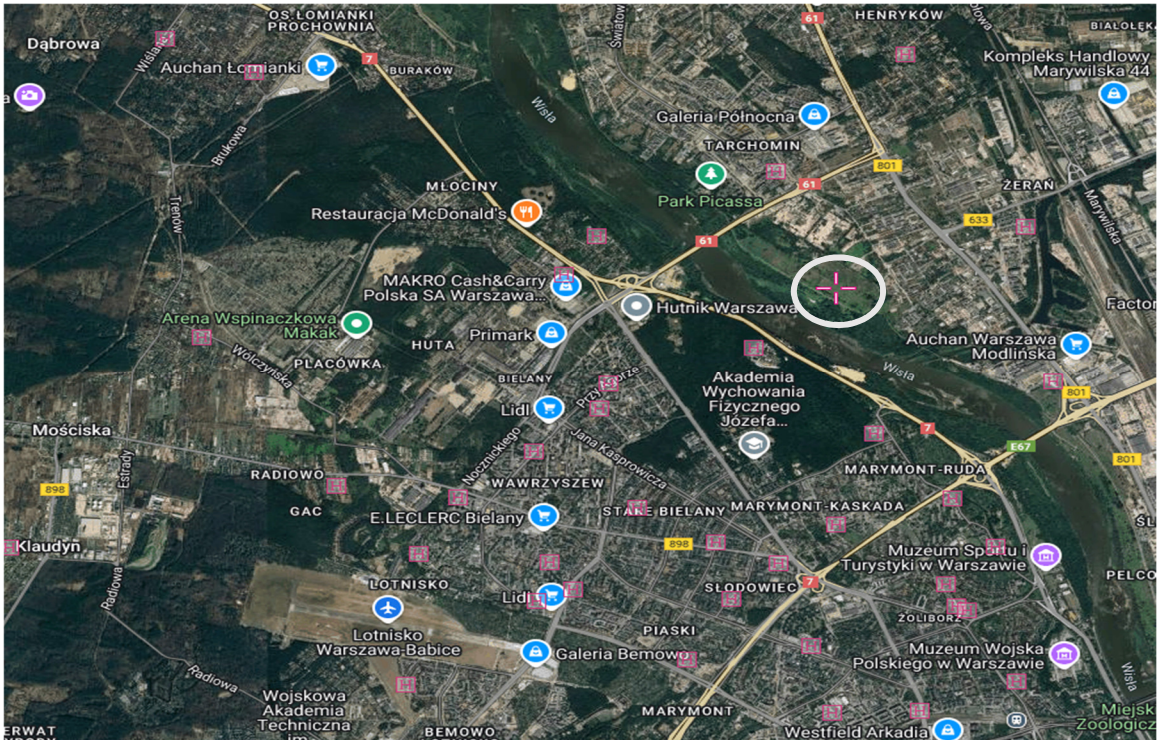
W dniu 22 września 2024 r. pilot zaplanował lot rekreacyjny śmigłowcem typu Robinson R44 II, o znakach rozpoznawczych SP-CBW, po trasie Warszawa Babice (EPBC) – Krosno (EPKR) – Arłamów – Warszawa Babice. Na lot rekreacyjny pilot zaprosił trzech znajomych. Pilot wraz z pasażerami przybyli na lotnisko EPBC około godziny 06:20¹. Pilot zapoznał się z sytuacją meteorologiczną i sprawdził zajętość stref na trasie planowanego lotu. Po uzyskaniu informacji o sytuacji synoptycznej oraz braku zajętości stref pilot przystąpił do wykonania przeglądu przedlotowego. Zgodnie z listą kontrolną stwierdził, że w zbiornikach śmigłowca znajduje się około 140 litrów paliwa AVGAS 100 LL, dwukrotnie sprawdził odstęp i zabezpieczył próbkę paliwa. Stan poziomu oleju w przekładni głównej oraz przekładni kątowej śmigła ogonowego był zgodny z zaleceniem producenta. Pilot skontrolował poziom oleju w silniku następnie uzupełnił jego poziom w silniku do wartości zalecanej dolewając około 0,5 litra oleju. Po przeglądzie pilot przydzielił miejsca w kabinie pasażerom. Pierwszemu z przodu na lewym fotelu, kolejnym dwóm pasażerom na tylnych fotelach. Pilot zajął prawy przedni fotel w kabinie śmigłowca. Pilot nawiązał łączność z TWR EPBC i uzyskał zgodę na uruchomienie silnika. W trakcie uruchamiania pilot wykonał próbę silnika z wynikiem „bez uwag”. Po uzyskaniu parametrów do startu i nawiązaniu łączności z TWR EPBC otrzymał zgodę na start. Pilot potwierdził zgodę i przystąpił do startu z punktu „FATO” lotniska EPBC. Podczas startu, będąc w zawisie, podczas wznoszenia oraz w locie wszystkie parametry były w normie. Po wylądowaniu w Arłamowie pilot ponownie uzupełnił poziom oleju w silniku do wartości zalecanej dolewając około 1 litr oleju. Na ostatnim odcinku trasy Arłamów – EPBC będąc na wysokości 1500 ft utrzymując prędkość około 90 kt pilot zaobserwował, że ciśnienie ładowania zbliżyło się do wartości 24 PSI. Mając około 6 minut do lądowania śmigłowiec zaczął tracić wysokość pomimo zmiany parametrów lotu. Po nawiązaniu łączności z TWR EPBC pilot uzyskał zgodę na wejście w krąg nadlotniskowy. Chwilę później będąc na wysokości około 1000 ft w rejonie punktu nawigacyjnego ZULU poinformował TWR EPBC, że z powodu utraty mocy silnika będzie lądował awaryjnie w terenie przygodnym.

Lądowanie odbyło się w terenie przygodnym z zawisu w odległości około 1,5 km od punktu ZULU. Po przyziemieniu pilot przeprowadził standardową procedurę chłodzenia silnika, jego wyłączenia i zatrzymania łopat wirnika głównego.

Pilot nakazał pasażerom opuścić śmigłowiec. Następnie pilot nawiązał łączność telefoniczną z TWR Babice przekazując informację, że:

- śmigłowiec nie uległ uszkodzeniu,
- pilot i pasażerowie nie doznali żadnych obrażeń ciała.

¹ Wszystkie czasy w raporcie w LMT. W dniu zdarzenia LMT = UTC + 2 h.



Rys. 1. Miejsce awaryjnego lądowania śmigłowca, współrzędne 52°18'09,1"N 20°58'11,1"E, oznaczone znacznikiem (źródło: <https://www.google.pl/maps/>).



Rys. 2. Miejsce awaryjnego lądowania śmigłowca R44 II, SP-CBW. (źródło: zdjęcie pilota).



Rys. 3. Miejsce awaryjnego lądowania śmigłowca R44 II (źródło: zdjęcie pilota).

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Ogółem na pokładzie statku powietrznego	Pozostali
Śmiertelne	-	-	-	-
Poważne	-	-	-	-
Lekkie	-	-	-	-
Brak	1	3	4	-
RAZEM	1	3	4	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec nie uległ uszkodzeniu.

4. Inne istotne informacje

Dnia 22 września 2024 roku, w godzinach popołudniowych nad przeważającym obszarem Polski panowały stabilne warunki atmosferyczne. Był to słoneczny dzień z niewielkim i umiarkowanym zachmurzeniem.

Pogoda nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia.

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Przeprowadzono oględziny śmigłowca, nie stwierdzono jakichkolwiek uszkodzeń. Planowany jest demontaż silnika oraz jego dalsze badanie.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

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