DZIENNIK URZĘDOWY
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 14 października 2008 r. Nr 11

TREŚĆ:
Poz.

ZARZĄDZENIA:

156 – Nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2008 r. w sprawie wprowadzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa” 314

157 – Nr 26 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2008 r. w sprawie zmiany „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa” 320

158 – Nr 23 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 sierpnia 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Inspektora Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych 320

159 – Nr 27 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 października 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Raportu Uznania Wiedzy 321

DECYZJA

160 – Nr 30 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 września 2008 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 322

KOMUNIKATY:

161 – Nr 75 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 11/07 323

162 – Nr 76 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 83/05 324

163 – Nr 77 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 373/07 325

164 – Nr 78 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 182/06 326

165 – Nr 79 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 519/07 327

166 – Nr 80 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 410/07 328

167 – Nr 81 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 270/06 329

168 – Nr 82 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 296/06 330

169 – Nr 83 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 202/06 330

170 – Nr 84 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 499/08 332

171 – Nr 85 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 62/06 332

172 – Nr 86 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 533/08 333

173 – Nr 87 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 264/05 334

174 – Nr 88 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 503/08 335

175 – Nr 89 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 209/06 336

176 – Nr 90 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 153/04 337

177 – Nr 91 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 283/06 338

178 – Nr 92 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 166/06 339

179 – Nr 93 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 września 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 201/03 340

156

ZARZĄDZENIE NR 20
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 lipca 2008 r.

w sprawie wprowadzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa”

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.[1)]) w związku z pkt 5.1.8, Tomu III Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.[2)]), wprowadzonego oświadczeniem rządowym z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. Nr 146, poz. 1413) oraz OPS 1.820 Załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (*Dz. U. L 373 z 31.12.1991, str. 4-8, z późn. zm.)* zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do stosowania „Instrukcję prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa” stanowiącą załącznik do zarządzenia, zwaną dalej „instrukcją”.

[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 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

[2)] Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

§ 2

W sprawach nieuregulowanych w niniejszej instrukcji stosuje się przepisy:

1) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.);

2) rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie dokumentacji przetwarzania danych osobowych oraz warunków technicznych i organizacyjnych, jakim powinny odpowiadać urządzenia i systemy informatyczne służące do przetwarzania danych osobowych (Dz. U. Nr 100, poz. 1024);

3) rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie wzoru zgłoszenia zbioru danych do rejestracji Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych (Dz. U. Nr 100, poz. 1025).

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Załącznik do Zarządzenia nr 20
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 lipca 2008 r.

Instrukcja prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa

Rozdział I
Przepisy ogólne

§ 1

Użyte w instrukcji określenia i zwroty oznaczają:

1) administrator danych – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub upoważnionego przez niego Naczelnika Wydziału Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Departamencie Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
2) ewidencja – ewidencję pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa;
3) Naczelnik – Naczelnika Wydziału Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Departamencie Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
4) Prezes ULC – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
5) radiobikon – (*radiobeacon*) nadajnik sygnału niebezpieczeństwa;
6) ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego;
7) ustawa – ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 roku *o ochronie danych osobowych*.

§ 2

1. Ewidencja prowadzona jest przez Prezesa ULC.
2. Administrator danych zgłasza ewidencję do rejestracji Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych.
3. Ewidencja prowadzona jest w formie elektronicznej.

§ 3

1. Naczelnik wyznacza osobę odpowiedzialną za prowadzenie i przetwarzanie danych osobowych w ewidencji.
2. Naczelnik sprawuje nadzór nad przetwarzaniem danych w ewidencji.
3. Osoba odpowiedzialna za przetwarzanie danych w ewidencji, ściśle współpracuje z Wydziałem Informatyki w Biurze Dyrektora Generalnego ULC. Wyznaczony pracownik Wydziału Informatyki sprawuje nadzór nad programem wykorzystywanym do ewidencji.
4. Osoba odpowiedzialna za prowadzenie ewidencji, przed dokonaniem rejestracji nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, jest zobowiązana do dokonania weryfikacji danych zawartych w formularzu rejestracyjnym z danymi znajdującymi się w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych, prowadzonym przez Prezesa ULC oraz wykazem przydzielonych numerów identyfikacyjnych MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*) prowadzonym przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Rozdział 2
Rejestracja pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa

§ 4

1. Wpis radiobikonu do ewidencji następuje na podstawie formularza rejestracyjnego, składanego w formie elektronicznej oraz pisemnej przez właściciela lub użytkownika radiobikonu, zawierającego następujące dane:
   1) cel złożenia formularza rejestracyjnego;
   2) nazwę producenta;
   3) model i numer seryjny radiobikonu;
   4) numer certyfikatu COSPAS – SARSAT;
   5) rodzaj radiobikonu;
   6) rodzaj aktywacji;
   7) przeznaczenie radiobikonu;
   8) składający się z 15 znaków heksadecymalny kod indentyfikacyjny radiobikonu;
   9) imię i nazwisko albo nazwę właściciela lub użytkownika radiobikonu;
   10) adres, telefon, fax, telefon komórkowy, e-mail, w tym dane do kontaktu dostępne 24 godziny na dobę;
   11) dodatkowo dla radiobikonu umieszczonego na statku powietrznym albo statku:
      a) nazwę statku powietrznego albo statku,
      b) model statku powietrznego albo typ statku,
      c) znak rozpoznawczy statku powietrznego albo statku,
      d) kolor statku powietrznego albo statku,
      e) lotnisko bazowe statku powietrznego albo port bazowy statku,
      f) maksymalną liczbę osób na pokładzie statku powietrznego albo statku,
      g) przeznaczenie statku powietrznego,
      h) wyporność, długość statku,
      i) sygnał wywoławczy i numer MMSI statku,
      j) system łączności i nawigacji statku powietrznego albo statku.

2. Za prawdziwość danych podanych w formularzu rejestracyjnym, o którym mowa w ust. 1, a w szczególności kodu radiobikonu, o którym mowa w ust. 1 pkt 8, odpowiada składający formularz rejestracyjny.

3. Wzór formularza rejestracyjnego określa załącznik nr 1 do instrukcji.

§ 5

Do formularza rejestracyjnego składanego przez właściciela lub użytkownika radiobikonu dołącza się pisemne oświadczenie o:
1) wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych osób fizycznych zawartych w formularzu rejestracyjnym, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do instrukcji;
2) oświadczenie o niezarejestrowaniu radiobikonu w ewidencji lub rejestrze prowadzonym przez właściwy organ innego państwa, którego wzór stanowi załącznik nr 3 do instrukcji.

§ 6

1. Ewidencja aktualizowana jest na bieżąco.
2. Formularze rejestracyjne w formie pisemnej, wypełniane przez właściciela lub użytkownika są archiwizowane na bieżąco.
3. Radiobikon wpisywany jest do ewidencji tylko pod jednym numerem ewidencyjnym.
4. Numer ewidencyjny radiobikonu składa się z: oznaczenia PL, litery M, A albo P oraz czterech liczb, np. PL M-0000, z tym, że litera M przypisywana jest morskim radiobikonom (EPIRB), litera A – lotniczym radiobikonom (ELT), a litera P – osobistym radiobikonom (PLB).
5. Upoważnia się Naczelnika do wydawania, w imieniu Prezesa ULC, dla właścicieli lub użytkowników radiobikonów pisemnej informacji o dokonaniu wpisu radiobikonu do ewidencji.

§ 7

1. Wykreślenie radiobikonu z ewidencji dokonywane jest:
   1) na wniosek właściciela lub użytkownika zarejestrowanego radiobikonu;
   2) na skutek skreślenia statku powietrznego z rejestru statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa ULC;
   3) w przypadku, gdy statek powietrzny albo statek zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony lub został odnaleziony, ale znajduje się w miejscu niedostępnym;
   4) gdy statek powietrzny albo statek uległ trwałemu zniszczeniu;
   5) w przypadku, gdy dane zgłoszone do ewidencji są niezgodne ze stanem faktycznym, a w terminie, w którym Prezes ULC wezwał właściciela lub użytkownika radiobikonu do uzupełnienia lub usunięcia nieprawidłowości nie zostały one uzupełnione lub usunięte.
2. Właściciela lub użytkownika wykreśla się z ewidencji, usuwając dane w sposób trwały.
3. Formularz rejestracyjny podlega trwałemu zniszczeniu po upływie pięciu lat od dnia wykreślenia radiobikonu albo właściciela lub użytkownika z ewidencji.

Rozdział 3
Udostępnianie danych z ewidencji

§ 8

1. Osoba odpowiedzialna za prowadzenie ewidencji lub Naczelnik może udostępnić dane zawarte w ewidencji osobie, której te dane dotyczą.
2. Dane zawarte w ewidencji Naczelnik udostępnia instytucjom i osobom bezpośrednio zaangażowanym w prowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowni-

czej oraz w celu identyfikacji sygnałów niebezpieczeństwa.

Rozdział 4
Przechowywanie danych zawartych w ewidencji

§ 9

1. Dane zawarte w ewidencji zabezpiecza się przed udostępnieniem ich osobom nieupoważnionym, zapoznaniem się z nimi przez osobę nieuprawnioną, przetwarzaniem z naruszeniem ustawy oraz zmianą, utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem.
2. Komputer, w którym znajduje się ewidencja powinien być zabezpieczony przed utratą danych, spowodowanych awarią zasilania lub innymi zakłóceniami.
3. System informatyczny przetwarzający dane osobowe zawarte w ewidencji powinien być wyposażony w programy uwierzytelniające użytkownika oraz kontrolujące dostęp do danych, zamieszczonych w ewidencji.
4. Komputer, o którym mowa w ust. 2, nie powinien być podłączony do sieci wewnętrznej ani do sieci zewnętrznej.
5. Kopię zapasową ewidencji należy wykonywać w dwóch egzemplarzach na oddzielnych płytach CD. Kopię należy wykonywać raz na sześć miesięcy.

Załącznik nr 1

WZÓR

406 MHz BEACON
FORMULARZ REJESTRACYJNY – REGISTRATION CARD

CEL ZŁOŻENIA FORMULARZA: (proszę zaznaczyć „x”)/REASON FOR REGISTRATION: (please tick ✓)

☐ Rejestracja nowego Beaconu/New Beacon Registration
☐ Zmiana dotycząca zarejestrowanego Beaconu/ Change Beacon Registration
☐ Zmiana właściciela/użytkownika Beaconu/Change of Owner Ownership
☐ Zmiana pozostałych informacji (np. kolor samolotu)/Change Other Information (eg. color of aircraft)
☐ Usunięcie danych z elektronicznej ewidencji o radiobikonach/Remove Information From Database of Beacon

Producent Beaconu:/Make of Beacon:		**Model/Model:**	
Numer seryjny:/Serial No.:			
Numer certyfikatu typu COSPAS – SARSAT:/COSPAS – SARSAT Type Approval No.:			
Rodzaj Beaconu: (proszę zaznaczyć „x”) **Type of beacon: (please tick ✓)** ☐ EPIRB ☐ ELT ☐ PLB	**Rodzaj aktywacji: (proszę zaznaczyć „x”)** **Type of activated: (please tick ✓)** ☐ Aktywacja manualna/Manualny activated ☐ Aktywacja automatyczna/Automatically activated	**Przeznaczenie: (proszę zaznaczyć „x”)** **Use of Beacon: (please tick ✓)** ☐ Morski/Maritime ☐ Lotniczy/Aviation ☐ Lądowy/Land	

15 HEKSADECYMALNY KOD IDENTYFIKACYJNY BEACONU
BEACON INDETFICATION CODE 15 CHARACTER HEXADECIMAL MUST BE PROVIDED BELOW

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

DANE WŁAŚCICIELA/UŻYTKOWNIKA
USER DATA (Owner or Ownership)

Nazwisko i imię (nazwa instytucji):
Name:

Adres:/Address:

Telefon:/Telephone No.:

Tel. kom.:/Mobile No.:

Faks:/Fax No.:

E – mail/E – mail:

DANE KONTAKTOWE DOSTĘPNE 24h NA DOBĘ
24 HOUR CONTACT

Nazwisko i imię (nazwa instytucji):
Name:

Adres:/Address:

Telefon:/Telephone No.:

Tel. kom.:/Mobile No.:

Faks:/Fax No.:

DANE DOTYCZĄCE STATKU POWIETRZNEGO
AIRCRAFT DETAILS

Nazwa statku powietrznego:
Aircraft Name:

Model/Model:

Znak rozpoznawczy:/Aircraft Registration Marking:

Kolor:/Color of Aircraft:

Lotnisko bazowe:/Home Airoprt :

Max. liczba osób na pokładzie:/Max. Number of Persons on Board:

Typ: (proszę zaznaczyć „x”)
Type: (please tick ✓)
☐ Samolot/Aircraft
☐ Śmigłowiec/Helicopter
☐ Szybowiec/Glider
☐ Motoszybowiec/Moto Glider
☐ Balon/Airballoon
☐ Inny/Other

Przeznaczenie: (proszę zaznaczyć „x”)
Use: (please tick ✓)
Pasażerski/Passengers
Towarowy/Cargo

System łączności/nawigacji: (proszę zaznaczyć „x”)
Communication/Navigation: (please tick ✓)
☐ VHF ☐ ADF
☐ HF ☐ RNAV
☐ Data ☐ Intertian Nav
☐ VOR ☐ GPS
☐ DME ☐ Inny/Other

DANE DOTYCZĄCE STATKU
VESSEL DETAILS

Nazwa statku:
Vessel Name:

Znak rozpoznawczy:/Vessel Registration No.:

Wyporność:/Gross Tonnage:

Długość:/Vessel Length:

Sygnał wywoławczy:/Radio Call Sign:

Numer MMSI:/MMSI Numbers:

Kolor:/Color of Vessel:

Port bazowy:/Home port:

Max. liczba osób na pokładzie:/Max. Number of Persons on Board:

Typ:/Type:

System łączności/nawigacji: (proszę zaznaczyć „x”)
Communication/Navigation: (please tick ✓)

☐ VHF ☐ GPS
☐ MF ☐ Inny/Other
☐ HF
☐ DSC

……/……
czytelny podpis – signature/data – date

Załącznik nr 2

WZÓR

……..
……..
……..
(dane osoby zgłaszającej)

OŚWIADCZENIE O ZGODZIE NA PRZETWARZANIE DANYCH OSOBOWYCH

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych, zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. *o ochronie danych osobowych* (Dz. U. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.), zawartych w formularzu rejestracyjnym – *registration card,* składanym w celu wpisu nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*) do ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dla potrzeb służb poszukiwania i ratownictwa oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także instytucji i osób bezpośrednio zaangażowanych w prowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczej oraz w celu identyfikacji sygnałów niebezpieczeństwa.

……. ……
(miejscowość, data) (podpis)

Załącznik nr 3

WZÓR

……..
……..
……..
(dane podmiotu zgłaszającego)

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*) ……
…….....……..
(rodzaj nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*))

o nr ……, model ……., do którego składam zgłoszenie rejestracyjne o wpisanie do ewidencji nadajników sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*) prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nie jest zarejestrowany w ewidencji lub rejestrze prowadzonym przez właściwy organ innego państwa.

……. ……
(miejscowość, data) (podpis)

157

ZARZĄDZENIE NR 26
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 września 2008 r.

w sprawie zmiany „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa”

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.[1)]) w zw. z pkt 5.1.8, Tomu III Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.[2)]), wprowadzonego oświadczeniem rządowym z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. Nr 146, poz. 1413) oraz OPS 1.820 Załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE z 1991 r., L 373, str. 4-8, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2008 r. w sprawie wprowadzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa”, w załączniku do zarządzenia w § 4 ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„1. Wpis radiobikonu do ewidencji następuje na podstawie formularza rejestracyjnego, składanego w formie pisemnej przez właściciela lub użytkownika radiobikonu, zawierającego następujące dane:”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

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 97, poz. 625 i Nr 144, poz. 901.

2) Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

158

ZARZĄDZENIE NR 23
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 sierpnia 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Inspektora Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.[1)]) zarządza się, co następuje:

§ **1.** Wprowadza się do stosowania Podręcznik Inspektora Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych stanowiący załącznik do niniejszego rozporządzenia[2].

1) Zmiany tekstu jednolitego 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, Nr 144, poz. 901.

2) Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej, ULC, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (0-22) 520 73 14, (0-22) 520 73 15.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

159

ZARZĄDZENIE NR 27
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 października 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Raportu Uznania Wiedzy

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.[1]) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do stosowania Raport Uznania Wiedzy, wydanie drugie, stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia[2].

§ 2

Traci moc zarządzenie Nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 listopada 2007 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Raportu Uznania Wiedzy.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem opublikowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

---

[1] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331, Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 2008 r. Nr 97, poz. 625 i 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.

160

DECYZJA NR 30
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 września 2008 r.

w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.[1)]) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się:
1) zmianę oznaczenia dróg lotniczych T/UT717 na P/UP866;
2) wprowadzenie dodatkowego segmentu GOTIX – OSMAT w drogach lotniczych P/UP866:

Oznaczenie drogi lotniczej	Znaczący punkt nawigacyjny	Kierunek magnetyczny drogi	Długość /km/	Granice pionowe Klasyfikacja przestrzeni	Min. ↓	Min. ↑	Szer. drogi lot.	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
P866 FIR UKLL FIR EPWW	▲ **GOTIX** 50°01'18"N 023°12'43"E ∆ **OSMAT** ∆**UREKO** **(...)** ▲**LIMVA**							
		330	27.3	285 125 C	140			
		326	49.2					
			BEZ ZMIAN					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
UP866 FIR UKLL FIR EPWW	▲ **GOTIX** 50°01'18"N 023°12'43"E ∆ **OSMAT** ▲**LIMVA**							
		330	27.3	460 285 C	300			
		326	192.5					

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 20 listopada 2008 r.

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 97, poz. 625 i Nr 144, poz. 901.*

161

KOMUNIKAT NR 75
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 11/07

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 styczna 2007 r. na samolocie Cessna 152, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 61 oraz ucznia-pilota, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”
w grupie przyczynowej **„Błędy konstrukcyjne, producenta – T9”.**

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Załoga samolotu wykonywała doskonalące loty szkolne po kręgu. Po dwóch planowanych lotach, instruktor, na prośbę ucznia-pilota, zgodził się na lot dodatkowy. W trakcie kołowania na start, instruktor zaplanował, że na wysokości około 400stóp (122m) spowoduje imitację przerwy w pracy silnika oraz przypomniał uczniowi o przestrzeganiu warunków lotu (kąta wznoszenia i prędkości wznoszenia). Start do lotu odbył się normalnie, z lekką utratą kierunku w prawo, spowodowaną bocznym wiatrem. Na wysokości około 300stóp (91m) nastąpił głośny wybuch pod maską silnika i dał się wyczuć zapach spalonego oleju. Silnik nie przerwał pracy. Instruktor natychmiast wydał uczniowi komendę „puść stery” i przejął sterowanie. Samolot znajdował się nad lasem, jednakże instruktor ocenił, że wysokość i odległość pozwalają na wykonanie powrotu na lotnisko. Wykonał zakręt w lewo pod wiatr, zmniejszył moc silnika i z prędkością 130km/h kontynuował lot. Mając pewność dolotu do lotniska, wypuścił klapy do lądowania i bezpiecznie lądował na trawie, na początku roboczej części lotniska. Po przyziemieniu instruktor wyłączył silnik.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego była awaria silnika, polegająca na pęknięciu głowicy cylindra nr 4 na całym obwodzie, co wymusiło lądowanie awaryjne. Przyczyną pęknięcia głowicy była wada materiałowa, powstała na etapie produkcji. Mikropęknięcia i pękanie zmęczeniowe, poprzedzające pęknięcie głowicy, były nie do wykrycia w przeglądach przewidzianych w dokumentacji samolotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Użytkownicy silników Lycoming serii O-235, do czasu wydania przez producenta silnika i/lub Nadzór USA odpowiednich zaleceń, rozważyć wprowadzenie inspekcji cylindrów silników Lycoming serii O-235 na okoliczność pęknięć (np. co 50h).

4.2. Użytkownicy silników Lycoming serii O-235, rozważyć wymianę cylindrów w przypadku, gdy noszą one sąsiednie numery seryjne do numeru seryjnego pękniętego cylindra, tj. numer części ECLW11633ST, numer seryjny 4230-5.

4.3. Użytkownik, samolot SP-KOL: zgodnie z wymogami wynikającymi z Uzupełniających Certyfikatów Typu Samolotu i SA1008NW:
- uzupełnić IUwL;
- uzupełnić tablicę przyrządów o wymagane tabliczki informacyjne.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Użytkownicy samolotów z silnikami Lycoming serii O-235, zweryfikować TBO (Time Between Overhaul) zgodnie z rekomendacją producenta zawartą w Service Instruction No.1009AS.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

162

KOMUNIKAT NR 76
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 83/05

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 29 maja 2005 r., na samolocie PZL-104 Wilga 35A, pilotowany przez pilota zawodowego, instruktora, lat 22 oraz pilota turystycznego samolotowego, lat 20, klasyfikuję do kategorii:

„**Czynnik techniczny”**
w grupie przyczynowej **„Uszkodzenie silnika, niesprawność – T2”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Po wystartowaniu samolotem PZL-104 Wilga przez ucznia-pilota i osiągnięciu wysokości 450-500m, instruktor rozpoczął regulację składu mieszanki poprawką wysokości. Po około 10min. lotu nastąpiła przerwa w pracy silnika. Instruktor przejął sterowanie samolotem i wycofał poprawkę wysokości, ale silnik nie wznowił pracy. Instruktor podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym w terenie przygodnym. W trakcie przyziemienia, samolot uderzył kołem o miedzę i zatrzymał się po około 100m dobiegu. Samolot uległ uszkodzeniu. Załoga nie odniosła obrażeń i samodzielnie opuściła kabinę. Po opuszczeniu samolotu i stwierdzeniu uszkodzeń, instruktor powiadomił o zdarzeniu.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było rozłączenie cięgna sterującego poprawką wysokości i samoczynne przestawienie dźwigni regulacji składu mieszanki na gaźniku, co spowodowało nadmierne zubożenie mieszanki. W wyniku tego, silnik przerwał pracę i samolot lądował awaryjnie w terenie przygodnym, ulegając uszkodzeniu.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- niestaranna obsługa przy wykonywaniu przeglądów przedlotowych oraz ostatniego przeglądu 300-godzinnego,
- nieuzasadnione użycie przez pilota poprawki wysokości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. W jednostkach eksploatujących samoloty z silnikami AI-14, we wszystkich odmianach, dokonać sprawdzenia stanu złącz na cięgnie Arensa sterującym poprawką wysokości.

4.2. Dyrektorzy jednostek Aeroklubu Polskiego mają dopilnować prowadzenia na bieżąco dokumentacji samolotów przez służby techniczne.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Przeprowadzenie kontroli stanu połączeń układu sterownia składem mieszanki na samolotach z silnikach Ai-14RA, przez inspektorów zdatności przy najbliższym przeglądzie zdatności do lotu (wydanie lub przedłużenie ARC). Stwierdzone nieprawidłowości powinny być zgłaszane do Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

163

KOMUNIKAT NR 77
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 373/07

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 29 sierpnia 2007 r. na szybowcu LAK17 AT, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 39 oraz na samolocie Jak-12A, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 80, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”
w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**
oraz do kategorii: **„Czynnik organizacyjny”**
w grupie przyczynowej **„Inne - O12”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku, gdzie odbywały się zawody szybowcowe, o godzinie 11.30 wylądował samolot Jak-12, który miał być przeznaczony do holowania szybowców. Trzydzieści minut później, po przyjęciu w formie ustnej samolotu od pilota przebazowującego, miejscowy pilot przystąpił do wykonywania lotów holowniczych.

Pierwsza faza startu zespołu samolot-szybowiec przebiegła normalnie. Po starcie, w fazie wytrzymania przy prędkości około 130km/h, nastąpiło gwałtowne, niezamierzone wznoszenie samolotu. Pilot szybowca widząc wzrastający kąt wznoszenia samolotu holującego na wysokość lotu około 10m, podjął decyzję o wyczepieniu. Następnie wychylił ster wysokości, oddając drążek sterowy od siebie w celu zwiększenia prędkości szybowca. Szybowiec uderzył przodem kadłuba pod kątem około 20°, a następnie podwoziem głównym w powierzchnię lotniska. Zatrzymanie szybowca nastąpiło po uderzeniu o powierzchnię lotniska i wykonaniu obrotu w lewo o około 70°.

Samolot po wyczepieniu szybowca nadal się wznosił do osiągnięcia kąta około 45°, z tendencją dalszego jego zwiększania. Pilot samolotu energicznym ruchem w lewo sterownicą nożną, wprowadził samolot do normalnego lotu i bezpiecznie wylądował.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było niesprawdzenie przez pilota holującego ustawienia trymera steru wysokości przed startem i wykonanie startu z trymerem ustawionym w położeniu „ciężki na ogon”.

Okolicznościami sprzyjającymi były uchybienia organizacyjne, które spowodowały nadmierny pośpiech, czego wynikiem były:

- brak czasu na przeprowadzenie treningu w kabinie;
- brak formalnie wymaganego właściwego przekazania i przyjęcia samolotu holującego przed wykonaniem lotów.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Według PKBWL, organizator powinien przewidzieć potrzeby dotyczące samolotów holujących, między innymi dokonać analizy resursów i zorganizować wcześniejszy przylot i przyjęcie samolotu zastępczego.

Zdaniem PKBWL, piloci po dłuższej przerwie w wykonywaniu lotów na danym statku powietrznym powinni przypomnieć sobie charakterystyki lotne oraz przeprowadzić trening w kabinie w celu przypomnienia czynności, które należy wykonać w kabinie w różnych fazach lotu. Bardzo pomocną byłaby tu lista kontrolna czynności („checz lista”), znajdująca się na pokładzie statku powietrznego. Szczególnie jest to istotne przy statkach powietrznych, zarejestrowanych w kategorii specjalnej, gdzie każdy egzemplarz może się różnić od innych, zarówno w wyposażeniu jak i czynnościach, które należy wykonać w różnych fazach lotu.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

W związku z powtarzającymi się błędami przy przekazywaniu statków powietrznych przez pilotów podczas wykonywania lotów, zwraca się uwagę użytkownikom, operatorom na konieczność sprawdzenia czy w Instrukcjach Wykonywania Lotów oraz w Instrukcjach Operacyjnych znajdują się procedury przekazywania statków powietrznych przez personel latający w czasie wykonywania operacji lotniczych. W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub, gdy są pominięte, należy uzupełnić instrukcje o właściwe zapisy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

164

KOMUNIKAT NR 78
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 182/06

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 SZD-9bis Bocian, pilotowanym przez ucznia-pilota , lat 32, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej **„System szkolenia - O2”**
oraz do kategorii: **„Czynnik ludzki”**
w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

W ramach lotów szkolnych, uczeń-pilot wykonywała lot sprawdzający z instruktorem przed wylotem samodzielnym. Instruktor nie miał uwag do sposobu wykonywania lotu. Po około 15 minutach uczeń-pilot wykonała, na holu, start do lotu samodzielnego. Lot na holu, wyczepienie, lot po kręgu i zajście do lądowania przebiegły prawidłowo. Lot szybowy uczeń-pilot wykonała z częściowo otwartymi hamulcami aerodynamicznymi, które przed przyziemieniem, w obawie o zahamowanie koła, prawie całkowicie zamknęła. Kiedy zauważyła, że zbyt szybko zbliża się do ziemi, gwałtownie ściągnęła drążek sterowy „na siebie”. Przyziemienie szybowca nastąpiło 40m przed dolnym ogranicznikiem; na zwiększonej prędkości szybowiec wzniósł się ponownie na wysokość 3-4m. W tym momencie kierujący lotami podał przez radio komendę „*Nie oddawaj drążka*”. Uczeń-pilot nie słysząc komendy oddała drążek sterowy „od siebie”. Spowodowało to zniżanie szybowca i „twarde” przyziemienie na płozę przednią i podwozie główne, które uległo uszkodzeniu. Szybowiec ponownie odbił się od ziemi na wysokość 2m i po przebyciu około 30m przyziemił początkowo na płozę ogonową, a następnie na podwozie główne i, nie odrywając się od podłoża, zaczął tracić kierunek w lewo. Po utracie kierunku o kąt 90° w lewo, zatrzymał się na wysokości litery T.

Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd ucznia-pilota podczas lądowania, polegający na zbyt późnym rozpoczęciu wyrównania, co spowodowało:

- przyziemienie szybowca bez fazy wyrównania (załamania), na zbyt dużej prędkości z niedolotem około 40m przed dolnym ogranicznikiem;
- ponowne oderwanie się szybowca od ziemi w wyniku ściągnięcia drążka sterowego „na siebie”;
- „twarde” przyziemienie na przednią płozę i koło po oddaniu drążka „od siebie”.

Wpływ na popełnienie błędu miała niepełna obserwacja lotu ucznia-pilota przez instruktora oraz kierującego lotami i nieudzielenie odpowiedniej pomocy uczniowi-pilotowi na etapie lądowania.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych. Uważa jednak, że we wszystkich 10 lotach samodzielnych na zadanie AII, ćwiczenie 8, należy prowadzić obserwację całego lotu ucznia-pilota przez instruktora lub kierującego lotami i udzielać odpowiedniej pomocy uczniowi-pilotowi, szczególnie na etapie lądowania. Jak wynika bowiem z wieloletniego doświadczenia w szkoleniu lotniczym, pierwsze loty samodzielne, wykonywane z dużym napięciem emocjonalnym, uczniowie-piloci wykonują poprawnie. Natomiast w kolejnych, po ustąpieniu emocji, dochodzi niekiedy do popełniania poważnych błędów w technice pilotowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

165

KOMUNIKAT NR 79
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 519/07

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 22 grudnia 2007 r., na samolocie ultralekkim JK-05L JUNIOR, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 49, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, posiadający uprawnienia pilota zawodowego, doświadczalnego I kl., realizował program prób samolotu ultralekkiego JK-05L JUNIOR. W czasie wykonywania pomiarowego wznoszenia w locie próbnym, na wysokości około 4000stóp, pilot usłyszał głośny hałas w okolicy kadłuba. Pilot przerwał wznoszenie, pracę silnika ocenił jako stabilną i zdecydował o powrocie na lotnisko. Po lądowaniu, pilot stwierdził rozwarstwienie krawędzi spływu lewego skrzydła w okolicy klapolotki (w pobliżu końcówki skrzydła).

W wyniku zewnętrznych oględzin stwierdzono, że otworki odpowietrzające wewnętrzną przestrzeń w obu skrzydłach, wykonane w żebrach nasadowych, zaklejone zostały tabliczkami (naklejkami) identyfikacyjnymi. Z konstrukcji skrzydła wynika, że są to jedyne otworki odpowietrzające, tzn. umożliwiające wyrównanie ciśnienia występującego w skrzydle z ciśnieniem powietrza znajdującego się na zewnątrz skrzydła. Podczas wznoszenia się samolotu, ciśnienie powietrza otaczającego skrzydła, zmniejszyło się, natomiast większe ciśnienie powietrza, znajdujące się wewnątrz skrzydła, dążące do wyrównania ciśnienia, nie było w stanie wydostać się na zewnątrz, ponieważ zostały zaklejone otworki odpowietrzające. Tak powstałe znaczne nadciśnienie wewnątrz skrzydła doprowadziło do odkształcenia powierzchni skrzydła, a następnie do rozerwania krawędzi spływu lewego skrzydła. Proces niszczenia konstrukcji skrzydła ustał z chwilą wyrównania się ciśnień.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną zdarzenia lotniczego był błąd w procesie wytwarzania skrzydeł, polegający na zaklejeniu jedynych otworków odpowietrzających zamkniętą przestrzeń wewnątrz konstrukcji oraz niewykrycie tego przez kontrolę jakości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Wprowadzenie zwiększonej kontroli wykonania i drożności otworów odpowietrzających w postaci zapisów w instrukcjach wykonawczych i w instrukcji użytkowania w locie.

4.2. Powiększenie średnicy otworów w żebrach nasadowych.

4.3. Wykonanie dodatkowych otworów drenażowych w dolnej powierzchni skrzydła i otworu w żebrze, za spływem przedlotkowym.

4.4. Poinformowanie użytkowników samolotów JK-05L o konieczności sprawdzenia drożności otworów odpowietrzających i wprowadzenia otworów drenażowych.

4.5. Powiadomienie producentów statków powietrznych, wykonywanych z kompozytów polimerowych, o ustaleniach zawartych w niniejszym raporcie.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Wydana zostanie Dyrektywa Zdatności dla samolotów JK-05 JUNIOR w zakresie:

- wprowadzenia w strukturach kompozytowych skrzydeł i usterzeń dodatkowych otworów wentylacyjnych;
- wprowadzenia w IUwLiOT samolotów, zapisów w zakresie identyfikacji i kontroli drożności otworów drenażowych i wentylacyjnych struktury;
- jednorazowego przeglądu struktury wytrzymałościowej samolotów (jako działania korygujące po katastrofie samolotu typu JK-05 JUNIOR w Hiszpanii i niniejszym zdarzeniu lotniczym samolotu JK-05L JUNIOR).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

166

KOMUNIKAT NR 80
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 410/07

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 23 września 2007 r. na motolotni Libre-3, pilotowanej przez pilota motolotni, lat 20 oraz na motolotni Hazard-15, pilotowanej przez pilota motolotni, lat 33, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Piloci wykonywali lot po trasie na wysokości 300m AGL, z międzylądowaniem na lotnisku aeroklubowym. W odległości około 2km od lotniska, pilot motolotni Hazard-15 polecił pilotowi motolotni Libre-3, aby ten obniżył wysokość lotu do wysokości 100-120m, na jakiej aktualnie wykonywał lot. Po wykonaniu zniżania, motolotnia Libre-3 znajdowała się z tyłu, po prawej stronie, za motolotnią Hazard-15, w odległości 20-30m. W ciągu następnych kilkunastu sekund odległość między motolotniami zmniejszała się, aż do momentu ich zderzenia. Lewa końcowa krawędź natarcia motolotni Libre-3 uderzyła w prawą stronę tylnego siedzenia motolotni Hazard-15. Następnie motolotnia Libre-3 przesunęła się przed przodem motolotni, po czym przeszła do lotu autorotacyjnego w osi podłużnej i pionowo spadła na ziemię. Pilot i pasażer motolotni Libre-3 ponieśli śmierć na miejscu. Pilot drugiej motolotni wylądował na lotnisku.

3. Przyczyna wypadku:

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

- niezachowanie przez pilota motolotni Libre-3 bezpiecznej odległości względem motolotni Hazard-15;
- wykonanie przez pilota motolotni Libre-3 zakrętu w lewo, co bezpośrednio doprowadziło do zderzenia z motolotnią Hazard-15.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było niewielkie doświadczenie lotnicze pilota motolotni Libre-3.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PKBWL rekomenduje pilotom, aby ich motolotnie, szczególnie dwumiejscowe, jeśli jest to możliwe, przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających ze specyfiki konstrukcji i innych istotnych uwarunkowań odnoszących się do danego egzemplarza, wyposażane były w spadochronowe systemy ratownicze.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

167

KOMUNIKAT NR 81
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 270/06

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 1 września 2006 r. na lotnisku Warszawa-Okęcie, z udziałem samolotów Airbus A320 i Embraer EMB170, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Załoga samolotu A320 otrzymała zezwolenie kontroli ruchu naziemnego na kołowanie drogą A, a następnie drogą kołowania E do progu drogi startowej RWY29. Pilot samolotu A320 potwierdził właściwie otrzymaną zgodę na kołowanie, pomimo to pokołował prosto drogą kołowania A4, zajmując RWY29, zamiast skręcić w lewo w drogę kołowania E1 i dalej drogą kołowania E, aż do progu drogi RWY29.

W tym czasie na RWY29 rozpoczął start samolot EMB170. W zaistniałej sytuacji, kontroler wieży lotniska wydał załodze samolotu EMB170 polecenie zatrzymania się, a kontroler ruchu naziemnego – polecenie zatrzymania się dla załogi samolotu A320. Załogi wykonały wydane im radiowe komendy.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego był błąd załogi samolotu A320, polegający na kołowaniu niewłaściwą drogą kołowania i naruszeniu bezpieczeństwa drogi startowej 29.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu poważnego incydentu były:
- prace budowlane, prowadzone na lotnisku;
- mapy Jeppesen´a z dnia 30.06.2006 r., które nie przedstawiały rzeczywistej sytuacji panującej na lotnisku w związku z jego przebudową.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Sprawdzić czytelność oznakowania poziomego i pionowego w miejscu zdarzenia.

4.2. Opublikować na mapach miejsca szczególnie zagrożone na lotnisku (HOT SPOT MAP), a miejsce zdarzenia, jako szczególnie niebezpieczne, opublikować z jasną instrukcją zwrócenia uwagi na kołowanie drogą E, a nie A, która prowadzi do drogi startowej RWY11-29.

4.3. Przypomnieć załogom statków powietrznych, że Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) oraz obowiązujące NOTAM-y są jedynym, aktualnym i obowiązującym źródłem informacji.

4.4. W stosunku do załogi samolotu Airbus A320 - wg decyzji władzy lotniczej Republiki Tunezji.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Departament Lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dokonać sprawdzenia oznakowania pionowego i poziomego lotniska oraz oznakowania HOT SPOTS.

5.2. Zarządzający lotniskiem, zamieścić w AIP Polska mapę niebezpiecznych punktów (HOT SPOTS) lotniska Warszawa-Okęcie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

168

KOMUNIKAT NR 82
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 296/06

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 września 2006 r. na samolocie Piper PA-46, pilotowanym przez pilota posiadającego licencję „Private pilot", wydaną przez Departament Transportu USA, lat 37, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki"
w grupie przyczynowej **„Postępowanie umyślne - H1".**

2. Opis okoliczności wypadku:

Lot z lotniska Babice na lotnisko Suwałki był wykonywany na wysokości 2000–3000stóp. Pilot, przed dolotem do lotniska Suwałki, nie poinformował nikogo o zamiarze swojego przylotu. W odległości około 6km od lotniska wykonał zakręt do lądowania i rozpoczął zniżanie z wysokości 3000stóp. Około 2km przed lotniskiem zniżył się do wysokości 500stóp. W tym czasie wypuścił podwozie i klapy w pozycję do lądowania. Lotnisko było nieoświetlone. Ostatnią fazę podejścia do lądowania pilot wykonał z bardzo małym kątem zniżania, kilkanaście stóp nad ziemią. Zapadający zmrok uniemożliwił pilotowi właściwą oceną wysokości i w rezultacie pilot doprowadził do niekontrolowanego zaczepienia prawym kołem podwozia głównego o ziemię. Po zetknięciu z ziemią, samolot gwałtownie wyhamował prędkość. Samolot został znacznie uszkodzony, załoga odniosła lekkie obrażenia.

3. Przyczyna wypadku:

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

- niewłaściwe nawigatorskie przygotowanie do lotu, co spowodowało konieczność lądowania po zmierzchu na nieprzygotowanym do tego lotnisku;
- niewłaściwy profil lotu w czasie podejścia do lądowania;
- niewłaściwe rozłożenie uwagi i dopuszczenie do nadmiernego obniżenia wysokości lotu przed roboczą częścią lotniska.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

169

KOMUNIKAT NR 83
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 202/06

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 22 lipca 2006 r. na szybowcu SZD-48 Jantar Std 2, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 26, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”
w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne - H4”**

oraz do kategorii**:**
„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej **„Inne - O12”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas zawodów szybowcowych, pilot na szybowcu o znakach VT, po minięciu linii mety, zauważył, że szybowiec o znakach IL, lecący zbieżnie do toru pilotowanego przez niego szybowca, wykonał nieznaczną zmianę kierunku w lewo. Ocenił, że w zaistniałej sytuacji może dojść do zderzenia. Na wysokości około 10m otworzył hamulce aerodynamiczne, w celu szybszego przyziemienia, a natychmiast po przyziemieniu, chcąc uniknąć zderzenia z szybowcem IL zmienił kierunek dobiegu w lewo. W wyniku gwałtownej zmiany kierunku doszło do zaczepienia lewym skrzydłem o powierzchnię lotniska, następnie uderzenie kadłubem o ziemię, odbicie i obrót szybowca w powietrzu o około 200°. Pilot nie doznał żadnych obrażeń, szybowiec został poważnie uszkodzony.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, w trakcie badania zdarzenia ustaliła, że:

- organizator Mistrzostw niewłaściwie monitorował zmiany warunków pogodowych w czasie trwania ósmej konkurencji;
- organizator Mistrzostw wyznaczył kierunek lądowania szybowców na wschód, co przy wietrze wiejącym z zachodu powodowało konieczność lądowania z wiatrem i stanowiło poważne utrudnienie;
- szybowiec IL przeleciał nad linią mety pod kątem 45°, zamiast zalecanego prostopadłego kierunku;
- konkurencje były rozgrywane przy wysokich temperaturach powietrza, powodujących nadmierne zmęczenie zawodników.

3. Przyczyna wypadku:

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

- niedostosowaniem prędkości przez pilota szybowca VT do prędkości poprzedzającego go szybowca IL podczas przelatywania linii mety;
- nieumiejętnym wykonaniem manewru zmiany kierunku w celu ominięcia szybowca IL, lądującego zbieżnie do toru lądowania szybowca VT.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- przelatywanie linii mety pod różnymi kątami odbiegającymi od nakazanego prostopadłego;
- wyznaczenie przez organizatora kierunku lądowania powodującego konieczność wykonania lądowania z tylno–bocznym wiatrem;
- zmęczenie zawodników, spowodowane przeprowadzeniem ósmej konkurencji Mistrzostw bez dnia odpoczynku. Odpowiedzialnym za wyznaczanie konkurencji jest kierownik sportowy mistrzostw i powinien uwzględnić tę niedyspozycję uczestników;
- wysoka temperatura, mająca dodatkowy wpływ na zmęczenie pilotów.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Wymagać od zawodników przestrzegania prawidłowego kierunku przelatywania przez linię mety oraz dostosowywania własnej prędkości do prędkości poprzednika.

4.2. Podczas organizowania zawodów szybowcowych należy przestrzegać zasady wyznaczania kierunku lądowania zgodnego z aktualnie panującymi warunkami meteorologicznymi.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

170

KOMUNIKAT NR 84
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 499/08

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 25 lipca 2008 r. na szybowcu SZD-36a Cobra, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 39, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał przelot po trasie trójkąta. Stopniowy zanik warunków termicznych spowodował, że pilot, znajdując się na wysokości 500m, rozpoczął poszukiwanie pola do lądowania. Wybrał pole o długości około 250m, leżące w łożu wiatru, świeżo skoszone po uprawie zbożowej. Ponieważ od strony podejścia pod wiatr, blisko granicy pola, znajdowała się poprzecznie linia energetyczna, pilot podjął decyzję o lądowaniu z kierunkiem przeciwnym. Szybowiec przyziemił w połowie długości pola. Pilot widząc, że prawdopodobnie nie zakończy dobiegu na wybranym polu, zmienił kierunek lekko w lewo. W tym momencie nastąpiło zaczepienie lewym skrzydłem o ziemię, w wyniku czego, szybowiec wykonał tzw. „cyrkiel”, co doprowadziło do ukręcenia końcowej części kadłuba z usterzeniem. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice lądowania, polegający na lądowaniu z przelotem w warunkach lądowania z tylnym wiatrem i przyziemieniu w połowie długości pola, co nie zapewniło bezpiecznego zakończenia dobiegu w granicach wybranego pola.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:
- małe doświadczenie pilota w lądowaniu w terenie przygodnym;
- zbyt późno podjęta decyzja o szukaniu pola do lądowania w zastanych warunkach terenowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

171

KOMUNIKAT NR 85
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 62/06

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 kwietnia 2006 r. na lotnisku Warszawa–Okęcie, na samolocie Airbus A320, pilotowanym przez pilota liniowego, lat 38, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej **„Ptaki, zwierzęta, inne obce obiekty (FOD) - E3”.**

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:
Podczas rozbiegu do startu, załoga zauważyła dwa ptaki (prawdopodobnie mewy), przelatujące z prawej strony samolotu. Następnie usłyszała odgłos uderzenia oraz zmianę tonu pracy silnika. W zaistniałej sytuacji załoga podjęła decyzję o przerwaniu startu. Po zatrzymaniu samolotu został dokonany przegląd techniczny, w wyniku którego stwierdzono obecność ptaków we wnętrzu silnika.

3. Przyczyna poważnego incydentu:
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu było zderzenie samolotu z ptakami przelatującymi nad lotniskiem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL zaaprobowała podjęte przez Port Lotniczy Warszawa działania:

4.1. Port Lotniczy Warszawa zatrudnił pracowników ochrony biologicznej lotniska (sokolników), którzy za pomocą specjalnie szkolonych ptaków i dodatkowego sprzętu ograniczają występowanie zwierząt na lotnisku.

4.2. Istniejący elektroniczny system odstraszania ptaków od 2002 r. jest sukcesywnie rozbudowywany i rozmieszczany tak, aby swoim zasięgiem obejmowały:
- strefę podjęcia i przyziemienia DS33 – dodatkowe zabezpieczenie DS33, obejmuje miejsca częstego przebywania ptaków (tereny rolne poza ogrodzeniem lotniska);
- strefę podejścia i przyziemienia DS29 oraz sektor trawiasty EC;
- strefę podejścia i przyziemienia DS15 oraz sektor trawiasty NC.

4.3. Straż Miejska na wnioski Portu Lotniczego Warszawa, dotyczące hodowli gołębi w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, podjęła czynności polegające na likwidacji tych hodowli lub skierowała sprawy do Sądu Grodzkiego.

4.4. Port Lotniczy Warszawa współpracuje z Mazowieckim Urzędem Wojewódzkim w sprawie budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków. Uzgodniono z Mazowieckim Urzędem Wojewódzkim zmianę lokalizacji otwartych zbiorników retencyjnych, wchodzących w system odprowadzania wód opadowych i roztopowych z ulic znajdujących się w pobliżu lotniska.

4.5. W okresie wiosennym i jesiennym, w związku z migracją ptaków, prowadzony jest wzmożony monitoring ich przelotów nad lotniskiem, a informacje z monitoringu przekazywane są do organu kontroli lotnisk (TWR).

4.6. Prowadzone są prace agrotechniczne (wielokrotne koszenie trawy), mające na celu ograniczenie gnieżdżenia się ptactwa na lotnisku.

4.7. Wydawane są NOTAM-y, ostrzegające o migracji ptaków i zachowaniu ostrożności podczas startów i lądowań na EPWA.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

172

KOMUNIKAT NR 86
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 533/08

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 31 lipca 2008 r., na spadochronie Mars 330, na którym trzeci skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 35, 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 się od samolotu, otwarcie spadochronu, a następnie szybowanie i manewrowanie odbyło się prawidłowo. Uczeń-skoczek przyziemił pod wiatr, na użytkowej części lotniska. Podczas lądowania 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, polegający na lądowaniu na rozstawione nogi i przyziemienie na prawą nogę.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
4.1. Przeprowadzić ze skoczkami dodatkowe szkolenie z zakresu lądowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

173

KOMUNIKAT NR 87
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 264/05

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 27 listopada 2005 r. na samolocie Maule MT-7-235, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 39, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:
Pilot wykonując lot trasowy VFR, na samolocie Maule MT-7-235, w bardzo złych warunkach meteorologicznych zaczepił o jeden z odciągów masztu radiowo-telewizyjnego. W wyniku zderzenia, nastąpiło odcięcie lewego skrzydła i lewego usterzenia poziomego. Samolot zderzył się z ziemią i spłonął. Pilot poniósł śmierć na miejscu.

Ponadto Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, w trakcie badania ustaliła, że:
- pilot posiadał około 4900h nalotu na samolotach różnego typu;
- stan zdrowia pilota nie miał wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku;
- pilot nie pobrał komunikatu pogodowego na zaplanowaną trasę lotu oraz nie przeprowadził analizy warunków meteorologicznych panujących na trasie przelotu;
- warunki pogodowe panujące na całej trasie lotu uniemożliwiały wykonanie zaplanowanego lotu w warunkach VFR;
- pilot prawdopodobnie nie miał świadomości wykonywania lotu w pobliżu wysokiej przeszkody terenowej;
- nie stwierdzono wpływu zakłóceń spowodowanych przez emisje urządzeń nadawczych masztu na wskazania przyrządów.

3. Przyczyna wypadku:
PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:
- Podjęcie i kontynuowanie przez pilota lotu w warunkach meteorologicznych nie zapewniających bezpiecznego wykonania tego lotu,

czego wynikiem było przypadkowe zderzenie z wysoką przeszkodą terenową;
– Niewłaściwa ocena przez pilota warunków meteorologicznych na zaplanowanej trasie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

174

KOMUNIKAT NR 88
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 503/08

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 szybowcu SZD-51-1 Junior, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 30, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas podchodzenia do lądowania szybowca, nagły podmuch wiatru bocznego poderwał lewe skrzydło, powodując zaczepienie prawym skrzydłem o ziemię. W wyniku zaczepienia, końcówka prawego skrzydła została oderwana od struktury szybowca i uderzyła w ucznia-pilota przebywającego w kwadracie. Osoba ta obserwowała podejście do lądowania szybowca i zauważyła lecący w jej stronę fragment skrzydła, który uderzył ją w klatkę piersiową. Uderzenie było na tyle silne, że osoba ta przewróciła się na ziemię, a fragment struktury kompozytowej wbił się w jej ciało. Pilot szybowca po odzyskaniu równowagi poprzecznej kontynuował lądowanie, kończąc dobieg około 500m od kwadratu. Wezwano karetkę pogotowia, która udzieliła osobie poszkodowanej fachowej pomocy.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice lądowania, polegający na niewłaściwym planowaniu podejścia do lądowania z przelotem oraz spóźniona lub niewłaściwa reakcja na nagłe zaburzenie równowagi szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

175

KOMUNIKAT NR 89
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 209/06

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 27 lipca 2006 r., na śmigłowcu Eurocopter EC-120B Colibri, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 48, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku.

Pilot po zakończeniu lotu, na wysokości 1-1,5m nad nawierzchnią trawiastą wykonał zawis, po czym wykonał obrót w lewo o 180°. Następnie rozpoczął przemieszczenie śmigłowca, w stronę hangaru, w celu przyziemienia na nawierzchni asfaltowej. W trakcie wykonywania tego manewru śmigłowiec samoistnie wykonał gwałtowny, niekontrolowany obrót wokół osi pionowej w lewo, nie reagując na przeciwdziałanie pilota. Po wykonaniu jednego pełnego obrotu, śmigłowiec przechylił się w prawo i zderzył z ziemią prawą płozą podwozia, a następnie prawym bokiem. Pilot po upadku i stwierdzeniu, że silnik nadal pracuje, natychmiast go wyłączył. Pilot i pasażer opuścili śmigłowiec przez lewe drzwi, nie odnosząc żadnych obrażeń, śmigłowiec natomiast został zniszczony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice pilotowania, polegający na przeciągnięciu wirnika nośnego w czasie zawisu śmigłowca przy lądowaniu, co doprowadziło do niesterowalnego zetknięcia się z powierzchnią ziemi.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:
- turbulencja termiczna;
- duża dynamika przebiegu zjawiska;
- małe doświadczenie pilota w ocenie stanu lotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami, proponuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych. Zalecenia te wynikają ze stwierdzonych niedociągnięć, które nie miały wpływu na zaistnienie wypadku, niemniej mogą stanowić w szczególnych sytuacjach zagrożenie bezpieczeństwa.

4.1. Przeprowadzenie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w firmie zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu przedmiotowego śmigłowca, kontroli prawidłowości prowadzenia zapisów zdatności.

4.2. Ustalenie jednoznacznych zasad wykorzystania Instrukcji Użytkowania w Locie statków powietrznych w języku polskim i angielskim (innym języku obcym).

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Departament Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadzi audyt firmie zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu przedmiotowego śmigłowca.

5.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał komunikat nr 1 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie tłumaczeń dokumentacji eksploatacyjno-technicznej statku powietrznego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

176

KOMUNIKAT NR 90
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 153/04

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 13 lipca 2004 r. na samolocie Zlin 42M, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 27 oraz ucznia-pilota, lat 54, klasyfikuję do kategorii:

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

oraz do kategorii: „**Czynnik techniczny”**
w grupie przyczynowej **„Nieuprawnione modyfikacje, nieoryginalne części zamienne - T7”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot z instruktorem wystartowali na samolocie Zlin 42M do lotu szkolnego. W czasie lotu, przed trzecim zakrętem, nastąpił nagły spadek mocy. Instruktor przełączył zawór paliwa na drugi zbiornik, lecz to nie poprawiło sytuacji. W tym czasie samolot znajdował się w odległości około 2km na wschód od lotniska. Instruktor, nie widząc innych możliwości, zdecydował się na lądowanie awaryjne na autostradzie, o czym powiadomił kierownika lotów. Lądowanie z unieruchomionym silnikiem, nastąpiło na wyjeździe z autostrady. W wyniku zaczepienia końcówkami skrzydeł o przeszkody, samolot został lekko uszkodzony. Załoga opuściła kabinę o własnych siłach. Nikt nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- zastosowanie i eksploatacja samolotu z niewłaściwymi, tj. niezgodnymi z dokumentacją producenta silnika, podkładkami zabezpieczającymi nakrętki mocujące pompę wtryskową LUN515001;
- niestarannie prowadzone przeglądy polotowe oraz 50-cio godzinne przeglądy okresowe. W wyniku tego nastąpiło samoodkręcenie się nakrętek mocujących pompę wtryskową do pokrywy wałka rozrządu i rozszczelnienie układu smarowania silnika w miejscu mocowania pompy wtryskowej. Spowodowało to utratę oleju, spadek ciśnienia w instalacji smarowania silnika i automatyczne odcięcie dopływu paliwa do układu zasilania. Silnik przerwał pracę i pilot był zmuszony do awaryjnego lądowania poza lotniskiem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Opierając się na wieloletnim doświadczeniu w eksploatacji samolotów Zlin 526F, Zlin 526 AFS oraz Zlin 42M z silnikami M 137A i M 137 AZ wiadomo, że problem samoodkręcania się nakrętek śrub mocujących pompę wtryskową występował wielokrotnie, w związku z tym, nadzór lotniczy rozważy konieczność wprowadzania odpowiedniej dyrektywy zdatności.

4.2. W jednostkach eksploatujących samoloty z silnikami M-337A, AK; M-332A, AK; M-137A, AZ; M-132A, AZ wszystkich wersji sprawdzić, czy nakrętki śrub mocujących pompę wtryskową, zabezpieczone są zgodnie z dokumentacją techniczną silnika oraz czy nie występują tam przecieki oleju.

4.3. Służby techniczne dopuszczające samoloty do lotu, podczas przeglądów zwrócą szczególną uwagę na stan mocowania pompy wtryskowej do pokrywy wałka rozrządu oraz układu smarowania.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. W czasie najbliższego szkolenia harmonizacyjnego inspektorów Departamentu Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwrócić uwagę, aby w prowadzonych audytach w organizacjach obsługowych sprawdzili:

- zasady stosowania części znormalizowanych;
- szkolenia wewnętrzne mechaników, czy są w nich odniesienia do niezgodności stwierdzonych w działalności organizacji.

5.2. Podczas szkoleń okresowych mechaników, prowadzonych w organizacjach obsługowych, zwrócić uwagę na obowiązek stosowania

części i podzespołów, które są wyszczególnione w danych obsługowych producenta. Stosowanie części niewiadomego pochodzenia jest zabronione i może skutkować zawieszeniem *„Świadectwa Zdatności do Lotu”*.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

177

KOMUNIKAT NR 91
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 283/06

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 2 września 2006 r., na samolocie ultralekkim 3Xtrim 550 Trener, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 45, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Pilot wykonywał lot z Warszawy do Gliwic. Pilot, przed wylotem do Gliwic, zatankował samolot do pełna, a na dwa tygodnie przed zdarzeniem za pomocą komputera paliwowego TL 2525 obliczył, ze pojemność instalacji paliwowej wynosi 79 litrów, z czego 4 litry to paliwo nieużywalne. W Gliwicach, gdzie wykonał dwa loty w rejonie lotniska, o łącznym czasie 36 minut, nie zatankował samolotu, sądząc, że ta ilość wystarczy na bezpieczny powrót. Uznał, że po powrocie z Gliwic do Warszawy powinien mieć 10 litrów paliwa w instalacji paliwowej.

Pilot przekonany o właściwych wskazaniach przepływomierza, nie wykonał obliczeń nawigatorskich, w tym obliczeń zużycia paliwa, uwzględniając jednocześnie niezbędny zapas nawigacyjny. W czasie lotu po trasie z lotniska Gliwice do Warszawy, przy wskazaniach na komputerze 15 litrów paliwa, na 5km przed lotniskiem docelowym na wysokości 1700ft AMSI (około 1400ft AGL) najpierw zapaliła się lampka sygnalizująca „brak ciśnienia paliwa”, po czym nastąpiło zatrzymanie pracy silnika spowodowane brakiem paliwa. Pilot uznał dalszy lot z wyłączonym silnikiem do lotniska za ryzykowny, ze względu na gęste pokrycie terenu lasami oraz nie mając pewności, że lot ślizgowy doleci do lotniska. W związku z tym zawrócił i wyszukał dogodną do lądowania łąkę. Pilot, lecąc lotem ślizgowym, utrzymywał prędkość 115km/h oraz na bieżąco informował o sytuacji FIS Warszawa. W końcowej fazie podejścia do lądowania, aby wytracić nadmiar wysokości, pilot wykonał lewy ślizg. Lądowanie wykonał pod wiatr, a przyziemienie nastąpiło na pełnych klapach, przy prędkości około 65km/h.

Bezpośrednio po lądowaniu pilot ponownie nawiązał łączność z FIS Warszawa, zgłaszając bezpieczne zakończenie lądowania. Samolot nie został uszkodzony i po ponownym zatankowaniu pilot podjął decyzje o kontynuowaniu lotu do lotniska, o czym zawiadomił FIS Warszawa. Po sprawdzeniu łąki i przeprowadzeniu próby silnika wykonał start. Dalszy lot odbył się bez przeszkód.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu było niewłaściwe przygotowanie nawigatorskie do lotu, a w tym brak obliczeń zużycia paliwa.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było wykorzystanie w czasie lotu tylko wskazań przepływomierza cyfrowego, w celu określenia dysponowanego zapasu paliwa.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Użytkownicy statków powietrznych dokładnie przygotować się do lotów trasowych zbliżonych do maksymalnego zasięgu lub maksymalnej długotrwałości lotu.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Użytkownicy statków powietrznych zapoznać się z wydanymi Komunikatami Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie zdarzeń 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.;
- Nr 25 z dnia 1 sierpnia 2008 r..

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

178

KOMUNIKAT NR 92
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 września. 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 166/06

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 7 lipca 2006 r. na szybowcu KR-03A Puchatek, pilotowanym przez instruktora-pilota szybowcowego, lat 46, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Instruktor-pilot szybowcowy, w ramach podstawowego szkolenia szybowcowego Aeroklubu Mieleckiego, wykonywał loty z uczniami-pilotami. Loty rozpoczęto około godziny 16-tej. O godzinie 20:28 instruktor-pilot wystartował przy użyciu wyciągarki do dwudziestego trzeciego w tym dniu lotu szkolnego. Do momentu wyprowadzenia szybowca na prostą do lądowania przez ucznia-pilota, lot przebiegał prawidłowo. Pozycja szybowca, po wyprowadzeniu na prostą do lądowania była nieprawidłowa. Szybowiec był około 20m z lewej strony od osi lądowania oraz na zbyt dużej wysokości w stosunku do prawidłowego punktu przyziemienia. Instruktor przejął sterowanie i, po wyjaśnieniu uczniowi-pilotowi popełnionych błędów, rozpoczął manewr dowrotu do osi pasa lądowania, a następnie zniżanie ze zwiększoną prędkością z wykorzystaniem hamulców aerodynamicznych. Wyprowadzenie szybowca do konfiguracji przyziemienia nastąpiło z opóźnieniem (późne załamanie toru lotu), co spowodowało zetknięcie z ziemią z dużą prędkością i uszkodzenie kadłuba. Załoga nie odniosła obrażeń i o własnych siłach opuściła szybowiec.

3. Przyczyna wypadku:

W trakcie badania Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania instruktora, polegający na zbyt późnym wyrównaniu w warunkach zwiększonej prędkości opadania.

Czynnikiem sprzyjającym popełnieniu błędu mogło być niskie położenie słońca nad horyzontem z przodu z prawej, co mogło utrudnić ocenę wysokości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

179

KOMUNIKAT NR 93
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 września 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 201/03

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 2 sierpnia 2003 r. na szybowcu SZD-22C Mucha Standard, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 24, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot wykonywał przelot warunkowy do uzyskania srebrnej odznaki szybowcowej. Po ponad 30km trasy nastąpiło pogorszenie noszeń termicznych i uczeń-pilot zdecydował się na lądowanie w terenie przygodnym. Pilot wybrał do lądowania ściernisko, które z powietrza wydawało się równe. W trakcie lądowania szybowiec wpadł na nierówność terenową i wykonał „cyrkiel”, ulegając znacznemu uszkodzeniu. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń i samodzielnie opuścił szybowiec po lądowaniu, po czym stwierdził, że lądowanie wykonał z wiatrem.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną zaistnienia wypadku lotniczego było lądowanie na polu o nierównej nawierzchni, niemożliwej do rozpoznania z powietrza.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było wykonanie przez ucznia-pilota lądowania z tylnym wiatrem.

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

Nakład 200 egz. ISSN 1730-6760 **Cena brutto: 11,30 zł**