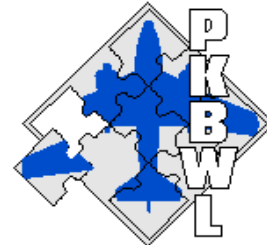


# RAPORT KOŃCOWY

---

Poważny Incydent 3944/19



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

UL. CHAŁUBIŃSKIEGO 4/6, 00-928 WARSZAWA | TELEFON ALARMOWY 500 233 233

# RAPORT KOŃCOWY

## Poważny Incydent

ZDARZENIE NR – 3944/19

STATEK POWIETRZNY – Mi-8, R44

DATA I MIEJSCE ZDARZENIA – 4 września 2019 r. Warszawa-Babice



Niniejszy Raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, który został sporządzony na podstawie informacji znanych w dniu jego sporządzenia.

Badanie może zostać wznowione w razie ujawnienia nowych informacji lub zastosowania nowych technik badawczych, które mogą mieć wpływ na zmianę sformułowań dotyczących przyczyn, okoliczności i zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zawartych w Raporcie.

Badanie zdarzenia prowadzone było jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez stosowania prawnej procedury dowodowej, obowiązującej inne organy zobowiązane do podejmowania działań w związku ze zdarzeniem lotniczym.

Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im [...] oraz art. 134 Ustawy Prawo Lotnicze, sformułowania zawarte w Raporcie nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. W związku z powyższym wykorzystywanie Raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być sporządzane jedynie w celach informacyjnych.

**WARSZAWA 2019**

Numer ewidencyjny zdarzenia:	3944/19			
Rodzaj zdarzenia:	POWAŻNY INCYDENT			
Data zdarzenia:	4 września 2019 r.			
Miejsce zdarzenia:	Warszawa Babice (EPBC)			
Rodzaj, typ statku powietrznego:	Śmigłowce Mi-8, R44			
Znaki rozpoznawcze SP:	SN-41 / SP-SWS			
Użytkownik / Operator SP:	Lotnictwo Państwowe, Użytkownik prywatny			
Dowódca SP:	Załoga Mi-8, Pilot R44			
Liczba ofiar / rodzaj obrażeń:	Śmiertelne	Poważne	Lekkie	Bez obrażeń
	-	-	-	4
Władze krajowe i zagraniczne poinformowane o zdarzeniu:	ULC, PKBWL LP			
Kierujący badaniem:	Mieczysław Wyszogrodzki			
Podmiot badający:	PKBWL			
Pełnomocni Przedstawiciele i ich doradcy:	-Nie było			
Skład zespołu badawczego:	Nie wyznaczono			
Forma dokumentu zawierającego wyniki:	Raport Końcowy			
Zalecenia:	Brak zaleceń			
Adresat zaleceń:	Nie dotyczy			
Data zakończenia badania:	26 listopada 2019 r.			

**1. Rodzaj zdarzenia.**

Poważny Incydent

**2. Badanie przeprowadził.**

PKBWL

**3. Data i czas lokalny zaistnienia zdarzenia.**

4 września 2019 r., o godz. 18:12 LMT.

**4. Miejsce startu i zamierzonego lądowania.**

Warszawa-Babice.

**5. Miejsce zdarzenia.**

Lot po kręgu.

## 6. Typ operacji.

Mi-8 lot szkolny, R44 lot prywatny.

## 7. Faza lotu.

Czwarty zakręt w locie po kręgu.

## 8. Warunki lotu.

VMC, dzień.

## 9. Czynniki pogody.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

## 10. Organizator lotów/skoków.

Lotnictwo Państwowe, lot prywatny

## 11. Dane dotyczące dowódcy statku powietrznego.

Nie dotyczy.

## 12. Obrażenia załogi.

Nie było.

## 13. Opis przebiegu i analiza zdarzenia.

W dniu 4 września 2019 roku około godziny 18:12 LMT śmigłowiec policyjny Mi-8 zgodnie z zaplanowanym zadaniem wykonywał lot szkolny (kontrolny) po kręgu z lądowaniem z jednym wyłączonym silnikiem. Dowódca załogi śmigłowca Mi-8 będąc w pozycji z wiatrem do kierunku lądowania 28 nawiązał łączność z Babice-Radio powiadamiając, że będzie lądował z jednym wyłączonym silnikiem. Babice-Radio nakazał zgłoszenie prostej do pasa 28. W chwilę później łączność nawiązał Robinson R44 zbliżając się do nawigacyjnego punktu ZULU prosząc o warunki do lądowania. Babice-Radio odpowiedział, „28 w użyciu i proszę zgłosić pozycję po czwartym”. Kolejna korespondencja ze śmigłowca Mi-8 „pozycja z wiatrem 28 tego co nad ZULU widzimy wykonamy za nim”. Następnie Robinson R44 nadaje „śmigłowiec na mojej 3 jesteś numerem 2”, śmigłowiec Mi-8 odpowiada „najprawdopodobniej tak przed nami do czwartego dochodzi samolot my będziemy robić na pas jeden silnik”. Załoga śmigłowca Mi-8 będąc pomiędzy III a IV zakrętem rozpoczęła procedurę przejścia do lotu z jednym zdławionym silnikiem. W chwilę przed wykonaniem IV zakrętu do pasa 28 utrzymując wysokość 1400 ft otrzymała informację z systemu TCAS o ruchu „O miles”. Po tej informacji załoga przerwała procedurę przygotowującą do wyłączenia zdławionego silnika. Po krótkiej chwili zauważyła ze swojej lewej strony z przodu śmigłowiec R44 będący około 200 ft poniżej przecinający tor lotu z lewej na prawą lądując po północnej stronie do pasa 28 przy jednym z hangarów. Śmigłowiec Mi-8 wylądował bezpiecznie po południowej stronie pasa 28. Dowódca śmigłowca Mi-8 o niebezpiecznym zbliżeniu poinformował Dyżurnego Informacji Lotniczej, który

przesłał zgłoszenie do Centralnej Bazy Zgłoszeń ULC.

**Na podstawie dostępnych materiałów Komisja ustaliła:**

1. Brak reakcji kierującego lotami Babice-Radio na zaistniałą sytuację w trakcie lotów po kręgu w szczególności podczas wykonywania IV zakrętu przez statki powietrzne.
2. Brak utrzymania separacji wynikających z obowiązujących procedur w locie po kręgu przez załogi.
3. Nieprawidłowe prowadzenie korespondencji przez załogi.
4. W związku z prowadzonym badaniem Poważnego Incydentu jaki miał miejsce na lotnisku Warszawa-Babice w, którym brał udział śmigłowiec Lotnictwa Państwowego przekazano następujące informacje do KBWL LP z prośbą o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie:
  - pismo przewodnie do Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów,
  - zgłoszenie CBZ nr 3944/19,
  - informacje o zdarzeniu, przebieg i okoliczności zdarzenia.
5. W dniu 15 listopada PKBWL otrzymała odpowiedź z KBWL LP o następującej treści,

cyt. „Na podstawie analizy dostępnych informacji odrzuciłem zgłoszone zdarzenie jako nie spełniające kryteriów zdarzenia lotniczego”.

**14. Przyczyna zdarzenia.**

**Przyczyną zdarzenia było nie utrzymanie separacji jakie obowiązują w locie po kręgu.**

**15. Wydane zalecenia bezpieczeństwa.**

Nie sformułowano.

**KONIEC**

Kierujący zespołem badawczym

*podpis na oryginale*