



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 17 grudnia 2008 r.

Nr 13

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJA

- 195 – Nr 41 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 362

OBWIESZCZENIA:

- 196 – Nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 367
- 197 – Nr 26 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 367
- 198 – Nr 27 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 368

WYTYCZNE:

- 199 – Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 listopada 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Książki Mechanika Lotniczego 368
- 200 – Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 8400 369

KOMUNIKATY:

- 201 – Nr 107 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 499/07 370
- 202 – Nr 108 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 208/07 371
- 203 – Nr 109 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 204/06 372
- 204 – Nr 110 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 402/07 373
- 205 – Nr 111 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 377/07 374
- 206 – Nr 112 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 224/07 375
- 207 – Nr 113 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 331/06 376
- 208 – Nr 114 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 624/08 377

209 – Nr 115 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 262/06	378
210 – Nr 116 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 119/07	379

195

DECYZJA NR 41 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 listopada 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⁾) w związku z § 4 ust. 4, § 5 ust. 2 oraz § 8 ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie *struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni* (Dz. U. Nr 210, poz. 1324) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się:

- zmianę nazwy drogi lotniczej z T701 na L979;
- wprowadzenie dodatkowego segmentu w drodze lotniczej T714, wprowadzenie nowego punktu REP XELET w drodze T714 i wprowadzenie warunkowości w segmencie XELET – GODLO, CDR1, H24, od FL095 do FL175 zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie drogi lotniczej AWY Designator	Znaczący punkt nawigacyjny Significant point	Kierunek magnetyczny drogi Init Mag Track (°)	Długość /km/ Dist (km)	Granice pionowe Vertical limits (FL) Klasyfikacja Przestrzeni Airspace classification	Min. ↑	Min. ↓	Szer. drogi lot. WID (km)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T 714	▲ BALOS			285				
	▲ MAPIK	101	104,1	105 C				
	△ XELET 50°50'15"N 017°07'33"E		86,5					
			47,5					
(....)								

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, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180 poz. 1113.

5) wprowadzenie nowej drogi lotniczej T/UT 674
zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie drogi lotniczej AWY Designator	Znaczący punkt nawigacyjny Significant point	Kierunek magnetyczny drogi Init Mag Track (°)	Długość /km/ Dist (km)	Granice pionowe Vertical limits (FL) Klasyfikacja Przestrzeni Airspace classification	Min. ↑	Min. ↓	Szer. drogi lot. WID (km)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9
T 674	▲ SUROD				100			CDR 1,2,3 na/at FL095-FL195 Patrz/see ENR 1.3 CDR 1-H24 na/at FL195-FL285
	▲ DEVEL	276	75,2	<u>285</u> 095 C				
UT 674	▲ SUROD				300			CDR 1-H24
	▲ DEVEL	276	75,2	<u>460</u> 285 C				

6) zmianę granic pionowych drogi lotniczej R232 w segmencie LOLKA - JABLONKA VOR/DME (JAB) oraz wprowadzenie warunkowości LOLKA - JABLONKA VOR/DME (JAB) zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie drogi lotniczej AWY Designator	Znaczący punkt nawigacyjny Significant point	Kierunek magnetyczny drogi Init Mag Track (°)	Długość /km/ Dist (km)	Granice pionowe Vertical limits (FL) Klasyfikacja Przestrzeni Airspace classification	Min. ↑	Min. ↓	Szer. drogi lot. WID (km)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9
R232	▲ LOLKA				120			CDR 1 – H24 na/at FL115-FL195
	▲ JABLONKA VOR/DME (JAB)			<u>195</u> 115 C		130		CDR 1 – H24 na/at FL95-FL195
	▲ KEKUS				100			
	(...)							

7) wprowadzenie nowej drogi lotniczej Z 73 zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie drogi lotniczej AWY Designator	Znaczący punkt nawigacyjny Significant point	Kierunek magnetyczny drogi Init Mag Track (°)	Długość /km/ Dist (km)	Granice pionowe Vertical limits (FL) Klasyfikacja Przestrzeni Airspace classification	Min. ↑	Min. ↓	Szer. drogi lot. WID (km)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Z 73	▲ KATOWICE NDB (KTC)							
		091	64,3	<u>285</u> 105 C		110		
	▲ MAPIK							

8) wprowadzenie jednokierunkowości w drodze Z 98, dostępna tylko w kierunku zachodnim oraz zmianę granic pionowych zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie drogi lotniczej AWY Designator	Znaczący punkt nawigacyjny Significant point	Kierunek magnetyczny drogi Init Mag Track (°)	Długość /km/ Dist (km)	Granice pionowe Vertical limits (FL) Klasyfikacja Przestrzeni Airspace classification	Min. ↑	Min. ↓	Szer. drogi lot. WID (km)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Z 98	Δ KRAKÓW NDB (KRW)							
		280		<u>285</u> 95 C	100			
	Δ KEKUS							

9) wprowadzenie nowej drogi lotniczej UM 683 zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie drogi lotniczej AWY Designator	Znaczący punkt nawigacyjny Significant point	Kierunek magnetyczny drogi Init Mag Track (°)	Długość /km/ Dist (km)	Granice pionowe Vertical limits (FL) Klasyfikacja Przestrzeni Airspace classification	Min. ↑	Min. ↓	Szer. drogi lot. WID (km)	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9
UM683	Δ TOXAR 52°36'48"N 022°32'20"E							
		069	97,1	<u>460</u> 285 C	290			
	FIR EPWW FIR UMMV	▲ RUDKA						

196

OBWIESZCZENIE NR 25 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 13 listopada 2008 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik 10 – „Łączność lotnicza” Tom I (wydanie szóste), Tom II (wydanie szóste), Tom III (wydanie drugie), Tom IV (wydanie czwarte), Tom V (wydanie drugie)²⁾, obejmujący poprawki od 1 do 83 – 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.³⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

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⁾ 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.

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

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

³⁾ 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 70, poz. 700 i 701.

197

OBWIESZCZENIE NR 26 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 listopada 2008 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik 2 – „Przepisy ruchu lotniczego” (wydanie dziesiąte)²⁾, obejmujący poprawki od 1 do 41 – 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.³⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

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⁾ 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

³⁾ 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 70, poz. 700 i 701.

198

OBWIESZCZENIE NR 27 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 listopada 2008 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik 11 – „Służby ruchu lotniczego” (wydanie trzynaste)²⁾, obejmujący poprawki od 1 do 46 – do Konwencji o międzyna-

dowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214 z późn. zm.³⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

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⁾ 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.

³⁾ 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 70, poz. 700 i 701.

199

WYTYCZNE NR 11 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 6 listopada 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Książki Mechanika Lotniczego

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⁾) ogłasza się, co następuje:

§ 1. W celu chronologicznego rejestrowania odbytych w przedsiębiorstwach lotniczych praktyk oraz szkoleń koniecznych do ubiegania się o:

- 1) wydanie licencji mechanika obsługi technicznej, zwanej dalej „licencją”,
- 2) rozszerzenie kategorii licencji,
- 3) wpis typu statku powietrznego do licencji,

- 4) wydanie i utrzymanie ważności upoważnienia do poświadczenia obsługi technicznej statków powietrznych
– zaleca się stosowanie Książki Mechanika Lotniczego, zwanej dalej „KML”, która stanowi załącznik do niniejszych wytycznych²⁾).

§ 2.1. Prowadzenie KML nie zwalnia wnioskującego o wydanie licencji, o rozszerzenie kategorii licencji, o wpis typu statku powietrznego do licencji

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⁾ Załącznik do niniejszych wytycznych 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.

lub o wydanie i utrzymanie ważności upoważnienia do poświadczenia obsługi technicznej statków powietrznych, z konieczności dokumentowania nabytej wiedzy oraz praktyki w sposób wymagany przepisami prawa.

2. Stosowanie przez mechanika obsługi technicznej KML nie zwalnia organizacji obsługowej z prowadzenia zapisów dotyczących personelu poświadczającego zgodnie z pkt 145. A.35(j) lub M.A. 607(c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz Urz. WE L 315 z 28.11.2003), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2042/2003”.

§ 3.1. Wpisów do KML mogą dokonywać:

- 1) właściciel KML;
- 2) mechanik obsługi technicznej z ważną licencją oraz upoważnieniem do poświadczania obsługi, pod którego nadzorem właściciel KML wykonywał daną czynność obsługową;
- 3) mechanik-instruktor, w przypadku potwierdzenia czynności obsługowych wykonywanych w ramach części praktycznej szkolenia na typ statku powietrznego;

4) właściciel statku powietrznego obsługiwane na podstawie umowy zlecenia przez właściciela KML będącego członkiem personelu certyfikującego, o którym mowa w pkt M.A. 801 (b2) rozporządzenia nr 2042/2003;

5) dowolna osoba spośród personelu kierowniczego zatwierdzonej organizacji obsługowej, w przypadku potwierdzenia zatrudnienia i okresowego potwierdzenia wykonywanych czynności obsługowych, zgodnie z procedurami zapisanymi w charakterystyce organizacji obsługowej (MOE).

2. Zaleca się dokonywanie wpisów w KML w sposób czytelny i wyraźny, drukowanymi literami.
3. KML została opracowana jako luźno-kartkowy dokument, w celu umożliwienia właścicielowi KML jej uzupełnianie poprzez dodawanie stron zgodnie z jej wzorem, o którym mowa w § 1.

§ 4. Prawo do dystrybucji KML ma każda organizacja lotnicza, która zapewni pełną zgodność KML z jej wzorem, o którym mowa w § 1, oraz umieści na jej okładce adnotację „Wydano na podstawie wytycznych nr Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2008 r.”.

§ 5. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

200

**WYTYCZNE NR 12
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 grudnia 2008 r.

**w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych
przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 8400**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

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, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180 poz. 1113.

§ 1.1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 37, poz. 203) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 8400 (wydanie siódme) „Skróty i kody stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym PANS – ABC”, obejmującym zmiany od 1 do 29.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych²⁾.

§ 2. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

2) Załącznik do niniejszych wytycznych 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. Z. Mączka,
Wiceprezes Urzędu

201

KOMUNIKAT NR 107 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 499/07

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 2 grudnia 2007 r. na samolocie Cessna 172S, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 38, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał przelot nawigacyjny. Po lądowaniu o godzinie 13.00, nie mając żadnych dyspozycji ze strony obsługi lotniska, pilot zaparkował samolot 11m przed barierkami, oddzielającymi część operacyjną lotniska od parkingu samochodowego. Trawiasta część pola wzlotów, a także miejsce postoju samolotu, było podmokłe po roztopach śniegu. Pilot około godziny 15.30 rozpoczął przygotowania do od-

lotu. Po podgrzaniu i próbie silnika, chciał rozpocząć kołowanie. Pilot zwiększył obroty silnika, ale samolot nie ruszył z miejsca. Dopiero po zwiększeniu obrotów silnika do maksymalnych, samolot gwałtownie ruszył do przodu. Pilot chcąc uniknąć zderzenia z barierkami, wykonał zakręt w lewo, w trakcie którego samolot zaczepił końcówką statecznika poziomego o słupek barierki, poważnie uszkadzając usterzenie oraz tylną część kadłuba.

3. Przyczyna wypadku:

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

- ustawienie samolotu w niebezpiecznie małej odległości przed przeszkodami, a następnie rozpoczęcie kołowania;
- podmokła nawierzchnia podłoża w miejscu parkowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

202

KOMUNIKAT NR 108 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 208/07

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 7 czerwca 2007 r. na samolocie Tecnam P92 Echo 200RG, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 42, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

oraz do kategorii: „**Czynnik techniczny**”
w grupie przyczynowej „**Poważna awaria silnika – T1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wraz z pasażerem-właścicielem samolotu (obaj narodowości rosyjskiej), wykonywał przebazowanie samolotu (zarejestrowanego w Republice Litewskiej) po pracach serwisowych z lotniska LKMT do EPLL. Po starcie i naborze wysokości do 3500ft w kierunku punktu granicznego PADKA, pilot nawiązał łączność z FIS Kraków. Po około 15 minutach lotu, silnik samolotu zaczął niestabilnie pracować. Pilot po przekroczeniu granicy RP, zgłosił zniżanie do wysokości 2000ft. Próbował włączyć podgrzew silnika oraz dwukrotnie włączał rozrusznik. Mimo tego silnik pracował niestabilnie i zaczął tracić moc. W efekcie samolot przeszedł w opadanie i pilot nie widząc możliwości kontynuowania lotu, zdecydował się na lądowanie awaryjne w wyjątkowo trudnym terenie na obrzeżach miejscowości Rybnik. Podczas lądowania w terenie przygodnym, samolot został znacznie uszkodzony. Pilot i pasażer opuścili samolot bez obrażeń.

W trakcie badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła m.in.:

- pilot po wypadku nie okazał ważnego dokumentu potwierdzającego obowiązkowe badania lotniczo-lekarskie oraz osobistej książki lotów;

- na pokładzie samolotu nie było aktualnej instrukcji użytkownika w locie, książki samolotu oraz pozwolenia na użytkowanie radiostacji;
- obowiązkowe ubezpieczenie lotnicze OC statku powietrznego było ograniczone tylko do terytorium Litwy i Łotwy;
- pomimo nawiązania wcześniejszej łączności, pilot nie poinformował FIS Kraków o nieprawidłowej pracy silnika w czasie lotu oraz o awaryjnym lądowaniu;
- chłodnice oleju i płynu chłodzącego głowice silnika były przysłonięte, a więc samolot nie był przystosowany do eksploatacji w warunkach letnich;
- stan oleju silnikowego w chwili wypadku był na minimalnym poziomie;
- zaniżenie ciężaru samolotu pustego w protokole ważenia, opublikowanym w Instrukcji Użytkownika w Locie, o co najmniej 67,64kg.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- przekroczenie maksymalnego ciężaru startowego samolotu (MTOW) nie mniej niż o 151,14kg, co stanowi około 32% dopuszczalnego ciężaru startowego;
- przegrzanie silnika w czasie wznoszenia po starcie, które doprowadziło do spadku mocy poniżej niezbędnej do kontynuowania lotu;
- spóźniona decyzja o awaryjnym lądowaniu i niewłaściwy wybór miejsca lądowania.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- wysoka temperatura powietrza, przekroczenie czasu pracy silnika na mocy startowej;
- ograniczenie czynnych powierzchni chłodnic oleju i płynu chłodzącego głowicy silnika, poprzez przysłonięcie ich wlotów taśmą.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

203

KOMUNIKAT NR 109 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 204/06

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 23 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2B, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 50, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowca miał wykonać lot termiczny po trójkącie. Start do lotu odbywał się na holu za samolotem PZL-104 Wilga. W początkowej fazie rozbiegu nastąpiło przechylenie szybowca na lewe skrzydło, a co za tym idzie zmiana jego kierunku lotu w lewo. Po wyrównaniu przechylenia i oderwaniu się od ziemi, dalszy start szybowca odbywał się po torze lotu odchylonym w lewo w stosunku do toru lotu samolotu holującego. Pilot holujący podjął decyzję o przerwaniu startu, zmniejszając moc silnika i wyczepiając linę holowniczą. Pilot szybowca znalazł się w sytuacji konieczności przyziemienia w tych warunkach. Wykonał ten manewr z gwałtowną zmianą kierunku lotu w prawo. W momencie przyziemienia szybowca, wyczepienie liny przez pilota holownika spowodowało gwałtowny obrót osi pionowej i odchylenie szybowca od kierunku lotu o 180°. Dalszy dobieg szybowca odbywał się „ogonem do przodu”. W trakcie dobiegu nastąpiło

uszkodzenie szybowca. Pilot nie doznał żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- dopuszczenie przez pilota szybowca do znacznej utraty kierunku podczas rozbiegu;
- niewyczepienie się pilota szybowca po utracie kierunku;
- nieuzasadnione przerwianie startu zespołu przez pilota samolotu holującego.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- wysoka trawa na pasie startowym;
- nieprawidłowa podzielność uwagi pilota holującego w fazie rozbiegu;
- nie przekazanie przez pilota holującego informacji o zamiarze wyczepienia szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Przeprowadzić zajęcia doskonalące z pilotami, wykonującymi loty na holowanie szybowców z uwzględnieniem następujących elementów:
- Zasady startu z szybowcami ciężkimi z balastem wodnym na holu i skutki ich nieprzestrzegania;
 - Imitacja stanów szczególnych podczas holu szybowca, rozpoznanie i ocena oraz zalecane postępowanie po ich zaistnieniu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

204

KOMUNIKAT NR 110 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 402/07

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 15 września 2007 r., na samolocie Cessna F150L, pilotowanym przez instruktora-pilota samolotowego zawodowego, lat 61, klasyfikuję 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:

Pilot-instruktor wystartował do lotu nadlotniskowego, którego celem miało być sprawdzenie warunków atmosferycznych, w tym turbulencji przy ziemi, przed rozpoczęciem lotów szkolnych. Po około 10 minutach lotu, pilot wykonał niskie przejście nad lotniskiem. Na wysokości około 10m, w połowie lotniska, pilot zwiększył moc i rozpoczął wznoszenie, celem odejścia na drugi krąg. Na wysokości około 60m pilot poczuł, że silnik zaczyna tracić moc i stwierdził spadek obrotów. Odchylił tor lotu o około 20°, aby ominąć las i wylądować na łące, pomiędzy drzewami. Podchodząc do lądowania przeleciał pod linią średniego napięcia, a następnie przyziemił na wybranym polu, które okazało się nie być łąką, a zaoranym polem, na którym zaczęła już rosnąć trawa. W trakcie dobiegu złamała się przednia goleń i samolot skapotował. Pilot, z nie-

wielkimi zadrapaniami o własnych siłach opuścił samolot.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był spadek mocy silnika, spowodowany oblodzeniem gaźnika w trakcie zniżania przy nie zastosowaniu przez pilota podgrzewu gaźnika.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia były warunki atmosferyczne sprzyjające występowaniu oblodzenia gaźnika w każdej fazie lotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

- 4.1. W czasie szkoleń okresowych pilotów samolotowych zwrócić szczególną uwagę na zjawisko oblodzenia gaźnika i zakres jego występowania, jak również na możliwości jego wykrycia i środki zapobiegania.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Kierownicy Szkolenia, Szefowie Wyszkożenia (FTO/TRTO/CTO) przeprowadzić zajęcia teoretyczne na temat „Użytkowanie statków powietrznych z silnikami gaźnikowymi w warunkach jesienno-zimowych”. Podczas tych zajęć należy zwrócić szczególną uwagę na zjawisko oblodzenia gaźnika oraz zakres jego występowania, jak również jego wykrywania i zapobiegania. Szkolenie to powinno być realizowane raz w roku w miesiącu wrześniu z całą podległą kadrą instruktorską. Realizacja powyższego zalecenia sprawdzana będzie przez inspektorów ULC w ramach prowadzonych kontroli.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

205

KOMUNIKAT NR 111 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 377/07

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 sierpnia 2007 r. na szybowcu SZD-9bis 1E Bocian, pilotowanym przez instruktora-pilota szybowcowego, lat 37 oraz ucznia-pilota, lat 21, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga wystartowała do lotu treningowego, celem którego była nauka wykorzystywania wznoszeń termicznych. Będąc około 10km od lotniska na wysokości 650m AGL, pod chmurą typu Cumulus napotkali silne prądy opadające (ok. 3m/s), zamiast spodziewanych wstępujących. Instruktor-pilot podjął decyzję o powrocie na lotnisko. Z uwagi na znaczne opadanie, instruktor-pilot ocenił, że do lotniska będzie zbyt ryzykowny i postanowił lądować w polu. Po dolocie nad rozległą łąkę, ze względu na znaczną utratę wysokości, instruktor wykonał podejście do lądowania z prostej, bez wcześniejszego przeglądu pola lądowania. Szybowiec przyziemił na początku łąki, odbił

się, a po powtórny przyziemieniu nie zdołał wytracić prędkości dobiegu i wtoczył się do głębokiego rowu, na skutek czego nastąpiło uszkodzenie centralnej i tylnej części kadłuba. Załoga, bez obrażeń, o własnych siłach opuściła szybowiec.

3. Przyczyna wypadku:

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

- nieprawidłowa ocena warunków meteorologicznych i nadmierne oddalenie się od lotniska z wiatrem w locie termicznym nadlotniskowym;
- nadmierna prędkość podczas planowania, a następnie przyziemienia szybowca na polu przygodnego lądowania, co znacznie wydłużyło dobieg szybowca.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była spóźniona decyzja o lądowaniu w terenie przygodnym, co uniemożliwiło przegląd miejsca przygodnego lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

206

KOMUNIKAT NR 112 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 224/07

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 10 czerwca 2007 r. na samolocie Morane MS893A, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 70, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot z trzema pasażerami wykonywał lot z lotniska na teren przystosowany do startów i lądowań. Po przylocie na miejsce lądowania pilot podszedł do lądowania z kierunku zachodniego. Stwierdził jednak, że wiatr jest tylny i w tych warunkach nie wykona lądowania. Następnie przeleciał nad terenem i po wykonaniu zakrętu o 180°, próbował podejścia do lądowania z przeciwnego kierunku tj. od wschodu. Jednak stwierdził, że wiatr zmienił kierunek, przerwał podejście i ponownie przeleciał nad terenem. Po wykonaniu zakrętu, zdecydował się na ponowne podejście do lądowania z kierunku zachodniego. Samolot przyziemił na środku pola wzlotów, odbił się i ponownie przyziemił. W tym momencie pilot ocenił, że nie zdoła wyhamować przed końcem pola wzlotów, oderwał samolot od ziemi i przeszedł na wznoszenie odchylając się w lewo. Samolot przelatując nad rzędem drzew rosnących wzdłuż drogi okalającej pole wzlotów, zahaczył podwoziem o ich korony. Następnie wpadł w drugi rząd drzew, co spowodowało wyłamanie skrzydeł i upadek na ziemię. Pilot doznał poważ-

nych, zaś pasażerowie – nieznacznych obrażeń ciała. Samolot został zniszczony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego były błędy w technice pilotowania polegające na:

- podejściu do lądowania na zbyt dużej prędkości tj. ok. 20km/h większej od zalecanej i przyziemienie w połowie pola wzlotów;
- zbyt późnej decyzji o przerwaniu lądowania;
- odejście na wznoszenie w kierunku podnoszącego się terenu i bliższych przeszkód terenowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Przeprowadzić analizę przyczyn występujących niezgodności zapisów zawartych w Instrukcjach Użytkowania w Locie statków powietrznych ze stanem faktycznym i jeśli to konieczne wprowadzić działania naprawcze.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Właścicielom, użytkownikom statków powietrznych przypomina się o obowiązkach wynikających z Komunikatu nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie tłumaczeń dokumentacji eksploatacyjno-technicznej statku powietrznego. Dokumentacja ta będzie kontrolowana podczas doraźnych i planowych kontroli zdolności do lotu poszczególnych statków powietrznych prowadzonych przez Departament Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

207

KOMUNIKAT NR 113 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 331/06

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 października 2006 r., na samolocie ultralekkim UFM 13 Lambada, pilotowanym przez pilota posiadającego licencję pilota samolotu ultralekkiego wydanego przez LAAČR, lat 40, klasyfikując do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot z pasażerem wykonywał lot widokowy. W 30 minucie lotu, nad rzeką Wisłą, silnik samolotu wyłączył się samoistnie, nie wykazując wcześniej objawów niestatecznej pracy. W tym czasie prędkość samolotu wynosiła 150-160km/h. Pilot sprawdził stan paliwa w zbiornikach, stwierdzając, że żaden ze wskaźników nie pokazuje „rezerwy” paliwa. Przystąpił do próby uruchomienia silnika, przełączając zasilanie paliwem na pierwszy zbiornik. Po nieudanej próbie, nawiązał łączność ze Służbą Informacji Powietrznej (FIS-Warszawa), którą poinformował o sytuacji na pokładzie. Następnie przełączył kran paliwa na drugi zbiornik i powtórzył próbę uruchomienia silnika. Kiedy druga próba również nie przyniosła rezultatu, ponownie przełączył paliwo na pierwszy zbiornik, przystępując do trzeciej próby uruchomienia. W tym samym czasie szukał miejsca do lądowania awaryjnego, biorąc również pod uwagę wodowanie na Wiśle. W trakcie podejścia do lądowania pilot, za pomocą

rozrusznika, ustawił śmigło w położeniu poziomym. Przyziemienie samolotu nastąpiło na zrytym polu po świeżo wykopanych ziemniakach, co spowodowało wyrwanie podwozia głównego z konstrukcji kadłuba. Po przyziemieniu samolot zaczął obracać się w lewo i zatrzymał się po wykonaniu około 130° obrotu. Pilot i pasażer nie odnieśli żadnych obrażeń.

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

- samolot wyposażony był w silnik Rota 912 UL, który, jako niecertyfikowany silnik, może w każdej chwili przerwać pracę (odpowiednia uwaga dla pilota na ten temat znajduje się w dokumentacji silnika);
- masa startowa samolotu przekraczała dopuszczalną masę startową o około 40 kg;
- podczas prób uruchomienia silnika w locie nie użyto elektrycznej pompy podającej;
- obecność elektrycznej pompy podającej w instalacji paliwowej samolotu nie miała swego odzwierciedlenia w jego dokumentacji, a w Instrukcji Użytkownika w Locie nie było żadnych procedur dotyczących jej praktycznego zastosowania;

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był zanik zapłonu, powodujący zatrzymanie silnika i brak możliwości jego ponownego uruchomienia, co w rezultacie doprowadziło do przymusowego lądowania w terenie przygodnym i uszkodzenia statku powietrznego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania zdarzenia nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

208

KOMUNIKAT NR 114 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 624/08

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 sierpnia 2008 r., na spadochronie Drakkar 290, na którym trzeci skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 17, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 1000m, z samoczynnym otwarciem. Do momentu wykonania podejścia do lądowania, skok przebiegał prawidłowo. Przed lądowaniem opadał z wiatrem, po czym wykonał zakręt o około 90°, a następnie na wysokości około 100m, wykonał kolejny zakręt o około 180°. Skoczek nie reagował na sygnały instruktora, znajdującego się na ziemi w odległości około 100m, który próbował zwrócić uwagę ucznia na błędne ustawienie do lądowania. Na ostatnią prostą do lądowania, skoczek ustawił się z bocznym wiatrem mimo, że w jego polu widzenia, w odległości około 50m, znajdował się wskaźnik kierunku wiatru. Dalej, na wy-

sokości około 10m, uczeń głęboko ściągnął linki sterownicze, co powodowało, że zaczął opadać ruchem wahadłowym ze zwiększoną prędkością opadania. Przyziemienie skoczka nastąpiło w wahnięciu do tyłu i na rozstawione nogi, co było przyczyną doznania urazu ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku były błędy w technice skoku, polegające na:

- ustawieniu się do lądowania z bocznym wiatrem;
- nadmiernym zahamowaniu spadochronu podczas lądowania z bocznym wiatrem;
- lądowaniu na rozstawione nogi, co ograniczało możliwość skutecznego zamortyzowania przyziemienia.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niewielkie doświadczenie ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Członków sekcji spadochronowej szczegółowo zapoznać z okolicznościami zaistniałego zdarzenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

209

KOMUNIKAT NR 115 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 262/06

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 26 lipca 2006 r. na szybowcu SZD-50-3 Puchacz, pilotowanym przez instruktora-pilota szybowcowego, lat 48 oraz ucznia-pilota, lat 26, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

oraz do kategorii: „**Czynnik organizacyjny**”
w grupie przyczynowej „**System szkolenia – O2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Instruktor-pilot wykonał lot sprawdzający ucznia-pilota przed lotami samodzielnymi. Pierwszy lot został oceniony negatywnie i instruktor-pilot podjął decyzję o jego powtórzeniu.

Lot odbywał się poprawnie do momentu szybowania. Uczeń-pilot kontynuował lot z dotychczasowym kątem szybowania, bez elementu wyrównania na nakazanej wysokości 2-3m. Z powodu braku wyrównania, szybowiec przyziemił z prędkością około 80-90km/h. Spowodowało to dynamiczne uderzenie szybowca przednim kołem w nawierzchnię lotniska, odbicie na wysokość około 3-5m, zadarcie maski ponad linię horyzontu, po czym przyziemienie na tylną płożę a następnie na koło główne. W tym położeniu szybowiec przemieszczał się do zatrzymania. Załoga opuściła kabinę nie doznając obrażeń; szybowiec został uszkodzony.

Popelniony błąd w technice pilotowania i niewłaściwa ocena wysokości mogła wynikać również z faktu, że lądowanie odbywało się pod słońce. Był to czynnik sprzyjający zaistnieniu zdarzenia, w zakresie błędnego działania ucznia-pilota. Nie może być jednak uznany za czynnik uniemożliwiający prawidłową ocenę sytuacji przez instruktora-pilota.

Według „Wytucznych wieloletnich do działalności szkoleniowej i sportowej szkół/aeroklubów regionalnych” wykonywanie do lotu w takich warunkach sta-

nowi ewidentny błąd metodyczny, w perspektywie wykonania lotów samodzielnymi przez ucznia-pilota. W dniu wypadku zachód słońca miał miejsce o godzinie 20.50, a zdarzenie zaistniało o godzinie 20.29.

3. Przyczyna wypadku:

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

- błąd w technice pilotowania w etapie podejścia do lądowania, polegający na braku wykonania manewru wyrównania, który doprowadził do silnego uderzenia przednim kółkiem w ziemię;
- nieprawidłowe rozłożenie uwagi przez instruktora-pilota w końcowej fazie lądowania i brak reakcji na niewłaściwe działanie ucznia;
- lądowanie pod oślepiające słońce.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- niewystarczający poziom przygotowania ucznia-pilota do wykonywania lotów, pomimo wykonania liczby lotów znacznie przekraczającej średnią liczbę przewidzianą w Programie Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego;
- brak utrwalonych nawyków, pomimo wykonania znacznie większej liczby lotów szkolnych;
- szkolenie ucznia-pilota niezgodnie z zaleceniami metodyki szkolenia oraz „Wytuczniemi wieloletnimi do działalności szkoleniowej i sportowej szkół/aeroklubów regionalnych”;
- niezgodne z metodyką planowania lotów szkolnych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Bezwzględnie przestrzegać obowiązku powiadamiania PKBWL o zaistniałych zdarzeniach lotniczych, zgodnie z art.135a ustawy Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz.1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz.331).

4.2. W przypadku wznowienia lotów szkolnych przez ucznia-pilota, doszkolenie przeprowadzić według indywidualnego programu, dostosowanego do umiejętności i predyspozycji ucznia-pilota.

- 4.3. Z uwagi na to, iż wypadek był trzecim zdarzeniem lotniczym (dwa wypadki i jeden poważny incydent) w ciągu roku, zaistniałym w tym Aeroklubie w czasie podstawowego szkolenia szybowcowego, PKBWL sugeruje Urzędowi Lotnictwa Cywilnego przeprowadzenie audytu w tym ośrodku.
 - 4.4. Zapoznać instruktorów z danym zdarzeniem lotniczym, w celu omówienia i dalszego zapobiegania takim sytuacjom.
5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1. W czasie najbliższego audytu/kontroli ośrodka szkolenia, zostanie skontrolowany sposób organizacji podstawowego szkolenia szybowcowego.
 - 5.2. Dyrektorzy, Kierownicy w Instrukcji Szkolenia Ośrodka (FTO/TRTO/CTO) wprowadzić zapis mówiący o tym, że podczas podstawowego szkolenia lotniczego, szczególnie w dniach lotów, kiedy uczniowie-piloci wykonują samodzielne loty – należy wyznaczyć osobę z kierownictwa ośrodka, nadzorującą organizację lotów.
 - 5.3. Kierownicy Szkolenia, Szefowie Wyszkożenia (FTO/TRTO/CTO) sprawdzić czy w Instrukcjach Szkolenia oraz w Programach Szkolenia Lotniczego, znajdują się zapisy określające warunki do wykonywania pierwszych lotów samodzielnych, mając na uwadze w szczególności warunki meteorologiczne. W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub gdy są pominięte, należy uzupełnić instrukcje o właściwe zapisy. O realizacji powyższego powiadomić Departament Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego do dnia 30 marca 2009 r.
 - 5.4. Aeroklub Polski podczas prac nad nowelizacją Instrukcji Wykonywania Lotów Aeroklubu Polskiego, proszę o rozważenie wpisania do ww. Instrukcji obowiązku stałego nadzoru kierownictwa aeroklubów regionalnych nad organizacją i przebiegiem lotów, szczególnie w dniach lotów samodzielnych podczas realizacji podstawowego szkolenia lotniczego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

210

KOMUNIKAT NR 116 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 października 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 119/07

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 w dniu 14 kwietnia 2007 r., na samolocie ultralekkim Eurostar EV-97, pilotowanym przez pilota samolotów ultralekkich, lat 39 oraz ucznia-pilota, lat 56, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot z pasażerem wykonywał lot rekreacyjno-widokowy w grupie trzech samolotów.

Po dolocie do lądowiska, ze względu na nienawiązanie łączności, pilot przekazał pozostałym załogom informację, że dokonał oceny możliwości lądowania. Wykonał manewr do lądowania i będąc „na prostej” wypuścił klapy do pozycji „lądowanie”. Kontynuując podejście, cały czas obserwował znajdującą się po lewej stronie napowietrzną linię energetyczną. W pewnej chwili, na granicy wybranego pola lądowania, pilot dostrzegł przewody linii energetycznej przebiegające poprzecznie do kierunku lotu. Pomimo podjęcia przez pilota próby ominięcia samolot zderzył się z napowietrzną linią energetyczną, a następnie z ziemią i skapotował, ulegając całkowitemu zniszczeniu.

niu. Pilot i pasażer, pomimo odniesionych poważnych obrażeń ciała, o własnych siłach opuścili kabinę samolotu.

W trakcie badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła m.in.:

- samolot był sprawny i miał ważne świadectwo techniczne;
- dokumentacja techniczna samolotu (Instrukcja użytkowania w locie, Opis techniczny-instrukcja obsługi) była nieaktualna, a książka samolotu prowadzona była niestarannie;
- warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wykonywanie lądowania w terenie przygodnym bez wcześniejszego przeglądu miejsca operowania, co doprowadziło do zderzenia samolotu z napowietrzną linią energetyczną.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Operowanie poza zarejestrowanymi lotniskami i lądowiskami wymaga szczególnego przygotowania, w tym dokładnego zapoznania się z aktualnymi przeszkodami w rejonie planowanego startu/lądowania.

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
