



Dot. INCYDENT nr: 1412/14

UCHWAŁA

PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Po rozpatrzeniu na posiedzeniu w dniu 15 października 2014 r., przedstawionych przez SALT Aviation Sp. z o. o. informacji o okolicznościach zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem śmigłowca Robinson R44 II, które wydarzyło się w dniu 18 sierpnia 2014 r. w okolicy miejscowości Wilków (CTR EPMO), działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE¹**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych przyjęła ustalenia wyżej wymienionego podmiotu i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

Informacje/raport o zdarzeniu

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Przed wylotem z lotniska Pobiednik k/Krakowa (EPKP) na lotnisko Warszawa/Modlin (EPMO), pilot zdecydował, że ilość paliwa w zbiorniku według wskazań wskaźnika na śmigłowcu (wg Pokładowego Dziennika Technicznego oraz Dziennika Podróży – 100 litrów) będzie wystarczająca do realizacji lotu. Ponadto, w razie potrzeby pilot miał możliwość tankowania paliwa na lotnisku Masłów k/Kielc (EPKA) – z czego nie skorzystał. W rejonie miejscowości Wików (CTR EPMO), położonej około 10 km od lotniska docelowego, błysnęła lampka ostrzegawcza LOW FUEL. Pilot postanowił wykonać lądowanie zapobiegawcze w terenie przygodnym, o czym poinformował TWR lotniska EPMO. Lądowanie odbyło się bez następstw. Po dostarczeniu paliwa przez użytkownika, śmigłowiec wykonał przelot na lotnisko EPMO.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

Niewłaściwe planowanie lotu trasowego, co doprowadziło do lądowania zapobiegawczego w terenie przygodnym z powodu braku paliwa.

Okoliczności sprzyjające:

1. Niepodjęcie decyzji o tankowaniu śmigłowca, pomimo przelatywania w okolicy lotniska, gdzie była taka możliwość;
2. Błąd odczytu i interpretacji wskazań wskaźnika ilości paliwa przez pilota.

¹ Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35

Działania profilaktyczne podjęte przez użytkownika:

- przeprowadzono badanie wewnętrzne zdarzenia: analizę ryzyka; w konsekwencji wprowadzono zagrożenie do Rejestru Zagrożeń SALT oraz rozpowszechniono je w firmie w ramach komunikacji wewnętrznej;
- przekazanie informacji wszystkim pilotom SALT o zaistnieniu zdarzenia na SP należącym do firmy oraz jego możliwych następstwach;
- przeprowadzenie dodatkowych lotów metodycznych z instruktorami śmigłowcowymi z zakresu realizacji symulacji procedur awaryjnych;
- w przyszłości zalecono bardziej wnikliwe weryfikowanie kwalifikacji pilotów wynajmujących SP od SALT – w formie wywiadu ustnego przed wynajmowanym lotem lub w formie lotu sprawdzającego / odświeżającego umiejętności, ewentualnie obie te metody stosować łącznie. Wywiad z pilotem przeprowadzony przed lotem ma dostarczyć odpowiedzi na pytania:
 - czy pilot zna dany typ SP? Jaki ma nalot na tym typie?
 - czy pilot miał przerwę w lotach na danym typie SP? Jak długą?
 - czy we własnej ocenie pilota, potrzebowałby on odświeżenia umiejętności lotniczych / przypomnienia procedur przed lotem?
 - czy są jakiegokolwiek inne kwestie związane z planowanym lotem budzące wątpliwości pilota?

Komisja nie formułowała **zaleceń dotyczących bezpieczeństwa**.

Podpis nadzorującego badanie

podpis na oryginale