



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT 2020/1397

UCHWAŁA

z dnia 29 czerwca 2022 r.

Rodzaj, typ statku powietrznego:	Śmigłowiec R44
Znaki rozpoznawcze SP:	D-HAIL
Data zdarzenia:	11 czerwca 2020 r.
Miejsce zdarzenia:	Rejon miejscowości Łazy / Raszyna

Po analizie dostępnych Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych materiałów dotyczących powyższego zdarzenia lotniczego ustalono, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg

W dniu 11 czerwca 2020 roku około godziny 18:00¹ pilot otrzymał zlecenie na przewiezienie podróżnego po trasie Konstancin, Sochaczew, Konstancin. Start przekładany był z powodu złych warunków atmosferycznych, gdyż przechodził front burzowy z wyładowaniami oraz intensywnymi opadami deszczu.

Po przejściu frontu o godzinie 22:15 pilot wystartował z Konstancina i o godzinie 22:52 wylądował w Sochaczewie. Pomimo informacji z FIS Warszawa o ponownym pogorszeniu pogody w rejonie Warszawy, o godzinie 23:15 pilot wystartował do Konstancina. Dolatując do CTR Warszawa-Okęcie, ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne nie otrzymał zgody na przelot przez CTR Warszawa-Okęcie. W związku z powyższym pilot początkowo zamierzał wykonać lot przez ATZ lotniska Warszawa-Babice, zrezygnował jednak z takiego rozwiązania ze względu na przeszkody terenowe i postanowił wykonać lot do Konstancina od strony południowej z ominięciem CTR Warszawa-Okęcie. Będąc w rejonie masztu w Raszynie, przy pogarszającej się widzialności poziomej, która spadła do około 1500 metrów, pilot podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym. Wylądował o godzinie 23:50 w terenie przygodnym w miejscowości Łazy. Po wylądowaniu zamknął plan lotu informując FIS Warszawa o bezpiecznym lądowaniu. Śmigłowiec pozostawił bez nadzoru i udał się do miejsca zamieszkania. Po południu następnego dnia pilot przybył na miejsce postoju śmigłowca i wykonał przelot do Konstancina.

Lot po trasie do Sochaczewa jak i na trasie powrotnej do lądowania zapobiegawczego, wg wskazań transpondera wykonywany był na wysokości 600-700 ft AMSL przy ciągle

¹ Czas wyrażono według UTC. LMT = UTC + 2 godz.

pogarszające się widzialności. W końcowej fazie lotu widzialność pozioma wynosiła poniżej 1500 metrów.

Lot według VFR w nocy powinien być wykonywany na wysokości co najmniej 300 m (1000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.²

W związku z powyższym, wykonując lot na wysokości 600-700 ft AMSL, pilot naruszył przepisy wykonywania lotów VFR w nocy.

2. Postanowienie PKBWL

Działając na podstawie Art. 135 pkt. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) PKBWL postanowiła odstąpić od badania wyżej wymienionego zdarzenia z następującego powodu:

Statek powietrzny był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

3. Podjęte działania

PKBWL powiadomiła o podejrzeniu naruszenia przepisów Prezesa ULC.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

² AIP Polska ENR 1.2 pkt 7 ppkt 4) lit. (ii).