

Warszawa, 19 maja 2003 r.

### 1. Informacja o incydencie lotniczym.

#### Historia przebiegu zdarzenia i analiza incydentu na podstawie materiałów zgromadzonych przez Zakładową Komisję Badania Incydentu.

W dniu 20. 04. 2003 r. (Pierwszy dzień Święta Wielkanocy) gdy mechanik sprawdzał na otwartych klapach silniki, podszedł pilot [REDAKTOR] wraz z pasażerką i powiedział, że jest wylot do pożaru. Mechanik [REDAKTOR] po zamknięciu klap zszedł na ziemię i stwierdził, że na lewym fotelu siedzi pilot i rozpoczyna rozruch śmigłowca, a na prawym fotelu siedzi pasażerka. Po uruchomieniu silników mechanik zajął miejsce z tyłu i wykonali lot w rejon pożaru, gdzie wyładował „Bambi” i czekali na koniec gaszenia. W czasie lotu powrotnego mechanik stwierdził dziwne prowadzenie maszyny przez pilota, i że pilot wykonuje lot w kierunku odwrotnym do kierunku na bazę. Lot był kontynuowany w kierunku morza. Na prośbę mechanika o zmianę kursu pilot bełkotliwie odpowiedział aby się nie wtrącał do pilotowania. Dopiero po dłuższym czasie kiedy znaleźli się nad morzem, a mechanik coraz natarczywiej nalegał na zmianę kursu w kierunku bazy, pilot zdecydował się zawrócić. Jednak paliwa było za mało aby dolecieć do bazy. Mechanik musiał bardzo ostro reagować wręcz zmuszając pilota do wykonania lądowania w terenie przygodnym, unikając rozbicia maszyny z braku paliwa. Po wyładowaniu pilot miał kłopoty z wyłączeniem śmigłowca i nie orientował się gdzie się znajduje. Według mechanika jego stan wskazywał na stan po spożyciu alkoholu. To samo stwierdza leśniczy pan [REDAKTOR] który udzielał pomocy w transporcie załogi po lądowaniu w terenie. Cysterna dowiozła paliwo, zatankowano śmigłowca. Pilot został przy śmigłowcu, aby go pilnować, a mechanik udał się cysterną do bazy odległej około 18 km. po zagłuszki, klucze i inne rzeczy niezbędne do nocowania śmigłowca w terenie. Ku jego zdziwieniu wjeżdżając na bazę zobaczył śmigłowca na stoisku. Stwierdził, że pilot wykonał przelot śmigłowcem w stanie, który budził jego i leśniczego zastrzeżenia co do trzeźwości pilota.

Pilot [REDAKTOR] był wcześniej pracownikiem Przedsiębiorstwa HELISECO, a umowa o pracę została rozwiązana w trybie art. 64 § 1 i § 2 kp. z roku 1975, w dniu 29.06.1978 r. i znane były wtedy problemy pilota [REDAKTOR] związane z nadużywaniem alkoholu. Powtórne przyjęcie do pracy nastąpiło w roku 2001 po deklaracji pana [REDAKTOR] że w ogóle nie spożywa alkoholu od kilku lat i nie jest w żaden sposób uzależniony. W momencie ponownego przyjęcia do pracy pan [REDAKTOR] został poinformowany, że jego zachowanie będzie podlegało szczególnej kontroli i jakiegokolwiek przekroczenia norm i przepisów w tym względzie spowoduje natychmiastowe rozwiązanie umowy o pracę.

### 2. Wnioski.

- 2.1. Niedozwolona zabranie pasażera na lot do gaszenia pożaru.
- 2.2. Brak listy pasażerów znajdujących się na pokładzie.
- 2.3. Wykonanie lotu przez pilota [REDAKTOR] w stanie wskazującym na spożycie alkoholu.
- 2.4. Podjęcie dyżuru w stanie upojenia alkoholowego.
- 2.5. Przyczyną zaistnienia incydentu było podjęcie czynności lotniczych w stanie wskazującym na spożycie alkoholu.

### 3. Zalecenia.

Dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 1). wstrzymanie licencji, pilota śmigłowcowego zawodowego [REDAKTOR] [REDAKTOR] w związku z przekroczeniem przepisów PL-1, Rozdział 9, § 35.1 i §35.2, PL-2 3.1.1.
- 2). powiadomienie prokuratora o czynie [REDAKTOR] wyczerpującego znamiona przestępstwa z art.174 § 1 kk. w zbiegu z art. 178 kk.

PAŃSTWOWA KOMISJA  
BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

mgr Ignacy Goliński