



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 12 września 2008 r.

Nr 10

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIE

- 105 – Nr 23 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 sierpnia 2008 r. w sprawie ogłoszenia zmiany 6 do europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR – FCL 2 271

KOMUNIKATY:

- 106 – Nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 154/07 272
- 107 – Nr 26 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 139/06 273
- 108 – Nr 27 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 80/04 274
- 109 – Nr 28 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 241/04 275
- 110 – Nr 29 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 67/04 276
- 111 – Nr 30 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 167/04 276
- 112 – Nr 31 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 144/03 277
- 113 – Nr 32 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 37/05 279
- 114 – Nr 33 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 38/05 280
- 115 – Nr 34 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 280/04 280
- 116 – Nr 35 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 161/05 281
- 117 – Nr 36 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 237/06 282
- 118 – Nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 162/07 283
- 119 – Nr 38 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 176/06 284
- 120 – Nr 39 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 124/07 284
- 121 – Nr 40 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 86/04 285

122 – Nr 41 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 85/04	286
123 – Nr 42 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 143/04	287
124 – Nr 43 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 113/04	287
125 – Nr 44 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 279/04	288
126 – Nr 45 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 183/04	289
127 – Nr 46 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 178/04	289
128 – Nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 227/04	290
129 – Nr 48 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 186/05	291
130 – Nr 49 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 300/07	292
131 – Nr 50 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 174/07	293
132 – Nr 51 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 457/07	294
133 – Nr 52 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 364/07	295
134 – Nr 53 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 090/07	295
135 – Nr 54 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 455/07	297
136 – Nr 55 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 217/06	297
137 – Nr 56 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 102/06	298
138 – Nr 57 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 211/06	299
139 – Nr 58 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 276/06	300
140 – Nr 59 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 218/06	301
141 – Nr 60 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 149/04	301
142 – Nr 61 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 470/08	302
143 – Nr 62 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 203/08	303

144 – Nr 63 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 175/06	303
145 – Nr 64 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 67/05	304
146 – Nr 65 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 285/04	305
147 – Nr 66 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 376/06	306
148 – Nr 67 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 125/05	306
149 – Nr 68 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 71/05	307
150 – Nr 69 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 064/03	308
151 – Nr 70 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 192/05	309
152 – Nr 71 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 390/07	309
153 – Nr 72 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 23/05	310
154 – Nr 73 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 września 2008 r. w sprawie okresu międzyremontowego lotniczych silników tłokowych	311
155 – Nr 74 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 września 2008 r. w sprawie obowiązywania Biuletynów Serwisowych	312

105

OBWIESZCZENIE NR 23 PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 12 sierpnia 2008 r.

w sprawie ogłoszenia zmiany 6 do europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR – FCL 2

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w zw. z art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz w zw. z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282) ogłasza się jako załącznik do niniej-

szego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego²⁾ zmianę 6 do europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR – FCL 2 - „Licencjonowanie personelu latającego (śmigłowce)”, przyjętą przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711. Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 144, poz. 901.

²⁾ Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

106

KOMUNIKAT NR 25 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 sierpnia 2008 r.

**na podstawie § 31 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr154/07**, który wydarzył się w dniu 4 maja 2007 r. na samolocie Cessna 152, pilotowanym przez pilota zawodowego samolotowego, mężczyznę, lat 46 oraz przez pilota zawodowego samolotowego z uprawnieniami instruktora, lat 43.

1. Opis okoliczności wypadku.

Przed lotem instruktor omówił ze szkolonym pilotem szczegóły trasy lotu i warunki meteorologiczne na trasie. W ramach przygotowania samolotu do lotu, szkolony pilot zapytał mechanika samolotu o stan sprawności samolotu. Otrzymał potwierdzenie, że samolot jest sprawny do lotu. Szkolony pilot, po uruchomieniu silnika sprawdził ciśnienie oleju, temperaturę oleju i stan paliwa według wskazań paliwomierza. Według oświadczeń pilota i instruktora parametry silnika były w normie, a obydwa paliwomierze wskazywały po $\frac{3}{4}$ pojemności zbiorników. Po przełotowaniu w rejon kwadratu, szkolony pilot wyłączył silnik i wspólnie z instruktorem przystąpił do bezpośredniego przygotowania do lotu, w ramach którego instruktor, między innymi, zapytał o stan paliwa. Szkolony pilot poinformował instruktora, że jest 60 litrów paliwa i 5, 5 litrów oleju.

Po starcie, samolot został skierowany na trasę na wysokości 200 m. Po minięciu drugiego punktu zwrotnego, załoga wykonywała lot w kierunku lotniska. W 41 minucie lotu silnik przestał pracować. Próba uruchomienia silnika nie powiodła się. Sterowanie samolotem przejął instruktor. Lądowanie na wprost nie było możliwe ze względu na linie energetyczne, dlatego instruktor wykonał dowrót w prawo o około 150° i wybrał teren o niewysokiej uprawie. Do lądowania wypuścił klapy w położenie pełne. Przyziemienie samolotu nastąpiło na koła główne. Po dobiegu około 50 m nastąpiło przyziemienie przedniego koła, które następnie uderzyło w poprzeczną bruzdę. Samolot skapotował ulegając znacznemu uszkodzeniu. Piloci opuścili samolot o własnych siłach, nie doznając żadnych obrażeń.

2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku było niewykonanie przez załogę pełnego przeglądu przedlotowego i wykonanie oceny ilości paliwa przed lotem jedynie na podstawie wskazań paliwomierzy w kabinie, bez sprawdzania za pomocą szklanej rurki ze skalą, co

spowodowało błędne określenie stanu paliwa przed startem i jego brak w czasie lotu, zatrzymanie pracy silnika i uszkodzenie samolotu podczas lądowania awaryjnego.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

4. Prezes Urzędu podjął działania profilaktyczne mające na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa lotów oraz zalecił do realizacji poniższe przedsięwzięcia:

Właścicielom statków powietrznych, dowódcom statków powietrznych, pilotom, podmiotom lotniczym; organizacjom zarządzającym ciągłą zdadnością do lotu, organizacjom obsługowym:

- 4.1. Każdorazowo przed lotem oraz okresowo w trakcie lotów sprawdzać rzeczywistą wartość godzinowego zużycia paliwa tam, gdzie tak przewidują procedury, sprawdzać za pomocą szklanej rurki ze skalą i odnotowywać wartość w książce „Poświadczenie Obsługi Technicznej”. W przypadku wątpliwości zwracać się o konsultację do personelu technicznego lub organizacji obsługującej.
- 4.2. Prowadzić ścisłą ewidencję godzinowego zużycia paliwa, liczby prób silnika oraz czasu trwania prób w okresie nie wykonywania lotów przez samolot.
- 4.3. Sprawdzić czy zapisy ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego są prowadzone poprawnie, tj. czy m. in. podają aktualny:
 - status wykonania dyrektyw zdadności oraz obowiązkowych działań, ustalonych przez kompetentne władze, jako natychmiastowa reakcja na problem dotyczący bezpieczeństwa,
 - status wykonania biuletynów obowiązkowych dot. statku powietrznego, jak i jego komponentów ze szczególnym uwzględnieniem biuletynu SEB 99-18 Rew. 1,
 - status podzespołów o ograniczonej żywotności,
 - status zgodności z programem obsługi technicznej.

- 4.4. Starannie wykonywać przeglądy codzienne „Daily” i przeglądy przed każdym lotem, zgodnie z Instrukcją Obsługi Technicznej;
- 4.5. Kontrolować stan techniczny instalacji paliwowej i związanej z nią instalacji elektrycznej, zgodnie z instrukcjami zapewniania ciągłej zdatności do lotu publikowanymi przez posiadacza certyfikatu typu, szczególnie zwracać uwagę na:
- stan mocowania, pęknięcia i korozje zbiorników paliwa,
 - wycieki/podcieki paliwa ze zbiorników paliwa,
 - wycieki/podcieki paliwa z zaworów drenazowych i przewodów wentylacyjnych,
 - przetarcia, zagięcia i załamania przewodów cieczy palnych,
 - stan techniczny nadajnika paliwa,
 - stan techniczny przewodów elektrycznych i kostek elektrycznych.
- 4.6. Zapoznać się z wydanymi Komunikatami przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie wypadków lotniczych, dotyczących zatrzymania pracy silnika z powodu braku paliwa:
- Nr 21 z dnia 7 lipca 2007 r.
 - Nr 85 z dnia 7 grudnia 2007 r.
- 4.7. Skierować pilota na egzamin państwowy przed LKE. Zakres egzaminu uzgodnić z Dyrektorem Departamentu Personelu Lotniczego ULC.
5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuje do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne - H4**”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

107

**KOMUNIKAT NR 26
PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 sierpnia 2008 r.

**na podstawie § 31 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 139/06**, który wydarzył się w dniu 11 czerwca 2006 r. na samolocie Piper Cub, pilotowanym przez mężczyznę, lat 54, posiadającego licencję pilota samolotowego turystycznego.

1. Opis okoliczności wypadku.

W dniu 11 czerwca 2006 r. pilot wykonywał przelot ze Zborowa do Leszna na samolocie Piper Cub. W pobliżu miejscowości Śmigiel zmienił planowaną trasę lotu i nadleciał nad miejscowość Lubiń, gdzie na miejscowym cmentarzu odbywały się uroczystości odsłonięcia tablicy pamiątkowej, na której wymienione było między innymi nazwisko dziadka pilota. Pilot kilkakrotnie przeleciał na niebezpiecznie małej wysokości nad miejscowością Lubiń, a następnie wykonał samowolny lot pokazowy tuż nad cmentarzem, gdzie byli zgromadzeni uczestnicy uroczystości oraz rodzina pilota. Podczas wykonania pokazu pilot wprowadził samolot w strome wznoszenie zakończone ciasnym wirażem w lewo, przy małej wysokości ok. 80 m i prędkości postępowej ok. 70 km/h. W trakcie wykonywania tego manewru samolot został przeciągnięty aerodynamicznie, co spowodowało wejście samolotu

w lewy korkociąg. Kadłub samolotu zetknął się z ziemią, uderzając czołowo pod kątem pochylecia około 70-80°, w fazie wyprowadzania samolotu z korkociągu. Pilot poniósł śmierć na miejscu, a samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.

Możliwości bezpiecznego zakończenia tego manewru w tych okolicznościach nie było. Samolot po wykonaniu 1¼ - 1½ zwiłki zderzył się z ziemią. Piper J-3 Cub traci w jednej zwiłce ok. 50 m wysokości. Minimalna prędkość dla samolotu Piper J-3 Cub wynosi 61 km/h w locie poziomym – ustalonym. Przy dalszym zmniejszaniu prędkości, samolot opuszcza maskę bez tendencji wejścia w korkociąg. W tym przypadku zaistniała szczególna sytuacja, ponieważ samolot w ciasnym krążeniu miał znaczne przechylenie, które w sposób istotny zwiększyło prędkość przeciągnięcia i sprzyjało wejściu samolotu w korkociąg.

2. Przyczyna wypadku.

Przyczyną wypadku było wprowadzenie samolotu na krytycznie małej wysokości w strome wznoszenie zakończone ciasnym wirażem i dopuszczenie do znacznego spadku prędkości samolotu, co spowodo-

wało przekroczenie krytycznych kątów natarcia oraz korkociąg.

PKBWL ustaliła, że pilot samolotu samowolnie planował wykonanie tego lotu, co najmniej w dniu poprzedzającym wypadek, świadomie zmienił pierwotne zadanie z przelotu nawigacyjnego o charakterze rekreacyjnym na lot pokazowy, na który nie miał stosownych zezwoleń. Latając w rejonie m. Lubiń, celowo oczekiwał na odpowiedni moment do przelotu nad zgromadzonymi uczestnikami uroczystości.

3. Propozycje zaleceń profilaktycznych ogłoszone w uchwale PKBWL:

3.1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zaproponowała omówić wypadek na dorocznej Konferencji Bezpieczeństwa Lotniczego w Lotnictwie Cywilnym.

4. Prezes Urzędu uznał zalecenie PKBWL za właściwe i dodatkowo polecił

Inspektoratowi Bezpieczeństwa Lotów ULC:

4.1. Omówienie tego zdarzenia oraz podobnych na Konferencji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Cywilnego w roku 2009.

5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Postępowanie umyślne H - 1**”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

108

KOMUNIKAT NR 27 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 80/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 maja 2004 r. na samolocie Cessna 172N, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 40, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej **„Osprzęt i urządzenia radiowe (awionika) - T8”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonał lot turystyczny z pasażerami na pokładzie. W czasie lotu, w rejonie Raciborza nastąpiła przerwa w pracy awioniki. Według oświadczenia pilota, wskazania paliwa były nieprawidłowe, wskaźnik paliwa wskazywał bardzo szybkie zużycie paliwa.

GPS przestał pracować, wyłączył się autopilot, przestało działać radio. Pilot utracił orientację geograficzną. Wykonał lot w kierunku północno-zachodnim i, obawiając się przekroczenia granicy państwowej, wylądował w terenie przygodnym. W czasie lądowania, kilka metrów po przyziemieniu, samolot wpadł w poprzeczną bruzdę, co spowodowało urwanie prawego koła i goleni oraz podparcie się prawym skrzydłem. Nikt nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną utraty orientacji geograficznej był brak wskazań przyrządów nawigacyjnych, na skutek przerwy w zasilaniu w energię elektryczną i przymusowe lądowanie w terenie przygodnym, w celu zapobieżenia przekroczenia granicy państwowej, co doprowadziło do uszkodzenia samolotu.

Czynnikami sprzyjającym utracie orientacji geograficznej było wykorzystanie GPS, jako podstawowego środka do prowadzenia nawigacji. W czasie lotu trasowego, nie wykorzystano mapy oraz podstawowych przyrządów pilotażowo nawigacyjnych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. W czasie prowadzenia kursów teoretycznych, szkoleń metodycznych i konferencji bezpieczeństwa lotów, szczególną uwagę zwrócić na prowadzenie orientacji geograficznej.

4.2. W warunkach lotu VFR, do prowadzenia orientacji w terenie, wykorzystywać mapę i podstawowe przyrządy pilotażowo nawigacyjne. System GPS wykorzystywać jedynie jako urządzenie pomocnicze.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

109

KOMUNIKAT NR 28
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 241/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 4 września 2004 r. na samolocie Cessna 152, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 32, klasyfikując do kategorii:

„Nieustalone”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot przybył na lotnisko z zamiarem wykonania lotu turystycznego z pasażerem, na samolocie Cessna 152. Przed lotem wykonał przegląd przedlotowy oraz pełną próbę silnika. Podczas sprawdzania lewego iskrownika pilot stwierdził, że silnik pracował nierównomiernie. Sądząc, że przyczyną nierównej pracy silnika jest nieosiągnięcie nakazanych temperatur, przez następne pięć minut podgrzewał silnik. Po ponownym sprawdzeniu działania iskrowników, silnik pracował normalnie. Pilot podjął decyzję o wykonaniu wcześniej zaplanowanego lotu. W 6 minucie lotu, na wysokości 600 ft, silnik na krótko przerwał pracę. Przesuwanie przepustnicy nie powodowało płynnej zmiany obrotów. Pilot wykonał zakręt o 180°, z zamiarem powrotu na lotnisko. Po wykonaniu manewru, wysokość zmalała do 300 ft. W tej sytuacji pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym, o czym poinformował Służbę Informacji Powietrznej (FIS). Pilot zamie-

rzał lądować z kursem północnym na polu uprawnym. Podczas podejścia do lądowania zauważył wjeżdżający na wybrane pole traktor. Pilot został zmuszony do wybrania innego pola do lądowania, wykonując zmianę kierunku podejścia do lądowania w prawo. Pilot wykonywał podejście bez klap, dopiero tuż przed wyrównaniem wysunął je na 20°. Przyziemienie nastąpiło z uniesionym przednim kółkiem w poprzek uprawianych pól. Po opuszczeniu przedniego kółka, pilot zaczął hamować. W końcowej fazie dobiegu, samolot skapotował. Nikt nie odniósł obrażeń.

Zdaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, pilot był świadomy faktu, że samolot wcześniej uległ wypadkowi, został naprawiony i dopuszczony do lotów dwa dni przed tym zdarzeniem. Pomimo tego, że samolot po naprawie został sprawdzony w locie, po wyraźnym sygnale o niesprawności silnika, pilot powinien wykazać się czujnością i zgłosić ten fakt służbie technicznej i dopiero po sprawdzeniu przez mechanika, podjąć decyzję o wykonaniu lotu.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL na podstawie zebranych materiałów i przeprowadzonych badań nie była w stanie jednoznacznie określić przyczyny zakłóceń pracy silnika.

Komisja nie wyklucza, że przyczyną spadku mocy silnika mogło być oblodzenie gaźnika, gdyż warunki atmosferyczne sprzyjały jego powstaniu a pilot nie używał podgrzewu powietrza. Taką hipotezę potwierdza opisany przez pilota przebieg spadku mocy silnika.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był niewłaściwy wybór pola do lądowania awaryjnego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. W corocznych kursach doskonalących dla pilotów:

- przypominać, że osobą odpowiedzialną z bezpieczeństwo wykonania lotu jest dowódca statku powietrznego i przy sprawdzaniu stanu technicznego statku powietrznego przed wykonaniem lotu, w razie

wystąpienia jakichkolwiek wątpliwości, należy o tym poinformować odpowiednie służby techniczne;

- przypominać o stosowaniu odpowiednich procedur związanych z oblodzeniem silnika.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

110

KOMUNIKAT NR 29 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 67/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 1 maja 2004 r. na balonie Thunder & Colt A-240, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 27 oraz ucznia-pilota, lat 54, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Lot balonu miał na celu przetransportowanie 5 osób obsługi w miejsce lądowania balonów uczestniczących w zawodach balonowych. Po starcie, pilot udzielił pasażerom szczegółowego instruktarzu, co do zachowania się w czasie lotu i podczas lądowania. Po około 40 minutach lotu, pilot wybrał miejsce do przyziemienia i wykonał manewr do lądowania. Balon przyzemił na zaoranym polu i zatrzymał się

w pozycji pionowej. W momencie przyziemienia jeden z pasażerów puścił uchwyt w koszu i swoim ciałem przygniótł do burty kosza pasażerkę. Kobieta doznała poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było zbyt słabe trzymanie się jednego z pasażerów za uchwyt wewnątrz kosza, co podczas lądowania doprowadziło do przemieszczenia się tego pasażera siłą bezwładności i przygnięcia pasażerki do burty kosza, co spowodowało u niej poważne obrażenia ciała.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było ustawienie się pasażerki podczas lądowania bokiem, a nie tyłem do kierunku lotu, co mogło mieć wpływ na charakter doznanych obrażeń.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

111

KOMUNIKAT NR 30 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 167/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 26 października 2004 r. na paralołtni z napędem Traper 29, pilotowanej przez pilota paralołtniowego, lat 38, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej **„Błędy konstrukcyjne, produkcyjne - T9”**.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Pilot wykonywał oblot napędu paralołtniowego po remoncie kapitalnym, wykonanym przez producenta. Po około 50 minutach lotu, podczas wykonywania głębokiego zakrętu, nastąpiło zerwanie opasek mocujących akumulator, który odpadając zniszczył śmigło, tym samym pozbawiając pilota możliwości sterowania mocą. Zderzenie z ziemią nastąpiło z dużą

prędkością postępową i opadania, z przechyleniem na prawą stronę. Pierwsze zetknięcie z ziemią nastąpiło dolną krawędzią kosza, który odkształcając się przejął znaczną część sił wynikających ze zderzenia. Pilot odniósł lekkie obrażenia ciała. Zniszczeniu uległ kosz, rama napędu, śmigło i pompa paliwa.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego było zastosowanie opasek z materiału nieodpornego na działanie kwasu do mocowania akumulatora kwasowego.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia było:

- zastosowanie akumulatora kwasowego, podczas gdy można było zastosować akumulator żelowy;
- prawdopodobnie duża ilość elektrolitu w akumulatorze.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Stosowanie w napędach paralołtniowych akumulatorów żelowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

112

KOMUNIKAT NR 31 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 144/03

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji

grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 sierpnia 2003 r. na szybowcu SZD-41A Jantar

STD, pilotowanym przez pilota szybowcowego, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne - H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot w konkurencji AAST (Assigned Area Speed Task – konkurencja prędkościowa w wyznaczonych obszarach) na szybowcu bez balastu wodnego. Od momentu startu do wlotu w ostatnią strefę wieloboku, który wyznaczał miejsce odbywania się zawodów, lot przebiegał normalnie. W ostatniej strefie pilot natrafił na pogarszające się warunki meteorologiczne i zdecydował się zawrócić w kierunku lotniska. Po upewnieniu się o możliwości dolotu do lotniska, kilka kilometrów przed metą, postanowił wytracić wysokość, zamieniając ją na prędkość. Pilot nie pamiętał ograniczeń prędkości szybowca, na którym leciał, więc odczytał wartość prędkości nieprzekraczalnej dla danego egzemplarza z karty zakresu użytkowania szybowca, umieszczonej na burcie szybowca. W ocenie pilota prędkość ta wynosiła 245 km/h. W rzeczywistości w 1991 r. prędkość nieprzekraczalna została zmniejszona i wynosiła 220 km/h. Ograniczenie to zostało wpisane do książki płatowca 29.05.1991 r., a do Instrukcji Użytkowania w Locie 10.04.2004 r., tj. po zaistnieniu wypadku. Zmiana została zaznaczona na karcie poprzez słabo widoczne przekreślenie oryginalnej wartości prędkości nieprzekraczalnej oraz całkowicie nieczytelne wprowadzenie nowej wartości V_{NE} , jednocześnie na prędkościomierzu nie było oznaczenia tej prędkości. Pilot rozpędził szybowiec do prędkości 245 km/h, który przez kilka sekund leciał spokojnie i nie wykazywał żadnych odstępstw od normalnego pilotażu. Po ok. 10 sekundach lotu z prędkością nieprzekraczalną nastąpił zwiększony hałas oraz wyraźne drgania szybowca. Sprawdzając stan szybowca, pilot stwierdził, że mimo zablokowanej dźwigni, wysrane zostały na wysokości 1–2 cm płyty hamulcowe. Szybowiec nadal poruszał się w niezmiennym kierunku, ze stałym nachyleniem lotu, lecz wyraźnie drgał, z dużą częstotliwością unosząc i opuszczając dziób o ok. 30°. Pilot ściągnął drążek sterowy „na siebie”, aby zmniejszyć kąt toru lotu i prędkość. Szybowiec zareagował zwiększeniem pochylenia, z powodu wystąpienia efektu „odwrotnego działania sterów”, a w rezultacie przekroczenia V_{NE} , jednak drgania nie ustały. Pilot podjął decyzję o oddaniu drążka i sprawdzeniu reakcji szybowca. Po odepchnięciu, płynnym i niezbyt szybkim ruchem, drążka sterowego w położenie maksymalnie przednie, szybowiec

zaczął powoli zmniejszać prędkość i drgania ustały. Działanie steru wysokości wróciło do normy i pilot wprowadził szybowiec do lotu ślizgowego. Po ustabilizowaniu lotu, pilot ocenił stan szybowca i wzrokowo stwierdził pęknięcie lewej części statecznika wzdłuż dźwigarka statecznika oraz pęknięcie wzdłuż cięciwy statecznika w odległości ok. 0,5 m od osi symetrii. Hamulce aerodynamiczne pozostały schowane w obrys skrzydła. Pilot, po wizualnym sprawdzeniu stanu szybowca, wykonał serię manewrów m.in. szarpnięcia sterem wysokości i kierunku, przechyty i pochylenia, otwarcie hamulców aerodynamicznych, w celu sprawdzenia sterowności i wytrzymałości konstrukcji oraz podjęcia decyzji o kontynuowaniu lotu, bądź wykonaniu skoku ratowniczego. Pilot ocenił, że stan szybowca pozwala na dolet do lotniska i kontynuował lot ze stałą prędkością 120 km/h. Przed przekroczeniem linii mety pilot zgłosił Kierownikowi Lotów lądowanie awaryjne i został skierowany do lądowania na pasie głównym, gdzie lądowanie odbyło się w łożu wiatru. Lądowanie, wykonane według wskazówek Kierownika Lotów, przebiegło normalnie. W wyniku zaistnienia wypadku pilot nie odniósł obrażeń, a szybowiec został uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było zwiększenie przez pilota, w czasie dolotu do lotniska, prędkości lotu szybowca powyżej prędkości nigdy nieprzekraczalnej dla danego egzemplarza.

Czynnikami sprzyjającymi przekroczeniu prędkości V_{NE} były:

- niewłaściwe przygotowanie się pilota do lotu, polegające na nieznanomości wartości prędkości V_{NE} ;
- niewłaściwe oznaczenie ograniczeń prędkości V_{NE} na karcie zakresu użytkowania szybowca i brak oznaczenia tej prędkości na prędkościomierzu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Użytkownicy statków powietrznych przy wprowadzaniu wszelakich poprawek na karcie zakresu użytkowania szybowca, wymieniać je na nowe tabliczki, bez stosowania poprawek odręcznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

113

KOMUNIKAT NR 32 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 37/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 22 kwietnia 2005 r., na samolocie PZL-104 Wilga 35A, pilotowanym przez pilotów zawodowych, lat 25 i lat 52, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej „**Obsługa techniczna - O10**”.

2. Opis okoliczności wypadku.

Pilot wystartował do lotu po trasie. Na pokładzie oprócz pilota-dowódcy statku powietrznego, znajdował się drugi pilot-mechanik oraz pasażer. Po 40 minutach lotu od momentu startu, lecąc na wysokości 80–100 m nad terenem, nastąpiła awaria układu sterowania sterem wysokości. Samolot przeszedł w pogłębiające się zniżanie, zakończone zderzeniem się samolotu z ziemią. W wyniku zderzenia pilot-dowódca poniósł śmierć, pozostałe osoby odniosły poważne obrażenia ciała. Samolot został całkowicie zniszczony.

3. Przyczyna wypadku:

Przyczynami wypadku lotniczego były:

- brak zablokowania, a w jego wyniku odkręcenie nakrętki zabezpieczającej końcówkę regulacyjną lewego popychacza obrotowego WM261610, co doprowadziło do utraty ciągłości tego popychacza i wywołało blokowanie się układu sterowania sterem wysokości, uniemożliwiające wychylenie steru wysokości do góry przez drugiego pilota i ograniczało maksymalne górne wychylenie steru wysokości do około 1,5-2° w dół;

- prawdopodobne niestaranne wykonanie przeglądu ciągłości połączeń i niewykrycie odblokowania nakrętki zabezpieczającej końcówkę regulacyjną lewego popychacza obrotowego WM261610 podczas przeglądu wykonanego co 100 godzin lotu zgodnie z Instrukcją Obsługi Technicznej samolotu.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badań Wypadków Lotniczych:

- 4.1. Zalecić przegląd wszystkich samolotów PZL-104 Wilga i PZL-106 Kruk w celu sprawdzenia prawidłowości zabezpieczenia końcówki regulacyjnej popychacza obrotowego w układzie sterowania sterem wysokości (zalecenie to zostało częściowo zrealizowane już we wstępnej fazie badania wypadku przez Dyrektywę Zdatości SP-0004-2005-A z dnia 17.05.2005r.).

- 4.2. Wprowadzić do Instrukcji Użytkowania w Locie wszystkich wersji samolotu PZL-104 Wilga zalecenie sprawdzania identyczności położenia neutralnego obu drążków sterowych dla sterowania sterem wysokości (praktycznie, oba drążki sterowe muszą w trakcie wychylenia jednocześnie osiągać płaszczyznę wyznaczoną przez przednie obramowania drzwi kabiny samolotu).

- 4.3. Wprowadzić dla wszystkich wersji samolotu PZL-104 Wilga zakaz regulacji położenia neutralnego drążków sterowych przez zmianę długości popychaczy obrotowych w układzie sterowania sterem wysokości.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa:

- 5.1. Prezes Urzędu wprowadził Dyrektywę Zdatości Nr SP-0004-2005-A z dnia 17.05.2005 r. dotyczącą kontroli popychacza obrotowego w układzie sterowania sterem wysokości, odnoszącą się do wszystkich wersji samolotu PZL-104 Wilga.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

114

KOMUNIKAT NR 33 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 38/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 23 kwietnia 2005 r., na spadochronie Spectra 170, na którym wykonywał 99 skok uczeń-skoczek, lat 35, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”**,

oraz do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej **„System szkolenie - O2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 4000m. Uczeń-skoczek po wykonaniu nakazanego opóźnienia otworzył spadochron główny. Manewrując spadochronem uczeń-skoczek kierował się do wyznaczonego miejsca lądowania. Na wysokości około 100m ustawił się w kierunku pod wiatr, aby wylądować przed pasem. Będąc na wysokości około 20–30m,

wykonał gwałtowny zakręt w lewą. Po wykonaniu obrotu o 180°, z dużą prędkością postępową i opadania, uczeń-skoczek zderzył się z ziemią, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Przyczyną wypadku było wykonanie przez ucznia-skoczkę zakrętu na zbyt małej wysokości.

Za okoliczność sprzyjającą zaistnieniu wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, uznaje obdarzenie zbyt dużym zaufaniem ucznia-skoczkę i zbyt wczesne przyzwolenie na wykonywanie skoków na czaszy przy większym, niż zalecane przez producenta, obciążeniu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. W szkoleniu uczniów-skoczków dobierać rodzaj i wielkość czasz spadochronów, w tym również spadochronów zapasowych, stosownie do zaleceń producenta.

- 4.2. W programie szkolenia spadochronowego uwzględnić ćwiczenia obejmujące naukę lotu na otwartym spadochronie, w szczególności dotyczące manewrowania, planowania i taktyki lądowania, zarówno w sytuacjach standardowych, jak i odbiegających od norm i wcześniejszych założeń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

115

KOMUNIKAT NR 34 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 280/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Pre-

zesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 26 października 2004 r. na spadochronie Nitro 108, na którym 1578 skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 46, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek wykonywał skok na zadanie FF (*free fall, czyli wolne spadanie w różnych sylwetkach*) w grupie trzech skoczków z wysokości 4000m. Skoczek, który uległ wypadkowi dodatkowo był wyposażony w kamerę, dwa wysokościomierze akustyczne i wysokościomierz analogowy. Po wykonaniu przez skoczka 42 sekund opóźnienia, otworzył czaszę główną spadochronu. W pierwszej fazie po otwarciu czaszy, nastąpiło skręcenie linek nośnych wzdłuż ich osi, nierównomierne, lewoskrętne w stosunku do ciała skoczka. „Slajder” zatrzymany w połowie długości linek dodatkowo ograniczył oddziaływanie powietrza na czaszę. Ciężar skoczka obciążał bardziej prawą stronę czaszy, co powodowało gwałtowny, stromy lot z obrotami w prawo. W wyniku takiego lotu ciało nie nadążało za ruchem czaszy. Czasza w stosunku do skoczka wykonała pełen obrót, co częściowo uwolniło splecione linki i nastąpiło obciążenie lewej strony czaszy. Spowodowało to z kolei serię obrotów czaszy w lewo, w stromym opadaniu. Serie obrotów w przeciwnych kierunkach powtarzały się wielokrotnie. Czasza obracała się do tyłu w stosunku do ciała skoczka, co utrudniało lub ograniczało widoczność ziemi. W dalszej części skoku, skoczek spadał plecami do ziemi, aż do zderzenia się z nią. Mimo udzielonej pomocy, w wyniku

rozległych obrażeń ciała, skoczek, nie odzyskawszy przytomności zmarł, po przewiezieniu do szpitala.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd skoczka, który polegał na niewyczepieniu taśm nośnych czaszy głównej-eliptycznej o bardzo dużym obciążeniu powierzchni nośnej - niezwłocznie po zidentyfikowaniu nieprawidłowości polegającej na skręceniu linek nośnych i nieotwarciu spadochronu zapasowego.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było stosowanie praktyki postępowania w przypadku skręcenia linek nośnych, dopuszczającej próbę ich rozkręcenia, bez względu na parametry czaszy.

Niewykluczone, że na powstanie obrotów czaszy miały wpływ:

- sposób ułożenia spadochronu;
- nadmierne obciążenie jednostkowe czaszy;
- otwarcie czaszy przy prędkości większej niż maksymalna.

Niewykluczone, że w końcowym etapie opadania mogły wystąpić zaburzenia orientacji i szybkości reakcji lub nawet częściowe zaburzenie świadomości w wyniku wykonanych, wielokrotnie podczas ruchu wirowego niekontrolowanych obrotów ciała

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Ze względu na fakt, iż od 2006 r. metodyka postępowania w sytuacjach awaryjnych została wprowadzona do programów szkolenia spadochronowego, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

116

KOMUNIKAT NR 35 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 161/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 7 sierpnia 2005 r., na spadochronie DCM-9, na którym 2 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 24, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Drugi skok w życiu ucznia-skoczek, a pierwszy w tym dniu, od momentu opuszczenia pokładu samolotu do czasu podejścia do lądowania, przebiegał prawidłowo. Przed przyziemieniem, uczeń-skoczek zakręcił w prawo, wystawiając prawą nogę i prawą rękę, co spowodowało pogłębienie zakrętu i przyziemienie na prawą nogę. W wyniku zderzenia się z ziemią, uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Przyczyną wypadku było lądowanie w zakręcie, wynikające z nierównomiernego zaciągnięcia przez ucznia-skoczek linek sterowniczych.

Okolicznością sprzyjającą wypadkowi było niewielkie doświadczenie ucznia-skoczek.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

117

**KOMUNIKAT NR 36
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 19 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 237/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 sierpnia 2006 r., na spadochronie Dakkar, na którym 2 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 30, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”**

oraz do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupach przyczynowych **„System szkolenie - O2”**
i **„Standardy, kontrole i audyty - O3”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

W czasie skoków spadochronowych uczeń-skoczek wykonywał 2 skok w życiu. Skok ten wykonywany był z wysokości 1500m, z samoczynnym otwarciem. Skok, do momentu lądowania, przebiegał prawidłowo. Po wykonaniu zakrętu do lądowania, uczeń-skoczek na zbyt dużej wysokości zaciągnął linki sterownicze, w wyniku czego spadochron wykonał zakręt w lewo.

Podczas przyziemienia uczeń-skoczek doznał urazu lewej nogi.

Podczas badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, zidentyfikowała następujące nieprawidłowości związane z prowadzeniem szkolenia:

- nieodbycie przez ucznia-skoczek przewidzianych Programem Szkolenia Spadochronowego Aeroklubu Polskiego ćwiczeń z wykorzystaniem skoczni;
- dopuszczenie uczniów-skoczków do samodzielnego zgłaszania się na listę załadowczą;
- stosowanie listy załadowczej niezgodnej z wymaganiami zawartymi w pkt 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3, i 4.4.4 załącznika nr 4 „Spadochrony” rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. (Dz. U. Nr 107, poz. 904);
- nieprowadzenie dokumentacji umożliwiającej jednoznaczny identyfikację egzemplarza spadochronu, który był używany przez ucznia-skoczek;
- dokumentacja szkoleniowa poszczególnych uczniów-skoczków nie była dostępna do jej doraźnej kontroli;
- w przypadku osób mających większą liczbę skoków, a nieposiadających świadectwa kwalifikacji, z formalnego punktu widzenia, posiadających status ucznia-skoczek, nie była prowadzona dokumentacja wyszkolenia przez instruktorów, pełniących w danym skoku nad-

zór nad takim uczniem-skoczkim. Dotyczyło to zwłaszcza uczniów-skoczków, którzy szkolenie rozpoczęli w innych podmiotach;

- brak systemu zapewniającego kontrolę kto układał spadochron główny do skoku w przypadku, gdy spadochron był własnością ucznia-skoczka. W sytuacji, gdy używany do skoku przez ucznia-skoczka spadochron był jego własnością, kontrola ograniczała się do sprawdzenia przed skokami czy sprzęt posiada kartę zestawu spadochronowego z ważnym dopuszczeniem do skoków oraz automat spadochronowy.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie przez ucznia-skoczka zakrętu na zbyt małej wysokości.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- zaciągnięcie linek sterowniczych na zbyt dużej wysokości;
- lądowanie z przemieszczeniem lub w zakręcie;
- niewielkie doświadczenie ucznia-skoczka w ocenie wysokości i określaniu kierunku lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

118

KOMUNIKAT 37 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 162/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 maja 2007 r. na spadochronie Navigator 280, na którym 3 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 30, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji - H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek szkolony metodą AFF (*Accelerated Free Fall*) wykonywał skok z wysokości 4000m. Po wykonaniu czynności nakazanych w czasie wolnego spadania, uczeń skoczek na wysokości 1400m otworzył czaszę główną. Następnie leciał w kierunku

wyznaczonego miejsca lądowania, po czym wykonał zakręt pod wiatr. Lecąc w fożu wiatru, przed przyziemieniem, niecałkowicie ściągnął linki sterownicze (o około 90%). Podczas przyziemienia doznał poważnego obrażenia ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było zbyt późne i niepełne zaciągnięcie linek sterowniczych czaszy, co przy prawdopodobnie niedokładnym ustawieniu nóg do lądowania, spowodowało obrażenia u ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. PKBWL po zakończeniu badania zaproponowała przeprowadzić kontrolę szkolenia spadochronowego prowadzonego przez Aeroklub, w szczególności pod kątem zgodności prowadzenia tego szkolenia z zatwierdzonym programem.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

119

KOMUNIKAT 38 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 176/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 9 lipca 2006 r. na spadochronie L-1 Feniks, na którym 1029 skok wykonywał skoczek spadochronowy zawodowy, lat 58, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej „Inne - E8”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek, po wykonaniu czwartego zakrętu, na wysokości około 100m, natrafił na silny podmuch wiatru, przeciwny do kierunku lądowania. Skoczek wiedząc, że nie doleci do celu, wykonał zakręt w lewo o około

30° i wylądował na nierówności terenu, którą przystaniała trawa. Podczas przyziemienia, skoczek doznał złamania kostki lewej nogi.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było lądowanie na nierówności terenowej, niemożliwej do zauważenia w chwili wyboru miejsca przyziemienia.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku była nagła zmiana prędkości wiatru, co zmusiło skoczka do zmiany założonego wcześniej, miejsca lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi materiałami, zaakceptowała środek profilaktyczny zastosowany przez macierzysty Aeroklub, w postaci omówienia okoliczności wypadku ze skoczkami sekcji spadochronowej.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

120

KOMUNIKAT 39 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 124/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 15 kwietnia 2007 r. na spadochronie X-Fun 210, na którym 19 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 31, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej „Inne - E8”

oraz do kategorii: **„Czynnik ludzki”**
w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji - H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał 19 skok spadochronowy, a pierwszy na spadochronie X-Fun 210. Podchodząc do lądowania z wiatrem, wykonał zbyt szeroko zakręt o 90°, prostopadłe do wiatru. Nie doleciał do miejsca specjalnie przygotowanego do lądowań. W trakcie przyziemienia wyrównał lot i podbiegł kilka kroków. Podczas dobiegania, lewa noga skoczka wpadła do nierówności terenowej (nora), co spowodowało poważne obrażenia ciała.

Ponadto Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła między innymi, co następuje:

- zestaw spadochronowy nie posiadał wymaganego dopuszczenia do skoków;
- ułożenia spadochronu zapasowego oraz wystawienie karty zestawu spadochronowego dokonał podmiot nieuprawniony;
- ułożenie spadochronu zapasowego nie zostało poświadczane założeniem plomby;
- zanotowano braki w prowadzonej dokumentacji – niewprowadzenie zatwierdzonych zmian i uzupełnień;
- instruktor spadochronowy prowadzący szkolenie nie był wpisany na listę szkoleniowców praktycznych i teoretycznych;
- uczeń-skoczek według instrukcji szkolenia odbył tylko 10 godzin szkolenia teoretycznego, przy wymaganych przez program szkolenia 18 godzinach wykładów.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było postawienie nogi przez ucznia-skoczka na nierówności terenowej, co doprowadziło do poważnych obrażeń ciała.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było:

- lądowanie poza wyznaczonym obszarem;
- pięciomiesięczna przerwa w skokach;
- niewielkie doświadczenie skoczka, a także wykonanie pierwszego w życiu skoku na spadochronie X-Fun 210 (pozostałe 18 skoków wykonał na spadochronie Navigator 260);
- zbyt szerokie wykonanie rundy do lądowania, które mogło być związane z doświadczeniami skoczka w pilotowaniu szybowców.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami, biorąc pod uwagę, że zalecenia profilaktyczne sformułowane przez zespół badawczy PKBWL w raporcie wstępnym zostały w pełni zrealizowane (Organizatorowi skoków polecono wprowadzenie zmian i doprowadzenie systemu organizacji skoków, dokumentacji wyszkoleniowej, technicznej i operacyjnej do stanu wymaganego przepisami) nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

121

KOMUNIKAT NR 40 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 86/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 maja 2004 r. na spadochronie L-2 Kadet, na któ-

rym 11 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 37, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji - H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 800m, z samoczynnym otwarciem. Oddzielenie od samolotu i opadanie na otwartym spadochronie przebiegło prawidłowo w kierunku lotniska. Podczas przyziemienia

bokiem w stosunku do kierunku wiatru, uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było najprawdopodobniej niewłaściwe ustawienie nóg podczas przyziemienia.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- lądowanie bokiem do kierunku wiatru, spowodowane wystąpieniem podmuchu termicznego;
- niewielkie doświadczenie ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

122

KOMUNIKAT NR 41 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 85/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 maja 2004 r. na spadochronie L-2 Kadet, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 21, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 800m, z samoczynnym otwarciem. Oddzielenie od samolotu i opadanie na otwartym spadochronie prze-

biegło prawidłowo. Podczas przyziemienia z wiatrem uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd ucznia-skoczka w technice skoku, polegający na nieprawidłowym ustawieniu nóg do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak doświadczenia ucznia-skoczka wykonującego pierwszy w życiu skok spadochronowy;
- lądowanie z wiatrem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

123

KOMUNIKAT NR 42 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 143/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 27 czerwca 2004 r. na spadochronie SD-83, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 19, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 800m, z otwarciem poprzez linę desantową. Oddzielenie od samolotu i opadanie na otwartym spadochro-

nie przebiegło prawidłowo. Podczas przyziemienia na trawiastej części użytkowej lotniska, uczeń-skoczek wystawił w kierunku ziemi jedną nogę i w wyniku lądowania, z nierównomiernym obciążeniem na nogi, doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd ucznia-skoczka w technice skoku, polegający na nieprawidłowym ustawieniu nóg do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był brak doświadczenia ucznia-skoczka, wykonującego pierwszy skok w życiu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

124

KOMUNIKAT NR 43 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 113/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 19 czerwca 2004 r. na spadochronie Mars 330, na

którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 50, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 1200m, z otwarciem poprzez linę desantową. Po wyskoczeniu z samolotu i prawidłowym otwarciu się spadochronu, uczeń-skoczek sterując spadochronem

zgodnie z poleceniami instruktora przekazywanymi drogą radiową, opadał przemieszczając się w kierunku lądowania. Na wysokości około 8m, lecąc pod wiatr, gwałtownie zaciągnął linki sterowe, co spowodowało wahnięcie spadochronu. Uczeń-skoczek podkurczył nogi, przyziemił w wahnięciu do tyłu, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice lądowania, polegający na zbyt gwałtownym zaciągnięciu linek sterowniczych

i przyziemieniu na nieprawidłowo ustawione do lądowania nogi.

Okolicznością sprzyjającą był brak doświadczenia i stres związany z wykonywaniem pierwszego skoku spadochronowego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

125

KOMUNIKAT NR 44 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 279/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 23 października 2004 r. na spadochronie Spectra 170, na którym 1360 skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 40, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek wykonywał skok z wysokości 1000m, z samodzielnym otwarciem spadochronu. Zarówno swo-

bodne opadanie, jak i proces otwarcia spadochronu przebiegły bez zakłóceń. Podchodząc do lądowania, na wysokości około 20m, wykonał gwałtowny zakręt w lewo o około 180°. W trakcie jego wykonywania z dużą prędkością postępową zderzył się z ziemią, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- niewłaściwe gospodarowanie wysokością podczas lotu do rejonu lądowania;
- wykonanie zakrętu na małej wysokości.

4. Zaleceń profilaktyczne PKBWL :

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

126

KOMUNIKAT NR 45 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 183/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 1 sierpnia 2004 r. na spadochronie Para Foil 282, na którym 228 skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 47, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne - H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek szkolił się w celu uzyskania uprawnień do wykonywania skoków w terenie przygodnym. Podczas podejścia do lądowania w terenie ograniczonym, wyznaczonym wcześniej przez instruktora prowadzącego szkolenie, na wysokości około 100m wykonał zakręt o około 180° do lądowania. Po zakończeniu zakrętu na wysokości około 15m oceniając, że przeleci poza wyznaczone miejsce lądowania, ściągnął nieco

mocniej linki sterownicze. Skoczek, chcąc przed przyziemieniem rozpędzić czasę spadochronu, na wysokości około 10m zmniejszył hamowanie, a na wysokości około 4m ponownie ściągnął linki sterownicze. W wyniku przyziemienia ze zwiększoną prędkością pionową, skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku były błędy skoczka popełnione w końcowej fazie skoku:

- niewłaściwe wykonanie podejścia do lądowania w terenie przygodnym, a w konsekwencji wykonanie ostatniego zakrętu na małej wysokości, uniemożliwiającej skuteczną korektę toru lotu przed przyziemieniem;
- nieprawidłowe sterowanie spadochronem w końcowej fazie lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

127

KOMUNIKAT NR 46 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 178/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup

przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 23 lipca 2004 r. na spadochronie Mars 282, na którym 5861 skok wykonywał skoczek spado-

chronowy zawodowy, lat 48, klasyfikuję do kategorii:

„Nieustalone”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Skoczek wykonywał skok z 1250m, z opóźnieniem 8 sek. Po bardzo dynamicznym procesie otwarcia spadochronu, skoczek stwierdził pęknięcie kilku komór czaszy głównej spadochronu. Zdecydował o wypięciu czaszy głównej, po czym wypuścił spadochron zapasowy. Skoczek lądował bez obrażeń. Podczas procesu otwarcia spadochronu głównego, nastąpiły uszkodzenia czaszy i oderwanie dwóch linek nośnych.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego było gwałtowne otwarcie się czaszy głównej spadochronu. Komisja nie ustaliła, z jakiego powodu otwarcie było tak gwałtowne, że nastąpiło uszkodzenie czaszy. Nie można jednak wykluczyć, że na etapie składania czaszy skoczek popełnił przypadkowy błąd, który spowodował odsunięcie się pierścieni slajdera od ograniczników zaszytych w stabilizatorach czaszy

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

128

KOMUNIKAT 47 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 227/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 29 sierpnia 2004 r. na spadochronie L-2 Kadet, na którym 5 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 26, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 800m, z samoczynnym otwarciem. Oddzielenie od samolotu, proces otwarcia spadochronu i opadanie przebiegło prawidłowo. Podczas przyziemienia uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd ucznia-skoczka w technice skoku, polegający na nieprawidłowym ustawieniu nóg do lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

129

KOMUNIKAT NR 48 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 186/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 sierpnia 2005 r. na spadochronie Elektra 150, na którym 80 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 27, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Postępowanie umyślne - H1**”

oraz do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej „**System szkolenia - O2**”;
„**Standardy, kontrole i audyty - O3**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek spadochronowy wykonywał skok na prywatnym spadochronie z wysokości 4000m. Po opuszczeniu samolotu wykonał opóźnienie i otworzył spadochron. Na prawidłowo otwartej czaszy opadał w kierunku rejonu lądowania. Uczeń-skoczek do lądowania wybrał jednak inne miejsce, w pobliżu startu szybowcowego, położonego około 400m od wyznaczonego rejonu lądowania skoczków. Na wysokości około 80m zaczął wykonywać głębokie zakręty o 360°. Po wykonaniu czterech lub pięciu takich spiral, skoczek na chwilę wyrównał lot, po czym wykonał kolejny głęboki zakręt. W trakcie wykonywania tego manewru uczeń-skoczek zderzył się z ziemią, ponosząc śmierć na miejscu zdarzenia.

Podczas badania Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, stwierdziła, że:

- organizator skoków nie posiadał, w czasie zaistnienia wypadku, certyfikatu wydanego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, upoważniającego do prowadzenia szkolenia spadochronowego;
- uczeń-skoczek spadochronowy, ze względu na brak uprawnień, powinien był wykonywać skoki spadochronowe pod nadzorem instruktora, zgodnie z programem szkolenia i w ośrodku

lub organizacji szkolenia, posiadającej odpowiedni certyfikat;

- z analizy zdarzenia wynika, że w dniu wypadku nad uczniem-skoczkiem nie był pełniony nadzór instruktorski; a organizator skoków nie był w stanie wyjaśnić, dlaczego doszło do takiego stanu.
- podczas organizowania skoków wystąpiły niezgodności w dokumentacji, takie jak: nieprawidłowa nazwa listy załadowczej, brak określenia nazwy organizatora skoków, brak podpisu kierownika skoków, braku nazwiska i podpisu osoby, która sporządziła listę załadowczą; braku, obok nazwiska ucznia-skoczka, nazwiska oraz podpisu instruktora wykonującego nadzór nad uczniem w tym skoku;
- nie ustalono, kto dokonał obsługi technicznej zestawu spadochronowego;
- z datą 5 sierpnia 2005 roku, instruktor posiadający uprawnienia polskie, wynikające z licencji skoczka spadochronowego zawodowego oraz uprawnienia wynikające z licencji skoczka, wystawionej przez USPA, podpisał wniosek o wydanie przez USPA uczniowi-skoczkowi licencji kategorii A skoczka spadochronowego. Licencja ta jednak nie była podpisana przez ucznia-skoczka spadochronowego.
- wydana uczniowi-skoczkowi licencja skoczka spadochronowego przez United States Parachute Association (USPA), z ważnością do 30 września 2006 r., nie była uznana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego za dokument równoważny świadectwu kwalifikacji skoczka spadochronowego.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było zamierzone przez ucznia-skoczka wykonanie głębokich zakrętów (spiral) na niebezpiecznie małej wysokości.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak nadzoru instruktorskiego nad osobą, która nie posiadała świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego, ani uznanego w Polsce odpowiedniego dokumentu zagranicznego;
- używanie spadochronu o charakterystykach lotu nieodpowiednich dla ucznia-skoczka lub skoczka o niewystarczającym doświadczeniu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL mając na uwadze, że wymogi nadzoru in-
struktorskiego, w tym dobór spadochronu dla ucznia-

skoczka są określone odpowiednimi przepisami, nie
zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

130

KOMUNIKAT NR 49 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 300/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 15 lipca 2007 r. na spadochronie Laser, na którym 3 skok wykonywał uczeń-skoczek, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał swój trzeci skok w życiu. Oddzielenie od samolotu, proces otwarcia spadochronu i opadanie przebiegło prawidłowo. Przed

lądowaniem na wysokości około 20m, uczeń-skoczek przeciągnął spadochron, następnie odpuścił i przeciągnął go ponownie. W wyniku zaistniałej sytuacji, upadł na ziemię z wysokości około 5m, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice lądowania, polegający na nieprawidłowym sterowaniu spadochronem podczas podejścia do lądowania, co wynikało z niewłaściwej oceny wysokości na jakiej znajdował się uczeń-skoczek.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Omówić zdarzenie podczas szkoleń skoczków spadochronowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

131

KOMUNIKAT NR 50 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 174/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 19 maja 2007 r. na spadochronie Nitro 135, na którym 258 skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 20, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne - H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek wykonywał skok z wysokości około 4800m, realizując zadanie „Free” (opadanie w różnych sylwetkach). Prawidłowe otwarcie spadochronu nastąpiło na wysokości około 850m. Następnie skoczek opadał w kierunku wyznaczonego rejonu, przeznaczonego dla skoczków wykonujących do lądowania głębokie zakręty. Nie dolatując do tego rejonu, na wysokości około 50m, skoczek ściągnął lewy uchwyt sterowniczy, a następnie wykonał głęboki zakręt w lewo o około 180°. W końcowej fazie tego zakrętu, jeszcze przed wyrównaniem lotu, skoczek zderzył się z ziemią z dużą prędkością opadania i postępową, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- błąd skoczka w gospodarowaniu wysokością podczas lotu od otwarcia czaszy spadochronu do zaplanowanego miejsca lądowania;
- wykonanie zakrętu z wysokości około 50m o około 180° do przyjętego kierunku przyziemienia, wykonanego techniką powodującą gwałtowną utratę wysokości.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak utrwalonych umiejętności wykonywania podejścia do lądowania i przyziemienia z wykorzystaniem dużej prędkości czaszy uzyski-

wanej w trakcie wykonywania głębokiego zakrętu;

- niewielka liczba skoków na czaszy, na której nastąpił wypadek.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Rozważyć konieczność wydania przez stowarzyszenia zajmujące się spadochroniarstwem metodyki, zawierającej wskazówki odnoszącej się do technik wykonywania lądowania z prędkością większą niż wynikająca z normalnego lotu danej czaszy, na przykład z wykorzystaniem następujących zaleceń opartych na materiałach publikowanych przez United States Parachuting Association (str. 144 podręcznik 2007 Skydivers Information Manual):

- a) Manewry podejścia do lądowania, niezależnie od przyjętej techniki lotu, należy wykonywać tak, żeby były zakończone na wysokości zapewniającej bezpieczne lądowanie.

- b) Zanim skoczek zacznie używać „czaszy zaawansowanej” o mniejszym rozmiarze, powinien swobodnie posługiwać się dotychczas używaną czaszą w następującym zakresie:

- wyrównanie podczas lądowania z lotu na wprost, przy małej prędkości naturalnej dla danej czaszy;
- wyrównanie do lądowania lotu na małej prędkości;
- miękkie lądowanie z ustaniem na nogach w odległości nie większej niż 10m od wyznaczonego celu, w różnych warunkach pogodowych (prędkości wiatru).

- c) Nabywanie umiejętności pilotażu „czaszy zaawansowanych” prowadzić stopniowo i do pełnego opanowania na wysokości większej niż 500m AGL, stosując następujące wskazówki metodyczne:

- poznać charakterystykę lotu czaszy i utratę wysokości w każdym trenowanym manewrze;
- znać i swobodnie wykonywać każdy manewr, jaki jest planowany lub z jakim skoczek może się spotkać, w tym podejście do lądowania z rozpedzeniem;
- lot połączony z wykonywaniem gwałtownych manewrów przeprowadzać w sektorach przestrzeni wydzielonych przez organizatora skoków dla tych manewrów, przy

uwzględnieniu kierunków wiatru i ukształtowania terenu;

- zmianę rozmiaru czaszy głównej na mniejszy przeprowadzać stopniowo, dopiero po pełnym opanowaniu umiejętności w zakresie wszystkich manewrów pilotażu dotychczas używanej czaszy.

d) W jednym czasie wprowadzać zmianę tylko jednego nowego elementu takiego jak:

- zmiana rozmiaru czaszy;
- zmiana profilu czaszy.

4.2. Zmiany zaplanowanych pierwotnie wysokości zrzutu, następując w czasie lotu samolotu każ-

dorazowo uzgadniać z kierującym lotami lub skokami, z zastosowaniem obowiązujących przepisów w zakresie wyposażenia tlenowego.

4.3. Rozważyć celowości wprowadzenia odpowiednich zmian i uzupełnień w przepisach dotyczących wykonywania skoków spadochronowych z wysokości powyżej 4000m AMSL, uwzględniając zarówno wysokość skoku jak i czas przebywania w strefie zmniejszonego ciśnienia

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

132

KOMUNIKAT NR 51 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 457/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 14 października 2007r., na spadochronie Mars 291, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 56, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek, po otwarciu spadochronu szybował w kierunku wyznaczonego miejsca lądowania. Po stwierdzeniu, że znajduje się blisko ziemi ściągnął obydwa uchwyty sterownicze i chwilę później przyziemił, a następnie wykonał przewrót w przód. Po wstaniu z ziemi, ręką dał sygnał instruktorowi, że wszystko jest w porządku, pomimo, że odczuwał ból w lewej nodze. Samodzielnie przybył na start spadochronowy. Po przybyciu na start, uczeń-skoczek zgłosił instruktorowi, że boli go noga. Instruktor nie zaobserwował

opuchlizny, zalecił zrobienie okładów. Uczeń-skoczek samodzielnie udał się do domu i zastosował okłady na bolącą nogę. Następnego dnia nadal odczuwał ból nogi, dlatego udał się do lekarza, a po wykonaniu badań okazało się, że uczeń-skoczek doznał złamania kości strzałkowej.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego było najprawdopodobniej niepełne ściągnięcie przez ucznia-skoczka uchwytów sterowniczych przed przyziemieniem. Spowodowało to przyziemienie z dużą prędkością pionowego opadania przy niepełnym wyrównaniu lotu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był brak doświadczenia ucznia-skoczka w sterowaniu spadochronem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaproponowała, aby w przypadku zgłaszania przez szkolonego jakichkolwiek dolegliwości zdrowotnych, kierować go do konsultacji lekarskiej.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

133

KOMUNIKAT NR 52 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 364/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 25 sierpnia 2007 r. na spadochronie Laser, na którym 12 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 32, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 1000m, z samoczynnym otwarciem. Uczeń-skoczek po oddzieleniu się od samolotu, wykonał niekontrolowany obrót w prawo. Podczas procesu otwarcia czaszy głównej, prawe ramię ucznia-skoczka zostało wplątane w linki czaszy. W związku z niewielką deformacją, czasza wykonywała powolny obrót w prawo. Po chwili, uczeń-skoczek wyciągnął jeden przewód

systemu wyczepienia i rozłączył zamek łączący prawą taśmę nośną z uprzężą. Uczeń-skoczek otworzył spadochron zapasowy, którego pilocik i taśma łącząca splątały się z czaszą główną. W takiej konfiguracji, uczeń-skoczek z dużą prędkością opadania i w obrotach zderzył się z ziemią. W wyniku zdarzenia uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd ucznia-skoczka polegający na niezgodnym z przyjętą i wyuczoną procedurą postępowaniu w zaistniałej sytuacji niebezpiecznej.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- stres i ograniczona świadomość spowodowana bólem a w dalszej fazie skoku również ruchem obrotowym czaszy i ucznia-skoczka;
- niewielkie doświadczenie ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

134

KOMUNIKAT NR 53 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 090/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup

przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 31 marca 2007 r., na spadochronie Heatwave 150, na którym 258 skok wykonywał uczeń-skoczek spadochronowy, lat 38, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Postępowanie umyślne - H1”**

oraz do kategorii: **„Czynnik organizacyjny”**
w grupach przyczynowych:

- **„Zarządzanie bezpieczeństwem - O1”**
- **„Szkolenie - O2”**
- **„Standardy, kontrole i audyty - O3”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku odbywały się skoki spadochronowe, w których uczestniczył uczeń-skoczek, posiadający wykonane 253 skoki spadochronowe. Wykonanie pierwszych trzech skoków spadochronowych ucznia-skoczek, na zadanie „Free”, przebiegało bez uwag, natomiast lądowanie po czwartym skoku zostało opisane przez instruktora, jako niepewne i nieodpowiednie na tym typie spadochronu. Uczeń-skoczek przyjął do wiadomości uwagi instruktora.

Piąty skok spadochronowy, wykonany był z wysokości 4000m na zadanie „Free”. Do wysokości około 60m opadanie na spadochronie przebiegało prawidłowo. Na wysokości około 60m skoczek ściągnął lewą przednią taśmę nośną, aby rozpędzić spadochron w celu dynamicznego lądowania. Po wykonaniu obrotu o około 220°, na wysokości około 10m, uczeń-skoczek puścił taśmę nośną. Jednak ze względu na zbyt małą wysokość, spadochron nie wyrównał lotu i mężczyzna zderzył się z ziemią z dużą prędkością pionową i poziomą, odnosząc poważne obrażenia ciała.

Ponadto, w trakcie badania przyczyny wypadku, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej PKBWL, stwierdziła, że uczeń-skoczek spadochronowy nie posiadał dokumentu krajowego ani zagranicznego, upoważniającego do samodzielnego wykonywania skoków.

Z formalnego punktu widzenia, pomimo wykonania ponad 250 skoków spadochronowych, powinien być traktowany przez organizatora skoków, jako uczeń-skoczek, a nie jako skoczek spadochronowy. Prawdopodobnie wpływ na taką sytuację miało posiadanie przez poszkodowanego licencji klasy „A”, wydanej w Republice Południowej Afryki, którą organizator skoków spadochronowych uważał, jako dokument uprawniający do wykonywania skoków bez instruktora.

Organizator skoków spadochronowych, prawdopodobnie nie dopełnił formalnego sprawdzenia dokumentacji, zawierając uczniowi, że posiada uprawnienia skoczka spadochronowego lub niewłaściwie rozpoznał uprawnienia wynikające z licencji klasy „A”, wydanej w Republice Południowej Afryki w języku angielskim. Świadczy o tym fakt dopuszczenia ucznia do wykonywania zadań przeznaczonych dla osób posiadających świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego. Uczeń w dniu zdarzenia wykonywał wszystkie skoki „Free”.

W trakcie badania zdarzenia lotniczego zespół badawczy PKBWL stwierdził, że dokumentacja przedstawiona Policji w dniu zdarzenia różniła się od do-

kumentacji przedstawionej zespołowi badawczemu. Zespół badawczy stwierdził wniesienie korekt, które świadczyłyby o spełnieniu przez organizatora określonych w przepisach wymagań dla ucznia-skoczek spadochronowego.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice skoku, polegający na wykonaniu gwałtownego zakrętu do lądowania na zbyt małej wysokości, na mocno obciążonej czaszy, co spowodowało zderzenie ucznia-skoczek z ziemią, z dużą prędkością pionową i poziomą.

Okoliczności sprzyjające oraz mające wpływ na zaistnienie wypadku:

- samodzielne nabywanie przez ucznia-skoczek umiejętności dynamicznego lądowania, obejmującej wykonanie głębokiego zakrętu na małej wysokości;
- obniżenie poziomu umiejętności ucznia-skoczek spowodowane sporadycznym wykonywaniem skoków w ciągu ostatnich 18 miesięcy przed wypadkiem;
- nieadekwatna samoocena ucznia-skoczek i jego obniżony krytycyzm odnoszący się do własnych umiejętności w zakresie techniki skoku;
- warunki pogodowe – chwilowy wzrost prędkości wiatru do 10 – 12 m/s i związana z tym turbulencja;
- nad uczniem-skoczkiem nie był sprawowany nadzór instruktorski w zakresie doboru czaszy głównej spadochronu, która była obciążona w granicach ciężaru maksymalnego oraz wyznaczanych i realizowanych przez niego zadań Programu Szkolenia Spadochronowego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Przeprowadzić kontrolę organizatora szkolenia spadochronowego w zakresie wykonywania działalności spadochronowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami i certyfikatami w odniesieniu do prowadzonego szkolenia lotniczego.
- 4.2.** Rozważyć wprowadzenie do programów szkolenia spadochronowego, w części przeznaczonej dla skoczków posiadających świadectwo kwalifikacji, zadania i ćwiczenia obejmujące naukę wykonywania dynamicznego lądowania oraz wskazówki dotyczące stopniowego zmniejszania kształtu, profilu i rozmiaru czaszy.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa:

- 5.1.** Zostanie przeprowadzona kontrola/inspekcja organizatora skoków spadochronowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

135

KOMUNIKAT NR 54 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 455/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 14 października 2007 r. na spadochronie Sabre 120, na którym 824 skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek spadochronowy wykonywał skok, z wysokości 2700m, na zadanie RK-11. Oddzielenie się

skoczka spadochronowego od samolotu, otwarcie spadochronu, a następnie szybowanie i manewrowanie było prawidłowe. Podczas podchodzenia do lądowania, skoczek spadochronowy podwinął pod siebie lewą nogę i w takiej pozycji przyziemił, doznając spiralnego złamania kości podudzia.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego błąd w technice lądowania, polegający na nieprawidłowym ułożeniu nóg podczas przyziemienia, co doprowadziło do poważnych obrażeń ciała skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała żadnych zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

136

KOMUNIKAT NR 55 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 217/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 29 lipca 2006 r. na spadochronie Falkon 300, na któ-

rym 61 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 25 klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Postępowanie umyślne - H1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Aeroklub regionalny na terenie przystosowanym do startów i lądowań, zorganizował skoki spadochronowe. Uczeń-skoczek uzgodnił z instruktorem, aby ten pełnił nad nim nadzór podczas najbliższego skoku. Skok miał na celu doskonalenie umiejętności

skoczka w swobodnym spadaniu. Uczeń-skoczek pobrał z magazynu ułożony do skoku spadochron typu Spectre i w 6 wylocie samolotu An-28 z wysokości około 4000m wykonał skok. Po wylądowaniu pobrał z magazynu ułożony do skoku spadochron typu Falcon 300 w pokrowcu typu Mars-PS034RW, wyposażonym w automat Cypres model Student. Następnie zadeklarował u organizatora chęć wykonania skoku w wylocie nr 8, według zadania poprzedniego. Został wpisany na listę załadowczą, a jako instruktora sprawującego nad nim nadzór wpisano tę samą osobę, która sprawowała nadzór instruktorski nad uczniem-skoczkiem w poprzednim skoku. Na wezwanie organizatora skierowane do wszystkich osób zaplanowanych na 8 wylot, uczeń-skoczek samodzielnie założył spadochron i udał się na linię sprawdzenia. Sprawdzenie przygotowania uczniów-skoczków i skoczków wykonał praktykant-instruktor pod nadzorem instruktora, pełniącego obowiązki kierownika skoków. Sprawdzenie to obejmowało jak zwykle zewnętrzną kontrolę spadochronów i prawidłowość ich założenia. Następnie sprawdzeni uczniowie-skoczkowie i skoczkowie udali się do samolotu. Zrzut wykonany został z wysokości 4050m. Uczeń-skoczek, który uległ wypadkowi, opuścił pokład samolotu jako ósmy. Od momentu oddzielenia się od samolotu, do wysokości 1000m nie był obserwowany. Spadając w ustalonej pozycji płaskiej, na wysokości około 1000m, a następnie 750m, minął kolejno dwóch skoczków lecących już na otwartych spadochronach. Skoczkowie ci opuścili pokład samolotu bezpośrednio przed nim i otworzyli spadochrony

na prawidłowych wysokościach. Uczeń-skoczek spadł w pozycji twarzą do ziemi, z rękami wzdłuż tułowia (tzw. pozycja „track” lub „strzała”), aż do zderzenia z ziemią, w wyniku którego poniósł śmierć na miejscu.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- nie podjęcie przez ucznia-skoczka próby otwarcia spadochronów;
- wyłączony automat spadochronowy.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

W związku z wprowadzeniem przez organizatora skoków jeszcze przed zakończeniem badania wypadku następujących zmian w systemie organizacji skoków:

- pisemnym potwierdzeniu prowadzenia nadzoru instruktorskiego nad uczniem skoczkiem w danym skoku w osobnym dokumencie, lub
- podpisywaniu listy załadowczej przez instruktorów sprawujących nadzór nad uczniami-skoczkami w danym wylocie jeszcze przed startem samolotu do tego wylotu,

PKBWL nie zaproponowała nowych zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

137

KOMUNIKAT NR 56 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 102/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 maja 2006 r., na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2B,

pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 28, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej **„Inne - E8”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot podczas Szybowcowych Mistrzostw Polski. Po minięciu pierwszego punktu zwrotnego nastąpiło pogorszenie warunków meteorologicznych: noszenia zaczęły maleć. Pilot leciał w kie-

runku drugiego punktu zwrotnego na zmniejszającej się wysokości. Malejąca wysokość i brak noszeń termicznych zmusiły pilota do obrania pola i lądowania w przygodnym terenie. Podczas dobiegu w połowie pola szybowiec wykonał obrót w lewo o około 100° i przemieścił się bokiem około 10m. Nastąpiło urwanie koła podwozia głównego. Pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną

wypadku lotniczego było zahaczenie końcówką lewego skrzydła o uprawę, co spowodowało tzw. „cyrkiel” i niekontrolowane przemieszczenie się szybowca bokiem do kierunku dobiegu oraz w konsekwencji, wyłamania koła podwozia głównego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

138

KOMUNIKAT NR 57 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 211/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 25 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-55-1, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 22, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wykonywał lot podczas trzeciej konkurencji Przedmistrzostw Świata Juniorów. Pilot w czasie lotu zorientował się, że nie posiada wystarczającej wysokości na bezpieczny dołot na zaplanowane lotnisko, w związku z czym podjął decyzję o zmianie kierunku lotu w celu wylądowania w innym, nadającym się do lądowania terenie. Będąc w pobliżu obranego miejsca, pilot zauważył inny szybowiec, który uniemożliwiał mu bezpieczne lądowanie na tym terenie. Próbował kilkakrotnie skontaktować się z pi-

lotem tego szybowca, jednak bezskutecznie. Ponieważ pilot był już zbyt nisko by zawrócić na teren płaski i bezpieczny, zdecydował w ostateczności wylądować w okolicach jeziora, które obserwował już wcześniej. Manewr do lądowania wykonał od pozycji z wiatrem, z otwartym i zabezpieczonym podwoziem. Tuż przy przyziemieniu pilot uderzył podwoziem głównym w zagłębienie, które nie było widoczne wcześniej z powietrza. Pilot nie doznał żadnych obrażeń, natomiast szybowiec został poważnie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd pilota polegający na zaplanowaniu punktu przyziemienia, na obranym polu, zbyt blisko jego krawędzi i wcześniejszym przyziemieniu niż to było zaplanowane.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było niedokonanie prawidłowego przeglądu obranego pola przed lądowaniem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

139

KOMUNIKAT NR 58 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 276/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 września 2006 r., na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 51, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej **„System szkolenia - O2”**

oraz do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wykonywał lot na termikę. Po zaniku wznoszenia pod chmurą Cumulus, pilot wytracił wysokość do około 300m nad poziom startu i podjął decyzję o wykonaniu lądowania z prawym kręgiem. Tej decyzji nie zgłosił do kierującego lotami. Podczas manewru do lądowania zauważył inny szybowiec i postanowił wykonać dodatkowe okrążenie w lewo w celu bezpiecznego ominięcia szybowca. W czasie zakrętu szybowiec wleciał w obszar silnego duszenia, wytracił prędkość i wpadł w niezamierzony lewy korkociąg. Po jednej zwitce, pilot wyprowadził szybowiec i z dużym kątem nurkowania zaczepił skrzydłami

o wysokie drzewa, po czym kadłub szybowca zderzył się ze zboczem góry. W wyniku kolizji szybowiec uległ zniszczeniu a pilot doznał poważnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- brak ustalonych zasad budowy kręgu nadlotniskowego i prowadzenia łączności radiowej;
- błędna ocena przez pilota sytuacji ruchowej na kręgu nadlotniskowym;
- podjęcie przez pilota nieuzasadnionej decyzji wykonania krążenia na zewnątrz kręgu po zawiętrznej stronie otaczających lotnisko wzgórz przed wykonaniem czwartego zakrętu;
- utrata prędkości i niezamierzone wpadnięcie szybowca w korkociąg.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Rygorystycznie przestrzegać zasad lotu po kręgu nadlotniskowym z prowadzeniem łączności radiowej oraz nadzoru kierującego lotami.

4.2. Wypadek omówić we wszystkich aeroklubach i ośrodkach szkolenia szybowcowego, zwracając uwagę na obowiązek zgłaszania zamiaru wejścia w krąg nadlotniskowy oraz prawidłową budowę kręgu nadlotniskowego podczas wykonywania treningowych lotów termicznych z uwzględnieniem prowadzenia obowiązującej korespondencji radiowej.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

140

KOMUNIKAT NR 59 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 218/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std 3, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 21, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik środowiskowy
w grupie przyczynowej „Inne - E8”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wykonywał lot w ramach Przedmistrzostw Świata Juniorów. Ze względu na zanikające noszenia termiczne, szukał pola nadającego się do lądowania. Zauważył takie pole w dolinie u podnóża

góry i z wysokości około 1300m rozpoczął wykonywanie manewru do lądowania. Pole to było porośnięte wysoką trawą i chwastami. Po przyziemieniu, szybowiec uderzył w niewidoczną, przebiegającą poprzecznie do kierunku przebiegu, nierówność terenową. Podwozie główne uległo złożeniu, a sunący po ziemi kadłub uderzył w kamienie. Szybowiec został uszkodzony, pilot nie doznał żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wpadnięcie szybowca w niewidoczną z powietrza, nierówność terenową, usytuowaną poprzecznie do kierunku dobiegu. Zdarzenie to miało charakter losowy.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

141

KOMUNIKAT NR 60 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 149/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 lipca 2004 r. na samolocie Cessna F150J, piloto-

wanym przez ucznia-pilota, lat 39, klasyfikując do kategorii:

„Nieustalone”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot wykonywał start na samolocie Cessna F150J. Przed oderwaniem samolotu od pasa, pilotujący odczuł uderzenie w przednie koło, po czym pojawiły się wibracje, które samoistnie ustąpiły po oderwaniu się samolotu. Po zgłoszeniu tego faktu kierującemu lotami, pilot otrzymał polecenie przelo-

tu nad kwadratem na wysokości 50 m. Kierownik lotów, który obserwował przelot stwierdził, że przednia goleń samolotu uległa uszkodzeniu. Po kilkunastu minutach, potrzebnych na przygotowanie lotniska na awaryjne lądowanie, uczeń-pilot dostał pozwolenie na lądowanie. Lądowanie nastąpiło na koła główne z wyłączonym silnikiem i zasilaniem. Po dobiegu około 50 m i opuszczeniu przedniego kołka, samolot skręcił w prawo o 80° i po 20-30 m zatrzymał się. Uczeń-pilot opuścił kabinę nie odnosząc obrażeń, natomiast samolot uległ znacznym uszkodzeniom i został zakwalifikowany do naprawy specjalnej.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowej Komisji Badań Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, nie udało się określić przyczyny zaistnienia wypadku lotniczego.

Złamanie mocowania goleni przedniego podwozia mogło być spowodowane wpadnięciem koła przedniej goleni samolotu w nierówność terenową podczas startu oraz osłabieniem konstrukcji w wyniku długotrwałej eksploatacji samolotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała propozycji zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

142

KOMUNIKAT NR 61 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 470/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 lipca 2008 r. na spadochronie Spectra 170, na którym 110 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 37, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 4000m, z samodzielnym otwarciem spadochronu. Po

otwarcu spadochronu, uczeń-skoczek szybował do wyznaczonego miejsca lądowania. Podchodząc do lądowania, na wysokości 15-20m, wykonał gwałtowny zakręt w lewo o około 180°. W końcowej fazie jego wykonywania, uczeń-skoczek zderzył się z ziemią, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd techniki lądowania, polegający na zainicjowaniu zakrętu do lądowania na wysokości, która nie była wystarczająca do prawidłowego zakończenia manewru.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

143

KOMUNIKAT NR 62 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 203/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 26 kwietnia 2008 r., na spadochronie typu PD, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 37, klasyfikuję do kategorii:

Nieustalone (N).

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał swój pierwszy skok na spadochronie PD-280. Uczeń-skoczek po otwarciu spadochronu szybował w kierunku wyznaczonego

miejsca lądowania. Przyziemienie nastąpiło pod wiatr i na prawidłowo ustawione nogi. Wiatr wiał z prędkością 1-2 m/s. Po lądowaniu uczeń-skoczek odczuwał ból w prawej stopie. Po przewiezieniu do szpitala i wykonaniu badań stwierdzono pęknięcie kości goleńowej.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, nie była w stanie ustalić przyczyny wypadku lotniczego.

Prawdopodobną przyczyną wypadku było lądowanie ucznia-skoczka na niewidoczną z powietrza nierówność terenową.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

144

KOMUNIKAT NR 63 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 175/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 9 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowa-

nym przez pilota szybowcowego, lat 42, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „błędy proceduralne - H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy podczas wykonywania przeletu po trasie trójkąta, w wyniku zaniku noszeń termicznych, zrezygnował z dalszego kontynuowania lotu i podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygod-

nym. Przyziemienie szybowca nastąpiło w czasie, gdy prędkość postępową była większa od normalnej, stosowanej dla szybowca Pirat. Cały dobieg szybowca odbywał się w obszarze pola o znacznym spadku terenu. Taki profil terenu istotnie wydłużył dobieg szybowca i manewr lądowania szybowcem został zakończony złamaniem kadłuba na poprzecznym uskoku terenu, znajdującym się poza polem przygodnego lądowania. Pilot nie doznał żadnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- nieumiejętne wykonanie manewru do lądowania z dwóch zakrętów o 180°;
- zbyt stroma ścieżka podejścia do lądowania, wynikiem czego była za duża prędkość przy-

ziemienia i przesunięcia punktu przyziemienia do 1/3 długości pola;

- niewystarczające przygotowanie pilota w zakresie techniki lądowania w ograniczonym terenie oraz taktyki przelotowej.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był profil terenu w miejscu lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Omówić wypadek z pilotami wykonującymi przeloty szybowcowe.

4.2. Zwrócić uwagę na konieczność przerywania poszukiwania wznoszeń w rejonie pola przygodnego lądowania na takiej wysokości, która zapewnia zbudowanie prawidłowego kręgu, w celu wykonania bezpiecznego lądowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

145

KOMUNIKAT NR 64 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 67/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 21 maja 2005 r., na motolotni Libre 3, pilotowanej przez pilota motolotniowego, lat 50, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Postępowanie umyślne - H1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot motolotniowy postanowił wykonać lot pokazowy, którego celem był zrzut baloników. Baloniki były umieszczone w większych balonach, które zamocowane zostały przez pilota pod skrzydłem motolotni. W trakcie lotu na wysokości 60-100m oderwał się pra-

wy balon a motolotnia, po krótkiej chwili, wykonała zakręt w lewo i przeszła do stromego lotu po ciasnej spirali. W tej fazie lotu, od skrzydła oderwał się lewy balon. W tej konfiguracji motolotnia zderzyła się z ziemią. W następstwie wypadku pilot poniósł śmierć na miejscu a motolotnia została zniszczona.

3. Przyczyna wypadku:

W trakcie badania Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła następującą przyczynę wypadku lotniczego:

Błąd koncepcji przygotowania i zamocowania pod skrzydłem motolotni zasobników (balonów) oraz wykonanie lotu z tymi zasobnikami, istotnie pogarszającymi jej charakterystyki aerodynamiczne, szczególnie po oderwaniu jednego z nich.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

146

KOMUNIKAT NR 65 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 285/04

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 24 października 2004 r. na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowanej przez ucznia-pilota, lat 45, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji - H2**”,
„**Błędy proceduralne - H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot wykonywał na szybowcu lot, kończący szkolenie z zakresu lotów żaglowych. W drugiej godzinie lotu, podczas wykonywania lotu nad zboczem góry, na bardzo małej prędkości i wysokości, uczeń-pilot wykonał głęboki zakręt w celu uniknięcia zderzenia ze szczytem góry, doprowadzając do przeciągnięcia aerodynamicznego szybowca i zderzenia z wierzchołkami drzew. Uczeń-pilot doznał lekkich obrażeń ciała, szybowiec został całkowicie zniszczony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- wykonanie lotu nad zboczem na zbyt małej wysokości;
- błąd techniki pilotażu, polegający na wykonaniu zakrętu z dużym przechyleniem i na zbyt

małej prędkości, co doprowadziło do przeciągnięcia szybowca i zderzenia z lasem.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był brak lotu sprawdzającego ucznia-pilota z instruktorem, po 13 miesięcznej przerwie w lotach żaglowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. W warunkach Górskiej Szkoły Szybowcowej, w stosunku do pilotów niemających doświadczenia w lotach żaglowych oraz innych lotach w warunkach górskich, przed dopuszczeniem do lotów samodzielnych, należy dokonywać wszechstronnej i wnikliwej kontroli techniki pilotażu oraz znajomości zasad wykonania lotów w warunkach górskich.

- 4.2. Dyrektorzy/szefowie wyszkolenia, jednostek Aeroklubu Polskiego, powinni dopilnować, aby dokumentacja osobista pilotów (książka przebiegu pilota szybowcowego) była wydawana i prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- 4.3. Nie należy dopuszczać do naruszania obowiązujących procedur wydawania i pobierania sprzętu do lotu przez osoby nieposiadające stosownych uprawnień (brak licencji).

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Proszę Pana Prezesa o opracowanie i wprowadzenie odpowiedniego zapisu do dokumentacji regulaminowej Aeroklubu Polskiego, dotyczącej procedury wydania i pobierania sprzętu do lotu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

147

KOMUNIKAT NR 66 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 376/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 grudnia 2006 r., na samolocie Piper PA-34-200 Seneca I, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 42, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej **„Ptaki, zwierzęta, inne obiekty - E4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot na wysokości około 1500 stóp, przy prędkości 140 węzłów, napotkał rozproszone stado ptaków. Ponieważ było ich stosunkowo nie-

wiele, pilot nie wykonał żadnej próby ominięcia ich. W momencie przelatywania przez stado, jeden z ptaków uderzył w krawędź natarcia prawego skrzydła. W wyniku zderzenia z ptakiem uległo uszkodzeniu poszycie samolotu oraz pneumatyczna instalacja przeciwoślodzeniowa. Pilot nie doznał żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, w trakcie badania ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był brak próby ominięcia ptaków.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był lot pod słońce, które utrudniło zauważenie stada ptaków.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania materiałami, zaproponowała zapoznanie personelu z zaistniałym zdarzeniem.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

148

KOMUNIKAT NR 67 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 125/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 17 lipca 2005 r., na szybowcu Bocian M, pilotowanym

przez pilota szybowcowego, lat 29, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”
w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wystartował, z pasażerką na motoszybowcu, do lotu termicznego. Po starcie, na wysokości około 20m, motoszybowiec przeszedł do lotu poziomego. Następnie zniżył się do wysokości około

10m i wykonał zakręt w lewo z małym przechyleniem. W trakcie wykonywania zakrętu doszło do zwiększenia przechylenia ponad 60° w lewo, z równoczesnym wytraceniem wysokości. Motoszybowiec zaczepił lewym skrzydłem o trawę i zderzył się częścią nosową z ziemią. Pilot i pasażerka doznali niegroźnych potłuczeń i o własnych siłach opuścili rozbity motoszybowiec.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- błąd w technice pilotowania, polegający na przejściu na wznoszenie na prędkości odpowiadającej II zakresowi prędkości lotu poziomego;
- kontynuowanie przez pilota startu pomimo nieuzyskania wznoszenia zapewniającego osią-

gnięcie bezpiecznej wysokości nad progiem pasa i przeszkodami terenowymi;

- wykonanie zakrętu na zbyt małej wysokości i prędkości lotu;
- niewłaściwe zajęcie miejsca w kabinie, co utrudniło sterowanie i obserwację przyrządów.

Czynnikami sprzyjającym zaistnieniu zdarzenia lotniczego była turbulencja spowodowana wiatrem wiejącym zza ściany lasu i ewentualnymi prądami termicznymi.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

149

KOMUNIKAT NR 68 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 71/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 22 maja 2005 r., na samolocie Jak-12M, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 50, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik techniczny”
w grupie przyczynowej „Podwozie
i ogumienie - T3”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot podczas lądowania doprowadził do przepadnięcia samolotu z wysokości około 2m, co spowodowało odpadnięcie lewego koła podwozia głównego. Samolot, po przyziemieniu odbił się i przeszedł na drugi krąg. Kierownik lotów powiadomił pilota o awarii, jednocześnie polecając kontynuację lotu po kręgu

nad lotniskiem w celu wypracowania paliwa. W tym czasie wezwał straż pożarną i pogotowie ratunkowe, w celu zabezpieczenia awaryjnego lądowania. Po usunięciu z pola wlotów wszelkich przeszkód i odpowiednim przygotowaniu lądowiska, pilot wykonał, nakazaną przez kierownika lotów, próbę podejścia do pozycji wytrzymania. Ponieważ próba wypadła pomyślnie, pilot wykonał krąg i podszedł do lądowania na pełnych kłapach. Po przyziemieniu na prawe koło i kółko ogonowe, samolot zakończył dobieg po około 40m. Pilot nie doznał żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- niskocykliczne zmęczenie materiału osi lewego podwozia głównego w okresie wcześniejszej eksploatacji samolotu;
- niska jakość materiału uszkodzonej osi.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było dynamiczne obciążenie podwozia głównego podczas lądowania z przepadnięciem, z wysokości 2m.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych:
 - 4.1. Dokonać przeglądu osi podwozia głównego wszystkich samolotów typów JAK-12M oraz PZL-101 Gawron, będących w eksploatacji.
 - 4.2. Omówić wypadek z pilotami wykonującymi loty na w/w samolotach.
5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wprowadził Dyrektywę Zdatności Nr SP-0004-2006-A z dnia 19.09.2006 r. dotyczącą wzrokowego przeglądu osi kół głównych na okoliczność wystąpienia pęknięć zmęczeniowych, odnoszącą się do wszystkich samolotów Jak-12A (M) oraz PZL-101A Gawron.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

150

KOMUNIKAT NR 69 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 064/03

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43), ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 czerwca 2003 r., na szybowcu SZD-24C Foka, pilotowanym przez pilot szybowcowego, lat 42, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej „Inne - E8”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał przelot treningowy po trasie. W trakcie wykonywanego przelotu, w godzinach popołudniowych, warunki atmosferyczne uległy pogor-

szeniu. Dalsze kontynuowanie lotu było niemożliwe, pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Podczas dobiegu usterzenie szybowca zaczepiło o kępę trawy, co spowodowało wybudowanie statecznika z okucia w kadłubie. Pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było zahaczenie usterzeniem poziomym o kępę traw, co w konsekwencji spowodowało wybudowanie statecznika poziomego z okucia w kadłubie.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było wybranie przez pilota pola do lądowania, na którym była wysoka uprawa.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała propozycji zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

151

KOMUNIKAT NR 70 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 192/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 2 września 2005 r., na samolocie AN-2, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 59 oraz przez pilota turystycznego, lat 25, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej **„Poważna awaria silnika - T1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga samolotu w składzie pilot-dowódca, II pilot-obszernik oraz obserwator wystartowała na lot patrolowo-gaśniczy. Po starcie na wysokości około 40m, załoga stwierdziła spadek prędkości wznoszenia. W zaistniałej sytuacji pilot-dowódca oddał wolant od siebie i zwiększył ciśnienie ładowania do 1,2 pk. Samolot zniżył się do krawędzi lasu, znajdującego się na

trasie lotu. W tym momencie nastąpił spadek mocy silnika, a chwilę później nastąpiło samoczynne wyłączenie się silnika. Samolot zetknął się z powierzchnią koron drzew, wyhamował prędkość postępową i łamiąc drzewa opadł na nich w dół lasu, pochylając się w kierunku silnika. Załoga wyłączyła iskrowniki, zamknęła kran paliwa i z powodu pojawienia się na masce silnika ognia, natychmiast bezpiecznie opuściła samolot.

3. Przyczyna wypadku:

W trakcie badania Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było urwanie zasłonki sterującej powietrzem do gaźnika, która zablokowała dopływ powietrza, co w konsekwencji doprowadziło do wyłączenia się z pracy silnika i konieczności lądowania awaryjnego na wysoko-piennym lesie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Sprawdzić, na okoliczność pęknięcia, stan zasłonki sterującej powietrzem do gaźnika na wszystkich samolotach An-2.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

152

KOMUNIKAT NR 71 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 390/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 września 2007 r. na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2B, pilotowanym przez pilota doświadczalnego, lat 44, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H 4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot doświadczalny w ramach lotu treningowego demonstrował zrzut balastu wodnego na pikniku lotniczym. W tym czasie, w rejonie lotniska, okresowo występował niewielki opad deszczu. Po uzyskaniu zgody od kierującego lotami, pilot wykonał trzykrotny przelot wzdłuż pasa startów lądowań, 090/270°, zrzucając za każdym razem balast wody. Podczas trzeciego przelotu, na kierunku 90° pilot zorientował się, że energia szybowca może okazać się niewystarczająca do wykonania zaplanowanego manewru do lądowania i w związku z tym nie wypuszczał podwozia. Na pogorszenie właściwości aerodynamicznych szybowca miały wpływ lokalne warunki meteorologiczne oraz zroszenie powierzchni skrzydeł kroplami deszczu. W zaistniałej sytuacji, pilot zdecydował się na wykonanie zakrętu w lewo, na kierunek lądowania 270°. W trakcie wykonywania zakrętu, szybowiec gwałtownie stracił wysokość i zaczął końcówką lewego skrzydła o nawierzchnię trawiastą lotniska. Szybowiec dynamicznie przyziemił, obrócił się w lewo i zderzył

się prawą stroną kadłuba z niewielką skarpą otaczającą koła modelarskie. Pilot nie odniósł obrażeń i opuścił kabinę szybowca o własnych siłach.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- niedostosowanie sposobu wykonania planowanego zadania lotu do zmieniających się warunków pogodowych;
- wykonanie zakrętu na kierunek lądowania przy krytycznie małej wysokości i przy malejącej prędkości szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

153

KOMUNIKAT NR 72 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 sierpnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 23/05

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 2 kwietnia 2005 r. na szybowcu SZD-45A Ogar, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 55, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej **„Obsługa techniczna - O10”**

oraz do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H5”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Po starcie, po osiągnięciu wysokości kilkudziesięciu metrów nastąpił znaczny spadek obrotów silnika. W zaistniałej sytuacji pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. W tym celu wykonał zakręt o 180° i wylądował na części trawiastej lotniska, około 30m od drogi startowej. Przyziemienie nastąpiło ze zwiększoną prędkością pionową i prawdopodobnie z trawersem, co spowodowało złamanie kompozytowego wahacza podwozia głównego. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- obecność wody w instalacji paliwowej spowodowana długim postojem motoszybowca z nie w pełni zatankowanym zbiornikiem paliwa;

- niezłanie odstoju paliwa;
 - podczas lądowania przyziemienie trawersem z dużą prędkością opadania.
4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

154

KOMUNIKAT NR 73 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 września 2008 r.

w sprawie okresu międzyremontowego lotniczych silników tłokowych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 i 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz pkt 8.2.1 (5)(c) załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609), informuje się, co następuje:

§1 Maksymalny, rekomendowany przez producentów, kalendarzowy okres międzyremontowy (TBO) lotniczych silników tłokowych dotyczy wszystkich statków powietrznych zarejestrowanych w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych.

§2 Prezes Urzędu, na wniosek użytkownika statku powietrznego o MTOM poniżej 2730 kg wykorzystywanego do prywatnego użytku, zwalnia go z obowiązku spełnienia wymagań określonych w §1 po złożeniu w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Oświadczenia (w Programie Obsługi Technicznej), że jest świadomy podejmowanej decyzji oraz wynikających z niej konsekwencji.

§3 Ograniczenia żywotności określone w §1 lub §2 muszą być włączone do Programu Obsługi Technicznej zatwierdzanego przez Prezesa Urzędu.

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 i Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

155

**KOMUNIKAT NR 74
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 września 2008 r.

w sprawie obowiązywania Biuletynów Serwisowych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 i 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz pkt 8.2.1 (5)(c) załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) informuje się, co następuje:

§1 Wymagania wprowadzone przez Posiadacza Certyfikatu Typu (TCH - Type Certificate Holder) Biuletynem Serwisowym o statusie „Obowiązkowy” (Mandatory) lub „Alertowy” (Alert) są obowiązujące dla wszystkich statków powietrznych zarejestrowanych w polskim Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych.

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 i Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1829 z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

§2 Powtarzalne czynności obsługowe określone przez Posiadacza Certyfikatu Typu (TCH - Type Certificate Holder) Biuletynami Serwisowym (SB) określonymi w §1 muszą być włączone do Programu Obsługi Technicznej zatwierdzanego przez Prezesa Urzędu.

§3 Decyzje o wprowadzeniu Biuletynów Serwisowych (SB) o statusie innym niż podany w §1, Listów Serwisowych (SL) lub podobnych dokumentów Posiadacza Certyfikatu Typu podejmuje Właściciel, Użytkownik lub Organizacja zarządzania ciągłą zdolnością do lotu po przeprowadzeniu oceny technicznej i/lub ekonomicznej, co musi zostać potwierdzone w zapisach ciągłej zdolności do lotu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa