



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**

2025-0050

NUMER ZDARZENIA

śmigłowiec R44, SP-SIM

29 czerwca 2025 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 29 czerwca 2025 roku pilot, właściciel śmigłowca R44 Raven II o znakach rozpoznawczych SP–SIM zaplanował lot prywatny po trasie: Rybno koło Sochaczewa do miejscowości Warchały hotel koło Szczytna. Pilot poprzez dostępne aplikacje zapoznał się z sytuacją meteorologiczną i uznał, że warunki pozwalały na wykonanie lotu.

Około godziny 13:30¹, pilot zgodnie z checklistą przystąpił do przeglądu przedlotowego śmigłowca, z wynikiem: bez uwag.

Po wyprowadzeniu śmigłowca z hangaru, pilot zatankował śmigłowiec paliwem Avgas 100 LL do pojemności około 115 litrów. Pilot wykonał próbę silnika (bez uwag) po czym około godziny 14:30 wystartował w zaplanowaną trasę. Na pokładzie znajdowało się trzech pasażerów. Lot przebiegał zgodnie z planem a parametry pracy zespołu napędowego utrzymywały się zgodnie z zaleceniami producenta. Po około 50 minutach lotu, będąc z widzialnością lądowiska znajdującego się przy hotelu Warchały, pilot zamierzał wykonać przegląd lądowiska po czym podejść do lądowania.

Pilot zmniejszył prędkość śmigłowca do około 50 kt z jednoczesnym zakrętem w prawo do pozycji z wiatrem, w tym czasie śmigłowiec zaczął tracić wysokość, zmieniając jednocześnie kierunek lotu. Pilot próbując skorygować kierunek lotu i opadanie śmigłowca energicznym ruchem przestawił dźwignię skoku ogólnego w górne maksymalne położenie. Po chwili włączyła się sygnalizacja ostrzegawcza wykorzystania maksymalnej mocy silnika. Po kilku sekundach (3 do 5 sekund) pilot usłyszał sygnał dźwiękowy, oraz włączyła się sygnalizacja ostrzegawcza o zmniejszeniu obrotów wirnika głównego. Pilot zrezygnował z przeglądu lądowiska i podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym w rejonie linii brzegowej jeziora Świętajno. W wyniku lądowania doszło do twardego przyziemienia na podwozie płozone z krótkim dobiegiem (rysunek nr 2).

Na chwilę przed przyziemieniem, mając małą prędkość postępową i duży kąt nastawienia łopat wirnika głównego, doszło do przeciągnięcia wirnika głównego. Lądowanie zostało zarejestrowane telefonem komórkowym przez osobę postronną (rysunek nr 4-6).

Po przyziemieniu silnik pracował. Następnie pilot zaworem odcinającym zamknął dopływ paliwa do silnika co spowodowało jego wyłączenie. Kolejną czynnością było wyhamowanie wirnika głównego hamulcem ręcznym.

Pasażerowie i pilot opuścili śmigłowiec o własnych siłach. Nikt z przebywających na pokładzie śmigłowca nie odniósł żadnych obrażeń ciała.

Śmigłowiec został poważnie uszkodzony.

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



Rys. 1. Sylwetka śmigłowca biorącego udział w zdarzeniu lotniczym [źródło: Planespotters.net].

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	nd.
RAZEM	1	3	4	-

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Śmigłowiec uległ uszkodzeniu. Wszystkie uszkodzenia śmigłowca były skutkiem twardego lądowania. Nie stwierdzono innych widocznych uszkodzeń, w tym silnika i układu przeniesienia napędu, które mogły powstać wcześniej. Główne uszkodzenia śmigłowca:

- uszkodzone węzły mocowania podwozia płożowego;
- zdeformowane poszycie kadłuba w jego dolnej części;
- zdeformowane mocowanie drzwi lewych przedziału pasażerskiego;

- deformacja osłony masztu wirnika głównego w rejonie przy kadłubowym (lewa i prawa strona).



Rysunek nr 2. Śmigłowiec na miejscu lądowania zapobiegawczego – rejon hotelu Warchoły, jezioro Świątajno, współrzędne przyziemienia 53°32'28" N, 20°48'08" E, owalem oznaczono ślady przyziemienia [źródło: właściciel śmigłowca]



Rysunek nr 3. Widoczne uszkodzenia podwozia płozowego (lewa i prawa strona) [źródło: właściciel śmigłowca]

4. Inne istotne informacje

Dnia 29 czerwca 2025 roku, w godzinach popołudniowych nad przeważającym obszarem Polski panujące warunki meteorologiczne pozwalały na wykonanie lotu.



Rysunek nr 4. Sylwetka śmigłowca podczas podejścia do lądowania zapobiegawczego
[źródło: zdjęcie poklatkowe z filmu osoby postronnej]



Rysunek nr 5. Sylwetka śmigłowca podczas podejścia do lądowania zapobiegawczego
[źródło: zdjęcie poklatkowe z filmu osoby postronnej]



Rysunek nr 6. Sylwetka śmigłowca podczas podejścia do lądowania zapobiegawczego
[źródło: zdjęcie poklatkowe z filmu osoby postronnej]

5. Działania podjęte przez zespół badawczy PKBWL

Pilot sporządził opis zdarzenia w formie oświadczenia. Przeprowadzono szczegółowe oględziny śmigłowca biorącego udział w wypadku.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Do dnia opublikowania niniejszego raportu wstępnego, Komisja nie sformułowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

— — —