



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 30 października 2008 r.

Nr 12

TREŚĆ:

Poz.

ZARZĄDZENIE

- 180 – Nr 28 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 października 2008 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego 342

DECYZJA

- 181 – Nr 33 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 października 2008 r. w sprawie powołania Zespołu Konsultacyjnego do spraw wypracowania propozycji stanowiska Polski przedstawianego na forum międzynarodowych organizacji lotniczych 343

OBWIESZCZENIE

- 182 – Nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2008 r. w sprawie ogłoszenia listy audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego 345

KOMUNIKATY:

- 183 – Nr 94 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 147/07 347
- 184 – Nr 95 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 181/06 347
- 185 – Nr 96 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 224/06 348
- 186 – Nr 97 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 245/04 351
- 187 – Nr 98 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 179/06 352
- 188 – Nr 99 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 514/08 353
- 189 – Nr 100 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 536/08 354
- 190 – Nr 101 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 135/03 355
- 191 – Nr 102 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 241/05 356
- 192 – Nr 104 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 185/03 356
- 193 – Nr 105 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 110/03 357
- 194 – Nr 106 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 153/06 358

180

ZARZĄDZENIE NR 28 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 października 2008 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie art. 39 ust. 6 w zw. z ust. 8 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2003 r. Nr 24, poz. 199, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W regulaminie organizacyjnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stanowiącym załącznik do Zarządzenia Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. Urz. ULC z 2008 r. Nr 2, poz. 28) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 14:
 - a) w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) sprawowanie nadzoru nad systemem ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotnisk i lądowisk;”,
 - b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. W skład Departamentu Lotnisk wchodzi:
 - 1) Wydział Rejestru, Zezwoleń i Dokumentacji Lotniskowej (LTL-1);
 - 2) Wydział Współpracy z Organami Administracji Publicznej (LTL-2);
 - 3) Inspektorat ds. Nadzoru i Certyfikacji Lotnisk (LTL-3);
 - 4) Inspektorat ds. Nadzoru nad Ratownictwem i Ochroną Przeciwpożarową na Lotniskach i Lądowiskach (LTL-4);
 - 5) Stanowisko ds. Nadzoru nad Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem na Lotniskach (LTL-5);
 - 6) Wydział Analiz i Standardów Infrastruktury Lotniskowej (LTL-6).”;
- 2) w § 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. W skład Departamentu Rynku Transportu Lotniczego wchodzi:
 - 1) Wydział Lotniczej Działalności Gospodarczej (LER-1);
 - 2) Wydział Przewozów Lotniczych (LER-2);

- 3) Wydział Strategii i Analiz Finansowo-Ekonomicznych (LER-3);
- 4) Wydział Umów Międzynarodowych (LER-4);
- 5) Wydział Statystyk i Analiz (LER-5);
- 6) Stanowisko ds. Multidyscyplinarnych Projektów Regulacyjnych (LER-6).”;

- 3) w § 17 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. W skład Departamentu Operacyjno-Lotniczego wchodzi:
 - 1) Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego (LOL-1);
 - 2) Inspektorat Operacyjny Usług Lotniczych i Lotnictwa Ogólnego (LOL-2);
 - 3) Wydział Implementacji Standardów Operacyjnych (LOL-3);
 - 4) Zespół ds. Planowania, Monitoringu i Analiz (LOL-4).”;
- 4) w § 18 w ust. 3 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) Wydział ds. Analiz i Standardów (LPL-4).”;
- 5) w § 20 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. W zakresie, o którym mowa w ust. 1, do zadań Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym należy w szczególności:
 - 1) prowadzenie nadzoru nad wdrażaniem i przestrzeganiem wymagań:
 - a) Załączników 9 i 17 do Konwencji Chicagowskiej oraz pozostałych Załączników w zakresie kompetencji Departamentu,
 - b) przepisów Unii Europejskiej w zakresie ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym;
 - 2) prowadzenie spraw w zakresie zatwierdzania programów ochrony lotnisk, przewoźników lotniczych oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, a także sprawowanie nadzoru nad realizacją tych programów;
 - 3) prowadzenie spraw dotyczących Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego;

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. z 2003, Nr 80, poz. 717, z 2004 r. Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 169, poz. 1414 i Nr 249, poz. 2104 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 170, poz. 1217 i Nr 220, poz. 1600.

- 4) prowadzenie spraw dotyczących Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 5) prowadzenie spraw dotyczących Krajowego Programu Szkolenia w zakresie lotnictwa cywilnego;
 - 6) prowadzenie spraw dotyczących Krajowego Programu Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym;
 - 7) sprawowanie nadzoru w zakresie lotnictwa cywilnego nad działalnością służb ochrony lotniska;
 - 8) sprawowanie nadzoru nad działalnością zespołów ochrony i ułatwień lotniska;
 - 9) prowadzenie spraw dotyczących wydawania certyfikatów członka załogi statku powietrznego (CMC);
 - 10) prowadzenie spraw w zakresie wprowadzania wart ochronnych na pokłady statków powietrznych.”;
- 6) w § 22 w ust. 3 pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) Sekretariat (LBA).”;
- 7) w § 25 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. W skład Biura Dyrektora Generalnego wchodzi:
1) Wydział Kadr (GP);
2) Wydział Szkoleń (GS);
3) Wydział Administracyjny (GA);
4) Wydział Informatyki (GI);
5) Główny Księgowy (GK);
6) Wydział Księgowości (GK-1);
7) Wydział Płac (GK-2);
8) Stanowisko ds. należności Urzędu i dochodów własnych (GK-3);
9) Stanowisko ds. koordynowania planowania i analiz budżetowych (GB);
10) Stanowisko ds. zamówień publicznych (GZ);
11) Stanowisko ds. wyjazdów służbowych za granicę (GW);
12) Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej (OI);
13) Punkt Obsługi Klienta i Kancelaria (POK).”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

181

DECYZJA NR 33 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 października 2008 r.

w sprawie powołania Zespołu Konsultacyjnego do spraw wypracowania propozycji stanowiska Polski przedstawianego na forum międzynarodowych organizacji lotniczych

Na podstawie § 3 Statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M. P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1

Powołuje się Zespół Konsultacyjny do spraw wypracowania propozycji stanowiska Polski przedstawianego na forum międzynarodowych organizacji lot-

niczych, zwany dalej „Zespołem ds. SES”, działający przy Prezesie Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 2

1. W skład Zespołu ds. SES wchodzi:
 - 1) Przewodniczący – Dyrektor Departamentu Żeglugi Powietrznej (LOŻ) w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Urzędem”;
 - 2) Sekretarz – Pracownik Wydziału Analiz i Planowania Urzędu (LOŻ-5);
 - 3) po jednym przedstawicielu wyznaczonym przez dyrektorów komórek organizacyjnych Urzędu:
 - a) Departamentu Żeglugi Powietrznej (LOŻ),

¹⁾ Zmiany zarządzenia zostały ogłoszone w M. P. z 2004 r. Nr 28, poz. 478 i Nr 49, poz. 846, z 2005 r. Nr 58, poz. 784 oraz z 2007 r. Nr 1 poz. 8.

- b) Departamentu Prawno-Legislacyjnego (LEP),
 - c) Departamentu Rynku Transportu Lotniczego (LER),
 - d) Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL);
- 4) po jednym przedstawicielu wyznaczonym przez:
- a) Państwową Agencję Żeglugi Powietrznej,
 - b) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
 - c) Dowództwo Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) Związku Regionalnych Portów Lotniczych.
2. W pracach Zespołu ds. SES mogą również uczestniczyć, stosownie do potrzeb, osoby zaproszone przez Przewodniczącego, a w szczególności przedstawiciele ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu oraz środowiska lotniczego, nie będący członkami zespołu.
3. Sekretarz prowadzi i aktualizuje listę członków Zespołu ds. SES, o których mowa w ust.1.

§ 3

1. Do zadań Zespołu ds. SES należy prowadzenie konsultacji w celu wypracowywania stanowiska strony polskiej w sprawie:
- 1) proponowanych zmian legislacyjnych z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single European Sky – SES*);
 - 2) przekazywanych przez Komisję Europejską do Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*European Organization for the safety of air navigation – EUROCONTROL*) oraz Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (*European Aviation Safety Agency – EASA*) zaleceń dotyczących opracowania przepisów wykonawczych do rozporządzeń z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
 - 3) rozwiązań funkcjonalnych i technicznych opracowywanych przez wspólne przedsięwzięcie w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (*Single European Sky ATM Research – SESAR*);
 - 4) dokumentów opracowywanych przez Komisję Europejską.
2. Stanowisko, o którym mowa w ust. 1, jest przedstawiane przez Przewodniczącego do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, celem jego prezentacji podczas posiedzeń Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single Sky Committee – SSC*), grup roboczych Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz grup roboczych Rady Unii Europejskiej.
3. Przewodniczący wskazuje osoby, które będą reprezentować Urząd w pracach Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej i po akcepta-

- cji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przesyła informację do Komisji Europejskiej.
4. Przewodniczący wyznacza osoby odpowiedzialne za monitorowanie prac prowadzonych w ramach grup roboczych działających pod auspicjami Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
5. Do zadań Zespołu ds. SES należy również rozpowszechnianie idei Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w środowisku lotniczym.

§ 4

1. Decyzję o potrzebie zwołania posiedzenia Zespołu ds. SES podejmuje Przewodniczący, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Posiedzenia Zespołu ds. SES odbywają się, co najmniej na 5 dni roboczych przed wyznaczoną datą posiedzenia Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
3. Sekretarz Zespołu ds. SES przesyła informacje o tematyce i terminie spotkania, wraz z wszelkimi dostępnymi materiałami, członkom Zespołu ds. SES w celu zebrania uwag i opinii.
4. Uwagi i opinie, o których mowa w ust. 3, są przesyłane do Sekretarza Zespołu ds. SES najpóźniej na dzień przed posiedzeniem Zespołu ds. SES. Brak uwag oznacza akceptację przesłanych materiałów.
5. Z posiedzenia Zespołu ds. SES sporządza się protokół, który jest rozsyłany do wszystkich członków Zespołu ds. SES.
6. Korespondencja, o której mowa w ust. 3-5, przekazywana jest drogą elektroniczną.

§ 5

1. Przedstawiciele Urzędu uczestniczący w posiedzeniach Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej prezentują stanowisko strony polskiej wypracowane zgodnie z § 3.
2. W terminie do 5 dni od zakończenia posiedzenia Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Przewodniczący Zespołu ds. SES przedstawia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego pisemną informację (sprawozdanie) o przebiegu sesji, a w szczególności:
- 1) zakres uwzględnienia stanowiska strony polskiej z zaakceptowanymi przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego propozycjami w sprawach poddawanych konsultacjom;
 - 2) sprawy i problemy, które powinny być przedmiotem analiz i prac innych komórek organizacyjnych Urzędu;
 - 3) wnioski i propozycje dotyczące bezzwłocznego podjęcia działań ze strony władz lotnictwa cywilnego.
3. W terminie do 2 tygodni od zakończenia sesji (posiedzenia) Sekretarz Zespołu ds. SES informuje członków Zespołu ds. SES o sprawach, które pozostają w kompetencji tych komórek załączając

sprawozdanie i stosowne robocze dokumenty z sesji Komitetu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

§ 6

Do zadań Sekretarza Zespołu ds. SES należy:

- 1) prowadzenie dokumentacji związanej z Jednolitą Europejską Przestrzenią Powietrzną;
- 2) koordynowanie współpracy z Komisją Europejską, Europejską Organizacją do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej oraz Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 3) dystrybucja materiałów i dokumentacji do merytorycznych komórek Urzędu, Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Prezesa Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, Dowódcy Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Związku Regionalnych Portów Lotniczych i do środowiska lotniczego;

- 4) opracowywanie, przy współpracy z członkami Zespołu ds. SES, rocznych sprawozdań dla Komisji Europejskiej dotyczących poziomu wdrożenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w Polsce;
- 5) zapewnienie bieżącej aktualizacji strony internetowej Urzędu w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

§ 7

W terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji, Przewodniczący zwróci się, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, do Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Prezesa Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, Dowódcy Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i do Prezesa Związku Regionalnych Portów Lotniczych o wyznaczenie stałych przedstawicieli tych instytucji do prac w Zespole ds. SES.

§ 8

Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

182

OBWIESZCZENIE NR 24 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2008 r.

w sprawie ogłoszenia listy audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

Na podstawie § 6 pkt 4 lit. h rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 25, poz. 208)

ogłasza się listę audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, stanowiącą załącznik do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Obwieszczenia nr 24
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 21 października 2008 r.*

**LISTA AUDYTORÓW KONTROLI JAKOŚCI W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA
CTWILNEGO**

LP.	IMIĘ I NAZWISKO	NAZWA PODMIOTU	NR UPOWAŻNIENIA
1.	Maciej Urbański	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/192/07
2.	Jan Nieckula	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/70/07
3.	Ryszard Tomiak	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/69/07
4.	Żaneta Sikora	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/73/07
5.	Adam Borkowski	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/72/07
6.	Adam Troczyński	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/77/07
7.	Paweł Wójcik	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/79/07
8.	Aleksandra Rasz	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/75/07
9.	Sebastian Młotkowski	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/78/07
10.	Magdalena Turek	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/76/07
11.	Jadwiga Żandarska	Urząd Lotnictwa Cywilnego	018/74/07
12.	Anna Stępień	Urząd Lotnictwa Cywilnego	41/0180/08
13.	Anna Czarnecka	Urząd Lotnictwa Cywilnego	042/0180/08
14.	Jacek Zalewski	Straż Graniczna	ULC\K\004
15.	Jacek Krochmal	Straż Graniczna	ULC\LOB\Z09\07
16.	Artur Żukowski	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/05/07
17.	Marek Jurkiewicz	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/15/07
18.	Zbigniew Michalec	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/14/07
19.	Marek Janik	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/12/07
20.	Sławomir Szwaja	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/11/07
21.	Henryk Urbaniak	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/06/07
22.	Adam Anzulewicz	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/08/07
23.	Andrzej Turowicz	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/10/07
24.	Maciej Pruski	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/13/07
25.	Robert Zawisza	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/07/07
26.	Piotr Olek	Policja	ULC/LOB/Z/02/07
27.	Mirosław Biernat	Policja	ULC/LOB/Z/01/07
28.	Dariusz Rutkiewicz	Policja	ULC/LOB/Z/03/07
29.	Grzegorz Karcz	Policja	ULC/LOB/Z/04/07
30.	Robert Kumor	Policja	ULC\K\003
31.	Adam Lewkowicz	Ministerstwo Obrony Narodowej	ULC\K\007
32.	Andrzej Kłus	Ministerstwo Obrony Narodowej	ULC\K\006
33.	Andrzej Prokopski	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	ULC/LOB-2/JŻ/956/07
34.	Łukasz Tomczyk	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	ULC/LOB-2/JŻ/956/07
35.	Krzysztof Jurkowski	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	ULC-LOB-28242-0029/2008

183

KOMUNIKAT NR 94 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 147/07

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 30 kwietnia 2007 r. na szybowcu SZD-55-1 Promyk, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 61, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot brał udział w zawodach szybowcowych EUROBESKIDY 2007. O godzinie 13.28 wystartował do konkurencji prędkościowej. Po ponad godzinnym krążeniu w rejonie Żar, pilot odszedł na trasę w kierunku południowo-wschodnim. Około godziny 15.31, szybowiec osiągnął maksymalną wysokość na przelocie 2072m (wg QNH). Lecąc, w kierunku południowym nad doliną Soły, pilot nie napotkał przewidywanych noszeń i pomimo to kontynuował lot. Jednakże, ze względu na wysokie góry, zdecydował o zmianie kie-

runku na północno-wschodni, ku dolinie rzeki Ujsoty. Pilot podjął kolejną próbę „wycentrowania” napotkanego komina, ale bez powodzenia. W tej sytuacji, pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Manewr do lądowania wykonał z prostej. W trakcie przyziemienia z przepadnięciem, koło podwozia głównego oraz kółko ogonowe uderzyły w poprzeczną skarpe, o wysokości około 40cm, co spowodowało znaczne uszkodzenia szybowca. Pilot opuścił kabinę bez obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- zbyt późny wybór miejsca przygodnego lądowania;
- lądowanie w terenie przygodnym bez właściwej oceny wybranego miejsca;
- przyziemienie z przepadnięciem i dynamiczne zderzenie podwozia szybowca z poprzeczną skarpe na stoku.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

184

KOMUNIKAT NR 95 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 181/06

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 lipca 2006 r. na szybowcu KR-03A Puchatek, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 33, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot, w trzecim samodzielny locie, niewłaściwie zbudował krąg nadlotniskowym, co spowodowało wykonanie czwartego zakrętu na zbyt dużej wysokości. Aby poprawić kąt planowania i wytracić nadmierną wysokość, wypuścił hamulce aerodynamiczne i zwiększył kąt szybowania. Nadzorujący loty ocenił, że zniżanie jest zbyt energiczne i polecił przez radio zamknąć hamulce do połowy. Uczeń-pilot wykonał to polecenie z dużym opóźnieniem i następnie źle oceniając wysokość, zbyt późno zaczął wyrównywać. Szybowiec po energicznym zetknięciu z ziemią, odbił się na wysokość około 2m. Nadzorujący loty nakazał schować hamulce i delikatnie oddać drążek, by powstrzymać wznoszenie. Szybowiec przepadł i przyziemił z trawersem, co spowodowało wygięcie

widelca podwozia głównego i wygięcie mocowania amortyzatora.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania, polegający na niewłaściwym wykonaniu manewru do lądowania, a w szczególności:

- wyprowadzenie z czwartego zakrętu na zbyt dużej wysokości;
- zbyt energiczne wytracanie wysokości na prostej do lądowania;
- opóźniona reakcja na komendy nadzorującego loty;
- przyziemienie bez etapu wyrównania, co spowodowało odbicie;
- ponowne przyziemienie z przepadaniem i trawersem.

Czynnikami sprzyjającym popełnieniu błędu mogło być niskie położenie słońca nad horyzontem z przodu z lewej, co przy małym doświadczeniu ucznia pilota, mogło utrudnić ocenę wysokości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

185

KOMUNIKAT NR 96 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 224/06

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 19 lipca 2006 r. na samolocie ultralekkim Sky Cruiser

B, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 59, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej: **„Uszkodzenie konstrukcji – T5”**,

„Błędy konstrukcyjne, produkcyjne – T9”,
„Nieuprawnione modyfikacje, nieoryginalne części zamienne – T7”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Właściciel statku powietrznego zaplanował dokonanie modyfikacji na samolocie Sky Cruiser. Usunięto z niego dwa zbiorniki paliwa ze skrzydeł i zamontowano jeden zbiornik w kadłubie oraz usunięto klapkę wyważającą wraz z elektrycznym napędem.

Na lotnisko Bednary, gdzie samolot został przywieziony, przybyli prezes zarządu firmy, inspektor IKCSP, mechanik samolotowy i pilot doświadczalny, który przeprowadzał w firmie próby samolotów w locie. Mechanik dokonał przeglądu samolotu oraz próby silnika, stwierdzając, że samolot jest sprawny technicznie i zdalny do eksploatacji. Następnie wykonano oblot z inspektorem, który również pozytywnie zaopiniował zdolność samolotu do prób w locie.

Do lotu przystąpił pilot doświadczalny i obserwator. Pierwsza, krótkotrwała próba została wykonana prawidłowo. W drugim locie, podczas poziomego lotu w kierunku lotniska z kursem 330° na wysokości około 500 m, nastąpiło przechylenie samolotu na lewe skrzydło. W tym momencie prawe skrzydło oddzieliło się od samolotu. Kadłub z lewym skrzydłem zaczął wykonywać obroty w lewo z opadaniem, po których świadkowie zdarzenia zauważyli rozwijający się spadochron systemu ratunkowego. Użycie spadochronowego systemu ratunkowego spowodowało odpadnięcie lewego skrzydła. Główne elementy samolotu zaczęły opadać od konstrukcji. Kadłub bez skrzydeł szybko opadał w kierunku lasu znajdującego się obok lotniska. Załoga poniosła śmierć na miejscu, statek powietrzny został całkowicie zniszczony.

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

- 1) Wykonanie modyfikacji skrzydeł, polegające na usunięciu zbiorników paliwa, było przeprowadzone niewłaściwie, a w szczególności:
 - prace laminaterskie odbywały się w warunkach przekraczających dopuszczalne wartości temperatury i wilgotności dla wykonywania kompozytów wytrzymałościowych;
 - bardzo odpowiedzialne prace laminaterskie samodzielnie wykonywała osoba bez żadnego odpowiedniego przeszkolenia i z bardzo małym stażem w firmie;
 - zastosowano nieodpowiednią metodę przeprowadzenia modyfikacji, polegającą na usunięciu żebra nasadowego zamiast innej w mniejszym stopniu ingerującej w strukturę skrzydła;
 - prace laminaterskie nie były kontrolowane przez osobę do tego uprawnioną;
 - nie zastosowano się do wymogów przeprowadzenia kontroli (brak karty kontroli jakości i brak próbkę świadka);
 - nie zastosowano pełnego cyklu utwardzania (brak wygrzewania w temperaturze 60°C przez osiem godzin);

2) Skrzydła do tego egzemplarza samolotu były wykonane niewłaściwie, a w szczególności:

- w lewym skrzydle źle wykonana była skleina powłoki górnej z dolną na krawędzi natarcia (bardzo mała w stosunku do zakładanej powierzchni klejenia oceniana na ok. 10%);
- stwierdzono bardzo niską jakość wykonania kompozytu – liczne niedosycenia rowinów w paskach dźwigara, a także tkanin w ściankach dźwigara i pokryciach;
- stwierdzono niedopasowanie elementów skrzydeł charakteryzujące się koniecznością stosowania bardzo pogrubionych sklejin, co w wielu miejscach w wyniku nałożenia zbyt małej ilości kleju spowodowało jej brak lub utworzenie skleiny o znacznie mniejszej powierzchni niż wymagana;
- stwierdzono znaczny wpływ temperatury panującej w hali produkcyjnej na jakość wykonania sklejin podczas przeprowadzania modyfikacji skrzydeł samolotu .

PKBWL ustaliła, że do zorganizowania tego typu produkcji był potrzebny doświadczony technolog, znający wszystkie zawiłości wytwarzania wytrzymałościowych kompozytów w zastosowaniu lotniczym, a takiej osoby w firmie nie było. Pracownicy zatrudnieni w firmie do bezpośredniego wykonywania kompozytów nie byli wcześniej zaznajomieni ze specyfiką takiej produkcji, gdyż pierwszy kontakt z produkcją lotniczych konstrukcji kompozytowych nastąpił dopiero w firmie. Stąd organizacja, produkcja, utrzymanie pomieszczeń i wyrób finalny znacznie odbiegał od obowiązujących standardów.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była destrukcja samolotu w powietrzu spowodowana:

- niedotrzymaniem warunków technologicznych procesu utwardzania oraz niskimi umiejętnościami wykonawcy, w wyniku czego skleina pomiędzy żebrami nasadowymi, a powłoką skrzydeł posiadała niewystarczającą wytrzymałość;
- wadą produkcyjną, polegającą na wykonaniu skleiny o niewystarczającej wytrzymałości pomiędzy górną, a dolną powłoką skrzydła lewego;
- samowolnymi zmianami w konstrukcji samolotu, wprowadzanymi przez producenta.

Brak możliwości uratowania załogi był spowodowany wadliwym sposobem zamocowania taśm noszących spadochronowego systemu ratunkowego do konstrukcji samolotu oraz brakiem indywidualnych spadochronów ratunkowych.

PKBWL nie była w stanie ustalić, czy pierwotny projekt prototypu (przed zmianami dokonanymi przez producenta w egzemplarzu, który uległ wypadkowi) zapewniał odpowiednią wytrzymałość zamocowania taśm spadochronowego systemu ratunkowego.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- poważne braki w systemie kontroli jakości w firmie;
- niedostateczne wykształcenie pracowników wykonujących wytrzymałościowe konstrukcje kompozytowe w firmie;
- niedostateczny nadzór w firmie w zakresie projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Wprowadzić uzupełnienia dotyczące nadzoru nad projektowaniem ultralekkich statków powietrznych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r.
- 4.2.** Dokonać kompleksowego sprawdzenia firmy pod kątem zdolności do projektowania i wytwarzania ultralekkich statków powietrznych, a w szczególności:
 - przeprowadzić weryfikację systemu zapewnienia jakości w firmie;
 - dokonać sprawdzenia kwalifikacji i umiejętności pracowników wykonujących wytrzymałościowe lotnicze konstrukcje kompozytowe w firmie.
- 4.3.** W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „ULC”, zweryfikować procedurę sprawdzania podmiotów występujących o wydanie certyfikatu w zakresie projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych.
- 4.4.** Pilnie rozważyć doprecyzowanie przepisów budowy samolotów ultralekkich w zakresie warunków, jakie powinny spełniać zamocowanie spadochronowego układu ratunkowego dla całego samolotu, w aspekcie zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa załogi przy użyciu tego systemu po znacznym uszkodzeniu struktury samolotu podczas lotu (Zalecenie o treści: „W polskich przepisach dotyczących sposobu mocowania systemów ratowniczych do struktury płatowca, uwzględniające konieczność ratowania kabiny samolotu z załogą, w każdej sytuacji awaryjnej” zawarte było w uchwale PKBWL z dnia 25.05.2005 r. dotyczącej wypadku samolotu JK-05L Junior, SP-YBB, zaistniałego w dniu 26.04.2004 r. w Krośnie, zdarzenie Nr 61/04).
- 4.5.** Wprowadzić obowiązek stosowania osobistych spadochronów ratunkowych podczas wykonywania wszystkich lotów doświadczalnych, niezależnie od wyposażenia samolotu w spadochronowy system ratunkowy.
- 4.6.** Podczas montażu i eksploatacji spadochronowego systemu ratunkowego na statkach powietrznych stosować się do wymagań zawartych w rozdziałach 8 i 9 Załącznika Nr 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłącze-

nia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo Lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904).

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1.** Podmiot lotniczy, zamierzający produkować ultralekkie statki powietrzne, w formie deklaracji zapewnia, że będzie przestrzegać przepisy i procedury oraz będzie postępował zgodnie z certyfikatem, wydanym przez Prezesa ULC. Na podstawie pozytywnego wyniku kontroli podmiotu zamierzającego produkować ultralekki statek powietrzny, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydaje na czas nieokreślony odpowiedni certyfikat. Certyfikat traci ważność, jeżeli podmiot lotniczy, nie zapewnia odpowiednich warunków, które były podstawą do wydania certyfikatu. Podmioty lotnicze zamierzające projektować i produkować w większych ilościach ultralekkie statki powietrzne mogą alternatywnie przeprowadzić certyfikację typu wg bardziej złożonych wymagań PART 21, jak to jest stosowane dla statków powietrznych objętych nadzorem EASA.
- 5.2.** Wykonano zawieszenie certyfikatu, wydane dla podmiotu lotniczego, pismem z dnia 29.08.2006 r. Następnie wykonano audyt sprawdzający podmiot lotniczy i na podstawie przeprowadzonego audytu sprawdzającego zalecono działania korygujące w podmiocie lotniczym. W związku z tym, że podmiot lotniczy nie wprowadził działań korygujących, zostały cofnięte wszystkie certyfikaty wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Firma została wykreślona z rejestru podmiotów lotniczych.
- 5.3.** W Urzędzie Lotnictwa Cywilnego zweryfikowano podejście proceduralne i zakres sprawdzania podmiotów występujących o wydanie certyfikatu w zakresie projektowania, produkcji i obsługi ultralekkich statków powietrznych w ten sposób, że przebiega on teraz dwuetapowo. W etapie pierwszym ocenie podlega przedstawiona przez wnioskującego dokumentacja przedsiębiorstwa. Po wyniku kontroli etapu pierwszego, następuje drugi etap sprawdzania zgodności prowadzonych procesów objętych wnioskiem, w tym w szczególności w zakresie prowadzenia kontroli jakości, prób, odbioru sprzętu oraz dopuszczenia do lotu w trakcie rzeczywistych procesów prowadzonych przez firmę na podstawie zgłoszonych do budowy, pod nadzorem, pojedynczych egzemplarzy (lub egzemplarza) statku powietrznego, zgodnie z ustalonym harmonogramem budowy. Wyniki kontroli z drugiego etapu zostaną

uznane za pozytywne, gdy będą spełnione i sprawdzone podczas budowy egzemplarza statku powietrznego wszystkie zadeklarowane w załącznikach i uzgodnione warunki przebiegu procesów budowy oraz zostanie wykazane spełnienie wymagań przepisów zdatności dla zatwierdzenia typu statku powietrznego.

- 5.4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego będzie rygorystycznie wymagał, aby właściciele statków powietrznych, oraz podmioty lotnicze nie wykonywały zmian i modyfikacji bez zgody i podpisu projektującego oraz producenta statku powietrznego.
- 5.5. Nadzór lotniczy nie widzi konieczności wniesienia dodatkowych ograniczeń w prawie lotniczym, jest przekonany, że dotychczasowe

przepisy są wystarczające pod warunkiem stosowania się do tych przepisów.

- 5.6. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dąży w swojej strategii, aby nadzór nad statkami powietrznymi, w stosunku do których wyłączono zastosowanie niektórych przepisów ustawy Prawo Lotnicze i zawarto w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r., był prowadzony przez inne organizacje lotnicze np. stowarzyszenia, aerokluby, związki sportowe itp.. Wydaje się, że taka zmiana byłaby bardziej korzystna dla bezpieczeństwa lotów i rozwoju tego rodzaju lotnictwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

186

KOMUNIKAT NR 97 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 245/04

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 września 2004 r. na szybowcu SZD-38A Jantar 1, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 67, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

W grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Dyrektor aeroklubu wyznaczył instruktora-pilota szybowcowego do przebazowania drogą powietrzną (na holu za samolotem) szybowca SZD-38A Jantar 1 z lądowiska na lotnisko bazowania. W dniu tym instruktor-pilot wykonywał loty na prawach ucznia-pilota, gdyż zaliczył wszystkie wymagane egzaminy wznawiające licencję pilota szybowcowego z uprawnieniem instruktora II kl. i złożył w Urzędzie Lotnictwa

Cywilnego stosowne dokumenty, ale druk licencji został wystawiony z datą 14.09.2004 r.

Uczeń-pilot zaproponował pilotowi holującemu wykonanie startu w łożu wiatru, gdyż tylko to zapewniało bezproblemowe oderwanie się od ziemi szybowca Jantar 1. Jednak na skutek ponagleń pilota samolotu i braku zgody przedstawiciela zarządzającego lądowiskiem, na rozbieg poza granicami wyznaczonego pasa, start został wykonany z kierunkiem zachodnim (zgodnie ze znakami startowymi). Według oświadczenia ucznia-pilota, kierunek wiatru był 220°. Podczas rozbiegu w momencie, kiedy wyznaczona osoba przestała podtrzymywać skrzydło, na skutek przemieszczenia się strumienia zaśmigłowego na prawym skrzydle została wytworzona większa siła nośna, co spowodowało położenie lewego skrzydła na ziemię. Uczeń-pilot natychmiast wyczepił linę holowniczą, ale szybowiec wykonał „cyrkiel” o 90° w lewo. Po zdarzeniu dokonano oględzin konstrukcji szybowca. Stwierdzono uszkodzenie w postaci wgniecenia w konstrukcję kóteczonego ogonowego. Podjęto decyzję o ponownej próbie startu. Aby rozbieg zespołu mógł być wykonany w łożu wiatru, pilot samolotu holującego sprawdził przedpole przypuszczalnego rozbiegu i nie znalazł przeszkód. Ustawiono zespół w łożu wiatru i bez przeszkód wystartowano. Po powrocie na

lotnisko, przy bardziej szczegółowych oględzinach, okazało się, że oprócz uszkodzenia kółka ogonowego są inne uszkodzenia kwalifikujące szybowiec do naprawy w certyfikowanym zakładzie.

Niskie położenie i duża rozpiętość skrzydeł szybowca SZD-38A Jantar 1, przy niesymetrycznym opływie, podczas startu za samolotem powoduje znaczną podatność na opuszczanie skrzydła i możliwość kontaktu z ziemią. Jest to cecha charakterystyczna tego typu szybowców znana od początku wprowadzenia ich do eksploatacji. Tylko przy zastosowaniu specjalnej, opisanej w Instrukcji Użytkowania w Locie techniki, starty na tym typie szybowca przebiegają bez zakłóceń. Podczas drugiego startu za samolotem zastosowano się do zaleceń opisanych w IUwL i odbył się on pomyślnie.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie startu z bocznym wiatrem przez ucznia-pilota na szybowcu, charakteryzującym się skłonnością do opuszczania skrzydła w tej fazie lotu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był brak zgody przedstawiciela, zarządzającego lądowiskiem, na start w łożu wiatru z wykorzystaniem części nawierzchni poza wyznaczonym pasem startowym i pośpiech spowodowany działaniem pilota holującego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała propozycji zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

187

KOMUNIKAT NR 98 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 179/06

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 11 lipca 2006 r., na motolotni Air Creation, pilotowanej przez pilota motolotniowego, lat 32, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H4**”

oraz do kategorii: „**Czynnik techniczny**”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W okolicach miejscowości Klimontów, pilot motolotniowy wykonywał lot z pasażerami. Przed godziną 20:00 wystartował z pasażerką, do czwartego

z kolei lotu. Po 5 minutach lotu, na wysokości poniżej 100 m, nad terenem, na którym znajdowało się wiele przeszkód terenowych, silnik motolotni zaczął pracować nierównomiernie i spadła jego moc. Pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym. Podczas podejścia do lądowania, pilot zauważył na wprost toru lotu linię energetyczną. Aby uniknąć zderzenia, wykonał gwałtowny zakręt w lewo i w głębokim przechyle zderzył się z ziemią. W wyniku wypadku pilot i pasażerka odnieśli nieznaczne obrażenia ciała, a motolotnia została zniszczona.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, realizując oględziny motolotni wykazała luzy opaski zaciskowej na gumowym łączniku gaźnika prawego cylindra, pozwalające bez wysiłku nasuwać łącznik na króciec kanału dolotowego i ponownie go zdjąć. Podczas pracy silnika, taka nieszczelność pozwalała na zasysanie powietrza poza gaźnikiem (tzw. „fałszywe” powietrze). Jednocześnie PKBWL stwierdziła pęknięcie gumowego łącznika cylindra lewego, co pozwalało na podobne zasysanie powietrza spoza gaźnika i zasilanie obu cylindrów ubogą mieszanką paliwowo-powietrzną.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- wykonywanie lotu na zbyt małej wysokości, co doprowadziło do konieczności wykonania gwałtownego zakrętu połączonego z utratą wysokości, w celu uniknięcia zderzenia z linią przesyłową wysokiego napięcia;
- prawdopodobna utrata mocy jednostki napędowej, wynikająca z niesprawności układu dolotowego (niestarannej obsługi technicznej motolotni).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Podmioty certyfikowane w zakresie obsługi motolotni zapoznać się z okolicznościami i przyczynami zdarzenia, szczególnie o wykrytych przez zespół badawczy usterkach układu dolotowego silnika.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

188

**KOMUNIKAT NR 99
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 514/08

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 27 lipca 2008 r., na spadochronie Mars, na którym czwarty skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 29, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok, z samoczynnym otwarciem. Oddzielenie się od samolotu, otwarcie

spadochronu, a następnie szybowanie i manewrowanie odbyło się prawidłowo. Uczeń-skoczek podczas podejścia do lądowania, wykonał zbyt małe zahamowanie spadochronu (tylko w 20%), nie wyrównał lotu i przyziemił ze zwiększoną prędkością opadania. Podczas lądowania uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były błędy ucznia-skoczka, polegające na zbyt małym zahamowaniu spadochronu przed przyziemieniem oraz przyziemieniu na rozstawione nogi.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Przed rozpoczęciem dalszych skoków, wypadek oraz błędy popełnione przez ucznia-skoczka omówić z osobami uczestniczącymi w skokach.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

189

KOMUNIKAT NR 100 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 536/08

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 1 sierpnia 2008 r., na samolocie M-18B Dromader, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 62, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot przeciwpożarowy samolotem zatankowanym w 1600-1700 litrów wody. Po starcie, pilot wykonał nalot nad miejsce pożaru i na wysokości 5-6m włączył przycisk smużenia. Od kierującego akcją gaśniczą na ziemi otrzymał, przez radiostację, informację – „bardzo dobrze, celny zrzut”. Po przerwaniu smużenia i naborze wysokości, pilot wykonał nalot nad inne ognisko pożaru, aby je dogasić. W tym miejscu nie było nikogo, kto mógłby potwierdzić wypływ wody. Następnie skierował samolot nad miejsce pożaru, tak jak w pierwszym zejściu. Wykonał nalot na małej wysokości, załączył instalację smużenia. Nie usłyszał „z ziemi” potwierdzenia wypływu wody. Po zakończeniu nalotu, naborze wysokości oraz sprawdzeniu na tablicy przyrządów zużycia wody, pilot poprosił o zgodę na podejście do lądowania na lotnisko. Podejście wykonywał na prędkości 130-140km/h. W końcowej fazie podejścia, na wysokości około 35m, zadziałała sygnalizacja ostrzegająca o przeciągnięciu, a samolot nagle zaczął przepadać. Pomimo natychmiastowego zwiększenia mocy silnika do maksymalnej, samolot przyziemił twardo na kółko ogonowe i prawe koło podwozia głównego, po czym odbił się od pasa na wysokość 2m. W tym samym czasie uchylła się kłapa zrzutu wody i ze zbiornika samolotu wylała się znaczna ilość wody. Pilot, utrzymując zwiększoną moc silnika, doprowadził samolot do przyziemienia na dwa koła i zakończył dobieg na trawiastej części lotniska, po

prawej stronie pasa startowego. W wyniku lądowania nastąpiło oderwanie tylnego kółka ogonowego oraz zafalowanie pokrycia prawej strony centroplata oraz wyboczenie pokrycia kadłuba w okolicy krawędzi natarcia skrzydła. Pilot w wyniku zdarzenia nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- przeoczenie przez pilota, przed rozpoczęciem nalotu, pozycji wyłącznika AZS-5 „Smużenie” po jego przypadkowym wyłączeniu;
- niezauważenie przez pilota nie zrzuconego ładunku wody i wykonanie podejścia do lądowania z prędkością podejścia, jak dla pustego samolotu, co spowodowało przeciągnięcie samolotu w końcowej fazie podejścia i jego przyziemienie z przepadnięciem.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- niedostateczna kontrola przez pilota procesu zrzutu wody w czasie kolejnych nalotów;
- rutynowe podejście pilota do wykonywania zadania;
- wprowadzające w błąd potwierdzenie prawidłowości zrzutu przez pracowników Lasów Państwowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Zarządzający podmiotem lotniczym wstrzymać pilota od wykonywania lotów na samolocie M-18B Dromader, do czasu zrealizowania przez niego indywidualnego wznawiającego programu na tym typie statku powietrznego w Ośrodku Szkolenia Lotniczego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

190

KOMUNIKAT NR 101 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 135/03

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 sierpnia 2003 r. na samolocie PZL-104 Wilga 35A, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 25, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubu wykonywano szybowcowe loty szkolno-treningowe. O godzinie 19.50, na samolocie PZL-104 Wilga 35A, do lotu treningowego w strefie pilotażu, wystartował pilot z pasażerem (mechanikiem miejscowego aeroklubu), za zgodą szefa wyszkolenia.

Po starcie, pilot wykonał lot do strefy na wysokości 200m nad terenem. Po dolocie do strefy skierował samolot w rejon, w którym mieszkał pasażer samolotu, gdzie planował wykonanie dwóch okrążeń, a następnie powrót na lotnisko. O godzinie 20.00, pilot zgłosił przez radio, że ma kłopoty z silnikiem (utrata mocy i brak reakcji na ruch dźwigni sterowania silnikiem) oraz, że traci wysokość. Zgłoszenie ww. korespondencji potwierdził inny pilot kołujący po lotnisku.

Do lądowania awaryjnego pilot wybrał pole uprawne, porośnięte niską roślinnością i lekko pochyle (lądowanie w dół stoku). Podejście do lądowania wykonał na „dużych kłapach”, a chwilę przed przyziemieniem przestawił dźwignię kłap w położenie „małe kłapy”. Ślady przyziemienia samolotu na koła podwozia głównego stwierdzono w odległości 2/3 od początku pola. Nie znaleziono śladów dotknięcia ziemi przez kółko ogonowe. Po około 30-50m dobiegu samolot skapotował. Pilot i pasa-

żer opuścili samolot o własnych siłach, nie odnosząc w trakcie zdarzenia żadnych obrażeń. Samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku, z uwagi na wyczerpane możliwości prowadzenia dalszego badania wypadku oraz na brak współpracy ze strony załogi, zakończyła badanie bez ustalania przyczyny zdarzenia ze wskazaniem, że nie stwierdzono technicznej przyczyny wypadku.

Z uwagi na okoliczności zdarzenia oraz świadomą zmianę zadania przez pilota, bez zgłoszenia tego zamiaru kierującemu lotami instruktorowi, nie można było wykluczyć, że przyczyną wypadku mogły być:

- „zadławienie” silnika po zbyt gwałtownym otwarciu przepustnicy, poprzedzonym szybkim znizaniem samolotu z otwartymi zasłonkami chłodzenia silnika, które doprowadziło do przechłodzenia głowic silnika;
- zaczepienie śmigłem samolotu o drzewa w czasie lotu koszącego nad miejscem wesoła, co doprowadziło do oderwania fragmentu łopaty śmigła (nie znalezionej na miejscu wypadku) i wymusiło wykonanie natychmiastowego lądowania na najbliższym fragmencie wolnej przestrzeni.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego podczas najbliższej kontroli bieżącej, sprawdzi efekty działań profilaktycznych zastosowanych w aeroklubie po zaistnieniu zdarzenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

191

KOMUNIKAT NR 102 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 241/05

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 października 2005 r., na samolocie ATR-72/200, pilotowanym przez pilota liniowego, lat 48, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Niezdolność – H5**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

W dziesiątej minucie lotu, dowódca załogi zaczął odczuwać nudności, które stopniowo się nasilały, po czym poczuł dreszcze. Następstwem pogarszającego się stanu zdrowia pilota były zakłócenia w obserwacji przyrządów pokładowych („zaczęły się rozmywać”). Dowódca statku poinformował drugiego pilota (F/O), że źle się czuje. Od tej chwili wszystkie decyzje i czynności na pokładzie, aż do lądowania, wykonywał F/O. Po wylądowaniu, dowódca załogi natychmiast został zabrany do szpitala.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego była utrata świadomości w powietrzu przez dowódcę załogi.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Przypomnieć lekarzom orzecznikom, którzy przeprowadzają badania okolicznościowe po zaistniałym incydencie, aby wnikliwie analizowali jego przebieg, jak również pełną dokumentację lotniczo-lekarską badanego, uwzględniając zarówno poprzednie, jak i bieżące wyniki badań lekarskich.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Podczas audytów okresowych prowadzonych przez Naczelnego Lekarza Lotnictwa Cywilnego w Centrach Medycyny Lotniczej oraz u certyfikowanych lekarzy orzeczników będą zweryfikowane przypadki zgłaszania się personelu lotniczego na badania okolicznościowe, spowodowane uczestnictwem w wypadku lotniczym.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

192

KOMUNIKAT NR 104 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 185/03

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 października 2003 r. na samolocie

PLZ-104 Wilga, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 38, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy operacyjne – H3”**.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Pełniący obowiązki Dyrektora Aeroklubu, wydał polecenie wykonania lotu, w celu zrzutu kwiatów. Polecenie otrzymał pilot, który w tym czasie wykonywał lot trasowy. Pilotowi nakazano przerwanie lotu i natychmiastowe lądowanie na lotnisku, w celu zabrania pasażera, który miał osobiście dokonać zrzutu kwiatów.

Po starcie, pilot wykonał lot do nakazanej miejscowości i przystąpił do wykonania zrzutu kwiatów z wysokości około ośmiu metrów, w kierunku słońca. W trakcie wykonywania zrzutu, pilot zaczepił podwoziem samolotu o linię energetyczną, doprowadzając do jej zerwania. Po powrocie na lotnisko, pilot dokonał samodzielnie przeglądu samolotu, nie stwierdził uszkodzeń samolotu i wykonał kolejne loty. Pilot nie zgłosił kierownictwu Aeroklubu faktu zderzenia się z przeszkodą.

Po przylocie samolotu na lotnisko macierzyste, samolot został poddany ponownie przeglądowi technicznemu przez Szefa technicznego Aeroklubu. W czasie przeglądu stwierdzono zadrapanie lakieru na goleni przedniego podwozia i na wahaczu tylnego koła.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- podjęcie przez kierownictwo Aeroklubu decyzji na wykonanie lotu, w celu zrzutu kwiatów, bez zastosowania odpowiednich procedur;

- obniżenie lotu przez pilota, w czasie zrzutu kwiatów, do wysokości poniżej minimalnie dopuszczalnej granicy, spowodowało zaczepienie podwoziem samolotu i zerwanie przewodów linii energetycznej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Z okolicznościami i przyczynami incydentu zapoznać organizacje lotnicze funkcjonujące w RP.
- 4.2.** Wszystkim użytkownikom statków powietrznych zaleca się bezwzględne przestrzeganie przepisów dotyczących zrzutów ze statków powietrznych.
- 4.3.** Wymagać od personelu kierowniczego na lotniskach i pilotów, aby w przypadku jakiegokolwiek kolizji w powietrzu lub podejrzenia niesprawności, nie wykonywać kolejnych lotów do chwili weryfikacji sprawności statku powietrznego przez odpowiednie służby.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1.** Zarządzający stowarzyszeniami lotniczymi dokonają weryfikacji regulaminów wewnętrznych lub statutów pod kątem ich spójności z powszechnie obowiązującym prawem krajowym oraz UE i udokumentują realizację ww. przedsięwzięcia w sprawozdaniu z posiedzenia zarządu, co będzie sprawdzone podczas najbliższej kontroli prowadzonej przez ULC.
- 5.2.** Przypomina się o stosowaniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2003 r. w sprawie zrzutów ze statku powietrznego (Dz. U. z 2003 r. Nr 230, poz. 2299).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

193

**KOMUNIKAT NR 105
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 110/03

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 20 lipca 2003 r. na szybowcu SZD-50-3A Puchacz,

pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 16 oraz instruktora-pilota szybowcowego, lat 50, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej **„Służby lotniskowe. Obsługa naziemna – E4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga w składzie uczeń-pilot i instruktor wystartowała do lotu szkolnego szybowcem holowanym przez samolot. W trakcie rozbiegu, szybowiec najechał na poprzeczną nierówność terenową (powstałą w wyniku eksploatacji górniczej), w wyniku czego nastąpiło przedwczesne odbicie się szybowca od powierzchni lotniska. Instruktor nie zdążył zareagować na odruchowe oddanie drążka sterowego przez ucznia-pilota, co spowodowało przyziemienie na przednie kołko i ponowne odbicie. Szybowiec oderwał się, więc załoga kontynuowała start. Nie stwierdzając żadnych nieprawidłowości w pilotażu, kontynuowała wznoszenie do wysokości 400m, gdzie uczeń-pilot wyczepił szybowiec, kontynuując lot po kręgu, zgodnie z zada-

niem. Po lądowaniu stwierdzono uszkodzenie przedniej części kadłuba.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- zbyt energiczna reakcja ucznia-pilota na odbicie szybowca od nawierzchni pasa startów podczas rozbiegu;
- niedokładne sprawdzenie pasa startów przed rozpoczęciem lotów szkolnych;
- ukryta wada materiałowa półwręgi przedniej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

194

KOMUNIKAT NR 106 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 153/06

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 2 lipca 2006 r. na szybowcu KR-03A Puchatek, pilotowanym przez ucznia-pilota oraz instruktora-pilota szybowcowego, lat 44, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”
w grupie przyczynowej **„Uszkodzenie konstrukcji – T5”**

oraz do kategorii: **„Czynnik środowiskowy”**
w grupie przyczynowej **„Służby lotniskowe. Obsługa naziemna – E4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Instruktor-pilot wykonywał lądowanie po locie szkolnym z uczniem-pilotem, wg zadania AI/3. Po wylądowaniu, podczas toczenia się po wyznaczonym pasie, w końcowej fazie dobiegu, szybowiec wjechał w niewidoczną wyrwę w ziemi. W wyniku tego zdarzenia doszło do pęknięcia półwidelca podwozia głównego. Załoga nie odniosła obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- niewykrycie, w trakcie poprzedzających wypadek prac obsługowych i przeglądów objawów postępującej korozji wahacza podwozia pod warstwą lakierniczą, co doprowadziło do powstania ogniska zmęczenia na przekroju wahacza w miejscu skokowej zmiany jego sztywności;

- wpadnięcie koła w niewidoczną dla załogi wyrwę w ziemi, co spowodowało złamanie zawieszenia podwozia.

Okolicznością sprzyjającą było niedokładne sprawdzenie jakości drogi startowej lotniska przeznaczonej do użytkowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

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
