



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 30 grudnia 2008 r.

Nr 14

---

**TREŚĆ:**

Poz.

**ZARZĄDZENIE**

- 211 – Nr 30 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Instrukcji prowadzenia inspekcji SAFA ..... 382

**OBWIESZCZENIA:**

- 212 – Nr 28 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie stref pobierania opłat terminalowych ..... 382
- 213 – Nr 29 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie stawek jednostkowych opłat terminalowych ..... 383
- 214 – Nr 30 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie wprowadzenia dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym ..... 384

**WYTYCZNE**

- 215 – Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie wprowadzenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przez podmioty prowadzące działalność lotniczą w zakresie przewozu osób, towarów i poczty ..... 384

**KOMUNIKATY:**

- 216 – Nr 117 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 233/06 ..... 385
- 217 – Nr 118 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 277/06 ..... 386
- 218 – Nr 119 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 158/06 ..... 388
- 219 – Nr 120 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 171/08 ..... 389
- 220 – Nr 121 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 94/06 ..... 390
- 221 – Nr 122 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 333/07 ..... 391
- 222 – Nr 123 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 168/05 ..... 392
- 223 – Nr 124 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 212/07 ..... 393
- 224 – Nr 125 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 246/07 ..... 395
- 
-

## 211

### ZARZĄDZENIE NR 30 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA

z dnia 22 grudnia 2008 r.

#### w sprawie wprowadzenia do stosowania Instrukcji prowadzenia inspekcji SAFA

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) oraz w związku z art. 16 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214 z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do stosowania w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcję prowadzenia inspekcji

SAFA. Zestaw zasad i procedur”, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia<sup>3)</sup>.

§ 2. Traci moc Zarządzenie Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji prowadzenia inspekcji SAFA” (Dz. Urz. ULC Nr 1, poz. 4).

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

<sup>1)</sup> 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, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180, poz. 1113.

<sup>2)</sup> Tekst przytoczonej Konwencji został ogłoszony 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 oraz 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

<sup>3)</sup> Instrukcja jest dostępna w postaci zapisu na płytach CD-ROM 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.

## 212

### OBWIESZCZENIE NR 28 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 grudnia 2008 r.

#### w sprawie stref pobierania opłat terminalowych

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) w związku z § 3

ust. 6 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. Nr 92, poz. 619) ogłasza się wykaz stref pobierania opłat terminalowych:

<sup>1)</sup> 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) I strefa pobierania opłaty terminalowej – Lotnisko Warszawa - Okęcie / EPWA;
- 2) II strefa pobierania opłaty terminalowej:
  - Lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy / EPGD

- Lotnisko Kraków - Balice / EPKK
- Lotnisko Bydgoszcz - Szwederowo / EPBY
- Lotnisko Katowice - Pyrzowice / EPKT
- Lotnisko Łódź im. Władysława Reymonta / EPLL
- Lotnisko Poznań - Ławica / EPPO
- Lotnisko Rzeszów - Jasionka / EPRZ
- Lotnisko Szczecin - Goleniów / EPSC
- Lotnisko Wrocław - Starachowice / EPWR
- Lotnisko Zielona Góra - Babimost / EPZG

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 213

### OBWIESZCZENIE NR 29 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 grudnia 2008 r.

#### w sprawie stawek jednostkowych opłat terminalowych

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się, co następuje:

Zatwierdzone na rok 2009 stawki jednostkowe opłat nawigacyjnych w polskiej przestrzeni powietrznej wynoszą:

<b>Strefa pobierania opłat terminalowych</b>	<b>Stawka jednostkowa opłaty terminalowej</b>
<b>I strefa</b> Lotnisko Warszawa – Okęcie / EPWA	610,23 PLN
<b>II strefa</b> Lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy / EPGD Lotnisko Kraków - Balice / EPKK Lotnisko Bydgoszcz - Szwederowo / EPBY Lotnisko Katowice - Pyrzowice / EPKT Lotnisko Łódź im. Władysława Reymonta / EPLL Lotnisko Poznań - Ławica / EPPO Lotnisko Rzeszów - Jasionka / EPRZ Lotnisko Szczecin - Goleniów / EPSC Lotnisko Wrocław - Starachowice / EPWR Lotnisko Zielona Góra - Babimost / EPZG	888,71 PLN

<sup>1)</sup> 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 214

### OBWIESZCZENIE NR 30 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 grudnia 2008 r.

#### w sprawie wprowadzenia dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5, w związku z art. 135c ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się, co następuje:

#### § 1.

Z dniem 25 listopada 2008 r. wprowadzono dobrowolny i poufny system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym, zwany dalej „systemem”.

#### § 2.

System prowadzi, powołany Zarządzeniem Nr 29 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 listo-

pada 2008 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym, Zespół do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym, zwany dalej „Zespołem”.

#### § 3.

Zespół przyjmuje zgłoszenia do systemu na adresy wskazane na stronach internetowych:

- 1) Zespołu - <http://www.latajmybezpiecznie.pl>;
- 2) Urzędu Lotnictwa Cywilnego - <http://www.ulc.gov.pl>.

<sup>1)</sup> 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 215

### WYTYCZNE NR 13 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 grudnia 2008 r.

#### w sprawie wprowadzenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przez podmioty prowadzące działalność lotniczą w zakresie przewozu osób, towarów i poczty

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.<sup>1)</sup>) w związku z poprawką 30 do części I Załącznika 6 oraz poprawką 11 do części III Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia

7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Podmioty prowadzące działalność lotniczą w zakresie przewozu osób, towarów i poczty przy użyciu samolotów, w zakresie zarządzania bez-

<sup>1)</sup> 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, Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180, poz. 1113.

<sup>2)</sup> 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.

pieczeństwem stosują się do przepisu OPS 1.037 rozporządzenia Komisji Europejskiej (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych, mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego.

§ 2. Podmioty prowadzące działalność lotniczą w zakresie przewozu osób, towarów i poczty przy użyciu śmigłowców, w zakresie zarządzania bezpieczeństwem stosują się do przepisu 3.037 zawartego w JAR-OPS 3 „Zarobkowy przewóz lotniczy (śmigłowce)” wprowadzonym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282), wydanym na podstawie na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 3.1. Podmioty, o których mowa w § 1 i 2, mogą wprowadzić w oparciu o „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem” (ICAO Doc. 9859) System Zarządzania Bezpieczeństwem, który zgodnie z Załącznikiem 6 część I pkt 3.2.4 oraz część III pkt 1.3.4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jako minimum:

- 1) określa zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo;
  - 2) zapewnia wprowadzenie działań naprawczych niezbędnych dla utrzymania akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa;
  - 3) zapewnia ciągłą obserwację i regularne oceny osiągniętego poziomu bezpieczeństwa;
  - 4) jest ukierunkowany na ciągłą poprawę całkowitego poziomu bezpieczeństwa.
2. System Zarządzania Bezpieczeństwem, o którym mowa w ust. 1 nie podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 4. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 216

### KOMUNIKAT NR 117 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 233/06

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 sierpnia 2006 r. na lotni Atlas18 pilotowanej przez ucznia-pilota, lat 30, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji – H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas startu za wyciągarką, lotnia sterowana przez ucznia-pilota zaczęła przechylać się w lewą stro-

nę. Przechylił był początkowo niewielki i mógł być spowodowany niesymetrycznym ułożeniem ciała w stosunku do lotni lub podmuchem wiatru. Na komendę instruktora, wydaną przez radio „kierunek, popraw”, uczeń-pilot próbował skorygować tor lotu lotni, krótkotrwałym wychyleniem ciała w stosunku do lotni. Lotnia nadal skręcała w lewo, wówczas uczeń-pilot utratę kierunku próbował korygować wychyleniem prawej nogi w prawo, a nie całym ciałem. W trakcie próby korygowania zakrętu, uczeń-pilot prawdopodobnie wypchnął sterownicę lotni do przodu, co spowodowało utratę prędkości, przeciągnięcie aerodynamiczne lotni i bardzo gwałtowne pogłębienie zakrętu w lewo. Pomimo zaprzestania ciągu liny przez instruktora, operującego wyciągarką, ponawianych komend instruktora ”kierunek, popraw, ściągnij”, uczeń-pilot nie zareagował. Lotnia, będąca w stromym opadaniu, zderzyła się z ziemią. W wyniku doznanych obrażeń, uczeń-pilot poniósł śmierć na miejscu.

**3. Przyczyna wypadku:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła następujące przyczyny wypadku lotniczego:

- 3.1.** brak reakcji ucznia-pilota na przechylenie lotni podczas wnoszenia na holu spowodowane lekko niesymetrycznym ułożeniem ciała lub podmuchem wiatru;
- 3.2.** doprowadzenie do przeciągnięcia w wyniku, którego lotnia gwałtownie pogłębiła zakręt i utraciła sterowność.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

- 4.1.** Organizator szkolenia wprowadzi zmiany powodujące właściwy nadzór nad prowadzoną działalnością.

**4.2.** W świadectwie kwalifikacji instruktora, zgodnie z pkt 2.5.1.1 załącznika Nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr. 165 poz. 1603 z późn. zm.) wpisać ograniczenie do wykonywania lotów jedynie bez łączności radiowej.

**5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

- 5.1.** Użytkownikom lotni, parolotni przypomina się o zakazie prowadzenia łączności radiowej w zakresie częstotliwościach lotniczych bez odpowiednich uprawnień tj. co najmniej ograniczonego świadectwa radiotelefonisty.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 217

### KOMUNIKAT NR 118 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 277/06

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

- 1.** Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 września 2006 r. na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 59, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

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

- 2.** Opis okoliczności wypadku.

Uczeń-pilot wykonywał lot za holującym samolotem. Będąc na wznoszeniu, na wysokości 30m, dopuścił do sytuacji, w której szybowiec znalazł się znacz-

nie powyżej samolotu holującego. Uczeń nie potrafił poprawić błędu. Stopniowo tracił kontakt wzrokowy z samolotem holującym. Na wysokości około 80m wyczepił szybowiec. Oceniał, że na tej wysokości zdoła wykonać zakręt o 180° do lotniska i wylądować z wiatrem. Rozpoczął wykonywanie zakrętu w lewo, jednak szybowiec szybko wytracał prędkość z uwagi na wypuszczone hamulce aerodynamiczne. Szybowiec został aerodynamicznie przeciągnięty, wpadł w lewy korkociąg i zderzył się z powierzchnią lasu. Uczeń-pilot odniósł lekkie obrażenia ciała, szybowiec został zniszczony.

Według oceny Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, decyzja ucznia-pilota o wyczepieniu szybowca w sytuacji awaryjnej była prawidłowa. Także decyzja o powrocie do lotniska i lądowaniu z wiatrem po wykonaniu zakrętu o 180° była prawidłowa. Przy prawidłowym wykonaniu tego manewru, do lotniska i lądowanie można było bezpiecznie wykonać. Niestety wykonanie zakrętu przy wypuszczonych hamulcach aerodynamicznych doprowadziło do sytuacji korkociągowej, której uczeń-pilot nie potrafił zapobiec.

**3. Przyczyna wypadku:**

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- niewłaściwe utrzymywanie pozycji szybowca względem samolotu holującego, szczególnie po zaburzeniu lotu przez termiczne oddziaływanie podłoża oraz w trakcie chowania klap przez samolot, w fazie wznoszenia po starcie;
- nieumiejętne poprawianie niewłaściwej pozycji szybowca względem samolotu holującego;
- wykonywanie zakrętu z otwartymi hamulcami aerodynamicznymi;
- przeciągnięcie szybowca w trakcie wykonywania zakrętu;
- niedoszkolenie ucznia-pilota w wyniku naruszeń metodyki szkolenia.

Uczeń-pilot został dopuszczony do lotów wg zadania VI pomimo nieukończenia szkolenia wg zadania IV (PSSz.AP, p. A.10.4. Wskazówki organizacyjne).

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

- 4.1.** Likwidować błędy uczniów poprzez liczne ćwiczenia i loty doszkalające.
- 4.2.** Nie dopuszczać do lotów uczniów niewykwalifikowanych oraz tych, którzy nie ukończyli odpowiednich szkoleń; uczeń-pilot, uczestniczący w wypadku, miał duże trudności w wykonywaniu lotów oraz w trakcie szkoleń popełniał liczne błędy, wymagające lotów doszkalających.
- 4.3.** Wprowadzić, jako obowiązkowe, zaliczenie lotów w zakresie postępowania w sytuacjach niebezpiecznych.
- 4.4.** Zwrócić uwagę na kwalifikacje instruktorów prowadzących szkolenia oraz przyjrzeć się ich metodom szkolenia.

**5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

- 5.1.** Kierownicy Szkolenia, Szefowie Wyszakolenia ośrodków FTO/TRTO/CTO dokonać weryfikacji i sprawdzenia czy w Instrukcjach Szkolenia oraz w Programach Szkolenia Lotniczego przytoczone są obowiązki i czynności instruktorów prowadzących i nadzorujących szkolenie. W szczególności należy zwrócić uwagę na zapisy dotyczące obowiązku obserwacji każdego startu i lądowania ucznia-pilota oraz reagowania w sytuacji mogącej zagrozić bezpieczeństwu. W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub gdy są one pominięte, należy uzupełnić instrukcje o właściwe zapisy do czasu rozpoczęcia sezonu szkolenia lotniczego w 2009 r.

- 5.2.** Kierownicy Szkolenia, Szefowie Wyszakolenia FTO/TRTO/CTO sprawdzić w Instrukcjach Szkolenia czy znajdują się tam zapisy dotyczące nadzoru merytorycznego nad przestrzeganiem, przez instruktorów szkolących, zasad metodyki szkolenia lotniczego. W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub gdy są one pominięte, należy uzupełnić instrukcje o właściwe zapisy do czasu rozpoczęcia sezonu szkolenia lotniczego w 2009 r.

- 5.3.** Przed rozpoczęciem kontroli wiadomości teoretycznych (KWT), Kierownicy Szkolenia, Szefowie Wyszakolenia ośrodków FTO/TRTO/CTO prowadzących szkolenie szybowcowe zorganizują w ramach szkoleń wewnętrznych instruktorów, zajęcia z metodyki szkolenia szybowcowego. Podczas zajęć skupić się na wskazówkach metodycznych zawartych w Programie Szkolenia i Instrukcji Szkolenia oraz na punkcie A.9.4 Programu Szkolenia Szybowcowego, który mówi o przeszkoleniu na nowy typ szybowca o znacząco różnych charakterystykach pilotażowych w stosunku do szybowców, na których dotychczas latał uczeń-pilot. Fakt przeprowadzenia zajęć należy odnotować w Dzienniku Szkoleń.

- 5.4.** Przypomina się, aby w procesie szkolenia na szybowcach, każdorazowo przed dopuszczeniem do pierwszego lotu samodzielnego na nowym typie, w tym w szczególności na szybowcu Pirat, przeprowadzona została analiza kwalifikacji ucznia pilota, jego umiejętności a także warunków fizycznych. Właściwy wpis powinien być zamieszczony w dokumentacji szkoleniowej.

- 5.5.** Aeroklub Polski rozważyć, przeprowadzenie podczas najbliższej odprawy szkoleniowo-metodycznej seminarium z udziałem kierownictwa aeroklubów regionalnych na temat „Prowadzenie nadzoru bieżącego nad przestrzeganiem przez instruktorów szkolących zasad metodyki szkolenia lotniczego”.

- 5.6.** Organizatorzy szkolenia szybowcowego przestrzegać zasady, że nie każdy może zostać pilotem szybowcowym, jeżeli jego predyspozycje są niewłaściwe do wykonywania lotów samodzielnymi. Nawet w działaniach komercyjnych kandydatowi na pilota szybowcowego, jeżeli nie spełnia warunków, trzeba odpowiedzieć „nie”, dla zachowania bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 218

### KOMUNIKAT NR 119 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 158/06

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 2 lipca 2006 r., na samolocie Cessna 152, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 39, oraz instruktora-pilota, posiadającego licencję pilota samolotowego zawodowego CPL(A), w tym uprawnienia SEP (L) oraz FI-1, lat 36, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych „**Brak kwalifikacji – H2**”  
oraz „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku.

Uczeń-pilot wykonywał lot nawigacyjny z instruktorem. W czasie lotu instruktor-pilot postanowił zademonstrować uczniowi-pilotowi sposób podejścia do lądowania, w warunkach górskich, na lądowisku Weremień. Przed lądowaniem, instruktor próbował nawiązać łączność z lądowiskiem, jednak bez rezultatu, ponieważ lądowisko nie posiada stałej obsługi. Instruktor wykonał krąg nad lądowiskiem i rozpoczął podejście do lądowania na wypuszczonych klapach (20°). Podczas podchodzenia do lądowania ocenił, że wysokość samolotu nad progiem drogi startowej jest zbyt duża, dlatego przerwał manewr lądowania i podjął decyzję o przejściu na drugi krąg. W tym celu zwiększył moc silnika do maksymalnej oraz ustawił kąt wznoszenia samolotu w kierunku pod stok. Warunki, w jakich znalazł się samolot tj. silny wiatr tylnoboczny, o którym instruktor nie wiedział oraz niewystarczająca moc silnika, spowodowały znaczną utratę prędkości postępowej. W chwili, kiedy w samolocie włączył się dźwiękowy sygnalizator ostrzegający przed przeciągnięciem, instruktor przestawił klapy w pozycję „pełne”, sądząc, że w takiej konfiguracji samolot zdoła przelecieć nad krawędzią lasu. Instruktor, obawiając się dalszego spadku prędkości, a następnie przeciągnięcia samolotu, podjął decyzję wykonania zakrętu w prawo, w kierunku doliny. Podczas wykonywania zakrętu, doprowadził do przeciągnięcia samolotu. W jego następstwie doszło do zderzenia samolotu ze

stokiem góry w początkowej fazie korkociągu, pod dużym kątem pochylenia ok. 75°. W wyniku zderzenia załoga odniosła obrażenia między innymi z powodu nie zapiętych barkowych pasów bezpieczeństwa. Samolot uległ zniszczeniu.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, stwierdziła między innymi, że podczas lądowania na stoku lądowiska Weremień wiał tylnoboczny wiatr o prędkości 6-7m/s i mógł mieć wpływ na zaistnienie wypadku.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- podjęcie decyzji o lądowaniu na lądowisku górskim bez odpowiedniego przygotowania;
- nieumiejętne wykonanie podejścia do lądowania i przejścia na drugi krąg, nieuwzględniające aktualnych warunków meteorologicznych;
- przeciągnięcie samolotu w trakcie wykonywania zakrętu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były: niewłaściwa ocena warunków meteorologicznych na lądowisku oraz brak doświadczenia dowódcy samolotu w operowaniu na lotniskach i lądowiskach górskich.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. PKBWL zwraca uwagę pilotom nieposiadającym doświadczenia w operowaniu na lotniskach i lądowiskach górskich na konieczność zapoznania się z instrukcją użytkownika ww. miejsc oraz zapewnienie sobie łączności radiowej z osobą wyznaczoną do tego celu przez zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Korzystanie z innych miejsc startów i lądowań, o których mowa w art. 93 ust.1, ppkt 3, nie powinno być realizowane bez wcześniejszej autoryzacji ww. miejsca i określenia w instrukcji szkolenia lotniczego zasad bezpieczeństwa wykonywania tam startów i lądowań uzasadnionych potrzebami szkolenia lub treningu.

5.2. Zarządzający lotniskami lub lądowiskami w terenie górzystym, do dnia rozpoczęcia sezonu szkolenia lotniczego w 2009 roku, dokonać weryfikacji instrukcji operacyjnej lot-



niska i w razie konieczności opracować oraz wprowadzić do realizacji zasady bezpiecznej eksploatacji zarządzanego lotniska lub lądowiska, uwzględniające jego specyfikę związaną z ukształtowaniem terenu, pasa startów i lądowań, warunkami meteorologicznymi oraz zasady przyjmowania na lotnisko obcych statków powietrznych i pilotów nieznających tego lotniska, lądowiska.

- 5.3.** Pilotom, użytkownikom statków powietrznych zwraca się uwagę, aby przy braku doświadczenia w operowaniu na lotniskach i lądowiskach

w trudnym terenie górzystym, właściwie przygotowali się do lotu w górach oraz do lądowania na lotnisku lub trudnym lądowisku. Przyjąć jako regułę, że planując lądowanie na takim lotnisku należy otrzymać zgodę od zarządzającego oraz kierować się zasadą szczególnej ostrożności lub wcześniej wykonać loty z instruktorem mającym doświadczenie w lotach w terenie górzystym i lądowaniach na lotniskach lub trudnych lądowiskach.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 219

### KOMUNIKAT NR 120 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 171/08

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 13 kwietnia 2008 r. na Balonie Thunder AX-9 140S2, pilotowanym przez pilota balonowego, lat 35, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot balonem, na ogrzane powietrze, z trzema pasażerami w koszu. Po około 20 minutach od startu z lotniska aeroklubowego, rozpoczął podchodzenie do lądowania na wybranym polu. Podczas zniżania, pilot obserwował przebiegającą równoległe do toru lotu, linię średniego napięcia, która, według obserwacji pilota, skręcała w prawo, nie kolidując z torem lotu balonu. W końcowej fazie podejścia, pilot i pasażerowie zauważyli, że prostopadłe do toru lotu, w odległości około 10m od kosza, przebiegają przewody linii energetycznej. Pilot wydał polecenie pasażerom by schowali się w koszu i wraz z jednym z pasażerów (uczniem-pilotem balonowym) zakręcili

zawory butli z propanem. Nastąpiło zderzenie balonu z przewodami, doszło do zwarcia i przepalenia jednej z czterech stalowych lin nośnych. W zaistniałej sytuacji pilot zdecydował otworzyć klapę spadochronową i balon bezpiecznie przyziemił w odległości około 80m od zerwanej linii. Po opróżnieniu powłoki balonu, pasażerowie opuścili kosz. Jeden z pasażerów powiadomił telefonicznie pogotowie energetyczne o zerwaniu linii i poprosił o wyłączenie jej z eksploatacji.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było zbyt późne zauważenie przez pilota linii elektrycznej, przebiegającej w poprzek toru lotu balonu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego było:

- pofalowanie terenu, utrudniające zauważenie przewodów na tle ziemi;
- usytuowanie podtrzymującego linię stupa po lewej stronie toru lotu, między wysokimi drzewami.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 220

### KOMUNIKAT NR 121 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 94/06

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 maja 2006 r., na szybowcu SZD-50-3 Puchacz, pilotowanym przez instruktora-pilota szybowcowego, lat 59 oraz ucznia-pilota, lat 44, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

oraz do kategorii: „**Czynnik środowiskowy**”  
w grupie przyczynowej „**Meteorologiczne – E1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga wykonywała lot mający na celu opanowanie przez ucznia-pilota umiejętności wykonywania lotu po prostej oraz zakrętów. Po wyczepieniu liny wyciągarki, które nastąpiło na wysokości około 350m, szybowiec wykonał lot po kręgu. Podczas lotu, uczeń-pilot sterował szybowcem w locie prostoliniowym, a instruktor-pilot przejmował stery dla wykonania zakrętów. Po wykonaniu III zakrętu na wysokości około 200m, szybowiec przeleciał poza miejsce wykonania IV zakrętu, po czym wykonał zakręt w prawo o kąt około 190°, ponownie minął miejsce IV zakrętu na wysokości około 150m i po przebyciu około 250m wykonał zakręt w lewo o około 120-130°. W chwilę po wyprowadzeniu z zakrętu, podczas przelotu nad koronami okalających lotnisko drzew, szybowiec lewym skrzydłem uderzył o gałąź. Szybowiec wykonał ruch po torze zbliżonym do toru szybkiego wywrotu ze zmianą kursu o około 150° w lewo. Znalazł się w pionowym nurkowaniu i zderzył się z metalowym dachem hangaru. Kadłub szybowca przebił pokrycie dachu i zagłębił się we wnętrzu hangaru do miejsca mocowania skrzydeł. Przybyłe na miejsce służby ratownicze uwolniły załogę z kabiny. W wyniku wypadku członkowie załogi odnieśli poważne obrażenia. Szybowiec został zniszczony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że na zaistnienie wypadku złożyły się następujące przyczyny:

- niewłaściwe gospodarowanie wysokością w locie po kręgu;
- nieumiejętne przeprowadzenie manewru „esowania”;
- niespodziewane wystąpienie silnego podmuchu wiatru i silnego prądu zstępującego.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było nieuzasadnione wykorzystanie manewru „esowania”. W trakcie wykonywania tego manewru szybowiec znalazł się w strefie silnych zawirowań powietrza, związanych z rozplywem powietrza, wywołanym zjawiskiem „zapadania się” (kolapsu) chmur na chłodnym froncie atmosferycznym, położonym w odległości 12–15km na północ od lotniska. Efektem tego była duża utrata wysokości, odniesienie szybowca o około 150–200m od lotniska oraz znaczne rozciągnięcie zakrętu wykonanego w stronę lotniska (w czasie i przestrzeni).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Podczas planowania, przygotowania i realizacji lotów, ściśle przestrzegać postanowień „Instrukcji wykonywania lotów i skoków Aeroklubu Polskiego” oraz „Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego” i zawartych w nich zaleceń metodycznych.
- 4.2. Szef Wyszkolenia oraz Dyrektor Aeroklubu przeanalizują przydatność instruktora do dalszego pełnienia tej funkcji.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Aeroklub Polski podczas prac nad nowelizacją „Instrukcji Wykonywania Lotów Aeroklubu Polskiego”, uwzględnić obowiązek stałego nadzoru kierownictwa aeroklubów regionalnych nad realizacją lotów metodycznych, zgodnie z Programem Szkolenia AP oraz określić zasady i sposób nadzoru nad utrzymywaniem kwalifikacji przez instruktorów-pilotów.
- 5.2. Treść „Instrukcji Wykonywania Lotów Aeroklubu Polskiego” z uwzględnieniem zaleceń opublikowanych w Dziennikach Urzędowych Prezesa ULC będzie poddana ścisłej weryfikacji po przedstawieniu ww. instrukcji do zatwierdzenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 221

### KOMUNIKAT NR 122 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 333/07

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 4 sierpnia 2007 r., na szybowcu SZD-48-1 Jantar Std 2, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 61, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wykonywał lot podczas Szybowcowych Mistrzostw Polski. W czwartej godzinie lotu, na wysokości drugiego punktu zwrotnego, pilot zauważył pogarszające się warunki meteorologiczne. Postanowił wracać na lotnisko startu, po czym rozpoczął krążenie, celem naboru wysokości. Lot ten nie doprowadził do wzrostu wysokości, w związku z tym pilot postanowił lądować w terenie przygodnym. Jako miejsce lądowania wybrał zaorane i zabronowane pole. Na wysokości około 150m nad ziemią zaczął budować podejście do lądowania, będąc około 15-20m nad ziemią zauważył, że stojący do tej pory ciągnik rolniczy ruszył w kierunku ścieżki podejścia szybowca do lądowania. Pilot poderwał szybowiec, przeleciał nad ciągnikiem i rozpoczął lądowanie na następnym polu, porośniętym owsem. Szybowiec przyziemił tuż

za granicą pola. W czasie dobiegu uszkodził kadłub, uderzając jego przednią częścią w niewidoczny z powietrza kamień. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła m.in.:

- pilot nie poddał się obowiązkowym badaniom lekarskim po uczestniczeniu w wypadku lotniczym 30 kwietnia 2007 r., w związku z tym jego orzeczenie lotniczo-lekarskie utraciło ważność;
- wybór pola przygodnego lądowania i jego wykonanie było prawidłowe, a zderzenie szybowca z kamieniem po przyziemieniu miało charakter losowy.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zderzenie szybowca podczas lądowania w terenie przygodnym, z niewidocznym z powietrza kamieniem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Przeprowadzenie szerokiej akcji informacyjnej upowszechniającej znajomość obowiązujących przepisów dotyczących ważności badań lotniczo-lekarskich, w tym szczególnie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2003 r. w sprawie badań lotniczo-lekarskich (Dz. U. Nr 187, poz. 1829).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 222

### KOMUNIKAT NR 123 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 168/05

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

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 7 lipca 2005 r. w FIR Warszawa, niebezpieczne zbliżenie w powietrzu pomiędzy samolotami: Airbus 321, Boeing-737-300, Airbus 321, i Airbus 320, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik środowiskowy”

w grupie przyczynowej „**Służby ruchu lotniczego, łączność radiowa, zakłócenia ruchu lotniczego - E2**”

oraz do kategorii: „**Czynnik organizacyjny**”  
w grupie przyczynowej „**Szkolenie - O2**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

W dniu 7 lipca 2005 r. wszystkie samoloty, planowo wykonujące lot w sektorze ACC „JED”, zostały zidentyfikowane przez kontrolera ACC „JED” i była im zapewniana radarowa kontrola ruchu lotniczego. Podjęte działania przez kontrolera radarowego sektora ACC JED miały zapewnić separację dla ww. samolotów. W tym czasie kanał częstotliwości sektora ACC „JED” był blokowany i zakłócany przez niezidentyfikowaną stację radiową. Początkowo zakłócenia były niewielkie, ale później całkowicie uniemożliwiły prawidłową pracę kontrolera ruchu lotniczego. W wyniku działań kontrolera oraz nieprzewidzianych zakłóceń radiowych, doszło do zniżenia minimów separacji pomiędzy wyżej wymienionymi samolotami, czego wynikiem było zadziałanie radarowego systemu ostrzegania o kolizji (STCA). Przy etykietach samolotów na wskaźniku kontrolera radarowego sektora ACC JED zapaliły się „alarm collision alert”, informujący kontrolera o niebezpiecznym zbliżeniu się pomiędzy ww. samolotami. Na wskaźnikach systemów pokładowych ACAS/TCAS, zapobiegającym kolizjom w powietrzu, wyświetliły się komunikaty nakazujące załogom wykonanie konkretnego manewru, dla uniknięcia kolizji. Załogi samolotów wykonały polecenia RA, wygenerowane z systemów ACAS/TCAS, w celu uniknięcia potencjalnej kolizji i tylko jedna załoga poinformowała ACC o zaistniałym fakcie.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

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

- błędna analiza sytuacji powietrznej, czego wynikiem było doprowadzenie do niebezpiecznych zbliżeń samolotów w powietrzu;
- podjęcie niewystarczających działań w celu zapewnienia minimum separacji pomiędzy samolotami po zidentyfikowaniu sytuacji konfliktowej.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- blokowanie i zakłócenie częstotliwości radiowej sektora ACC „JED”;
- brak szkoleń i przeszkoleń kontrolerów ruchu lotniczego w aspekcie przywracania bezpieczeństwa przepływu ruchu lotniczego po zniżonej separacji;
- brak regularnych szkoleń dotyczących procedur stosowanych w odniesieniu do statków powietrznych, wyposażonych w pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Przeprowadzić szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego dotyczących przywracania, po zniżeniu separacji, bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

- 4.2. Wprowadzić do programu szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego „Sytuacji szczególnych i niebezpiecznych” zagadnienia dotyczące procedur stosowanych w odniesieniu do statków powietrznych, wyposażonych w pokładowe systemy zapobiegania kolizjom (ACAS), z omówieniem zdarzeń zadziałania ACAS oraz wykorzystaniem materiałów pomocniczo-dydaktycznych, takich jak programy: ACTOR, RITA1, RITA2 oraz wideo „Controlling with TCAS”.

- 4.3. Przekazać zebrane materiały do Ośrodka Szkolenia Lotniczego PAŻP celem uwzględnienia ich w przeprowadzanych kursach wstępnych i szkoleniach doskonalenia zawodowego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 223

### KOMUNIKAT NR 124 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 212/07

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 czerwca 2007 r. na samolocie PZL-104 Wilga 35A, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 27, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

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

w grupie przyczynowej „**Standardy – O3**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Do lotu wystartował zespół w składzie: samolot holujący PZL-104 Wilga oraz szybowiec Puchacz. W trzeciej minucie lotu zespołu, po wykonaniu pierwszego zakrętu, na wysokości ok. 160-180 m, silnik samolotu holującego przerwał pracę. Pilot przeszedł na zniżanie i rozpoczął procedurę awaryjnego lądowania. Szybowiec został natychmiast wyczepiony, zawrócił na lotnisko i bezpiecznie wylądował. Pilot kontynuował procedurę awaryjnego lądowania nad terenem zabudowanym. W trakcie podejścia do lądowania, samolot zaczepił o lokalną linię elektroenergetyczną, co spowodowało gwałtowne zmniejszenie prędkości i wysokości lotu. Samolot spadł na teren posesji w m. Dęblin. W rezultacie zderzenia z ziemią, samolot uległ znacznemu uszkodzeniu. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń ciała i samodzielnie opuścił kabinę.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było przerwanie pracy silnika, spowodowane brakiem paliwa w instalacji samolotu, do którego doszło wskutek przystąpienia do lotów bez znajomości rzeczywistej ilości paliwa w instalacji paliwowej samolotu oraz nieprawidłowej oceny zużycia paliwa przez pilota, podczas wykonywania lotów holowniczych.

Za okoliczności sprzyjające zaistnieniu wypadku PKBWL uznała:

- wadliwą konstrukcję wskaźników ilości paliwa, utrudniającą prawidłową ocenę ilości paliwa w instalacji samolotu, zwłaszcza przy jego małej pozostałości w zbiornikach tj. poniżej 20 litrów w zbiorniku oraz przy stanie napełnienia zbiorników przekraczających 75 litrów w pojedynczym zbiorniku;
- konstrukcję zbiorników podskrzydłowych utrudniającą ocenę stanu zatankowania, w przypadku praktyki ich niedotankowania;
- wysoką temperaturę otoczenia, powodującą zwiększone zużycie paliwa;
- brak sygnalizatora małej pozostałości paliwa w zbiornikach;
- brak procedur dotyczących uzupełniania paliwa w czasie lotów holowniczych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Prowadzić dokumentację, umożliwiającą określenie rzeczywistego jednostkowego zużycia paliwa przez poszczególne egzemplarze samolotów, w różnych warunkach eksploatacji.
- 4.2. Określić i wprowadzić efektywne metody kontroli pozostałości paliwa w instalacji samolotów PZL-104 Wilga.
- 4.3. Rozważyć wprowadzenie do instrukcji operacyjnych zalecenia o uzupełnieniu paliwa na samolotach PZL-104 Wilga, podczas lotów holowniczych, po każdym 60 minutach pracy silnika, ilością nie mniejszą niż jednostkowe godzinowe zużycie paliwa dla danego egzemplarza samolotu.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu:

- 5.1. Aeroklub Polski rozważy uzupełnienie zapisów w rozdziałach 11 i 12 „Instrukcji Wykonywania Lotów Aeroklubu Polskiego” o procedury zapewniające posiadanie na pokładzie holującego statku powietrznego pozostałości paliwa zgodnej z postanowieniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, (Dz.U. Nr 262, poz. 2609).

- 5.2.** Krajowe Towarzystwo Lotnicze (AOPA Poland), przypomni członkom organizacji, użytkującym własne statki powietrzne, o wprowadzeniu do bezwzględnego stosowania procedur zapewniających tankowanie statków powietrznych, zgodnie z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz.U. Nr 262, poz. 2609).
- 5.3.** Ośrodki Szkolenia Lotniczego, które wykorzystują samoloty PZL-104 „Wilga” do szkolenia oraz do holowania szybowców, ustalą szczegółowe procedury uzupełniania paliwa. Oprócz tego przypomną użytkownikom statków powietrznych, eksploatowanych w ośrodkach o obowiązku stosowania procedur, zapewniających tankowanie statków powietrznych, zgodnie z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz.U. Nr 262, poz. 2609).
- 5.4.** Właściciel certyfikatu typu samolotu PZL-104 Wilga rozważy wprowadzenie do „Instrukcji Użytkowania w Locie” samolotu PZL-104 „Wilga 80”, informacji o zagrożeniu wynikającym z nieumiejętnego tankowania, podczas którego powstają korki powietrzne, które w przypadku nie wykrycia przez tankującego, powodują znaczne zafalszowanie wskazań ilości paliwa. Ponadto zamieści w „liście kontrolnej przed lotem”, a także w widocznym miejscu w kabinie samolotu PZL-104 „Wilga”, informację o obowiązku określenia przed lotem rzeczywistej ilości paliwa.
- 5.5.** Właścicielom, użytkownikom samolotów, zaleca się wprowadzenie obowiązku posiadania „listy kontrolnej przed lotem” oraz stosowania jej w praktyce.
- 5.6.** Właściciele, użytkownicy statków powietrznych, każdorazowo przed lotem, prowadzić ściłą ewidencję zużycia paliwa podczas prób silnika, w okresie nie wykonywania lotów przez samolot. W trakcie lotów, okresowo sprawdzać, czy stan rzeczywisty jest zgodny z planowanymi wartościami godzinowego zużycia paliwa i odnotowywać te wartości w książce „Poświadczenie Obsługi Technicznej”, a także w Planowej Tabeli Lotów. W przypadku wątpliwości zwrócić się o konsultację do personelu technicznego lub organizacji obsługującej;
- 5.7.** Właściciele, użytkownicy statków powietrznych, kontrolować stan techniczny instalacji paliwowej płatowcowej i silnikowej, szczególnie zwracając uwagę na:
- stan mocowania, pęknięcia i korozje zbiorników paliwa,
  - wycieki/podcieki paliwa ze zbiorników paliwa,
  - wycieki/podcieki paliwa z zaworów drenażowych i przewodów wentylacyjnych,
  - przetarcia, zagięcia i załamania przewodów cieczy palnych,
  - stan techniczny nadajnika paliwa,
  - stan techniczny przewodów elektrycznych i kostek elektrycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 224

### KOMUNIKAT NR 125 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 246/07

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 17 czerwca 2007 r., na szybowcu SZD-36A Cobra 15, pilotowanym przez pilot szybowcowego, lat 26, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

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

w grupie przyczynowej „**Inne – E8**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowca wykonywał przelot treningowy po trasie. Podczas powrotu na lotnisko, nastąpił zanik noszeń termicznych. Na wysokości około 600m, nie mając pewności co do możliwości dolotu do lotniska, pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Zgłosił przez radio zamiar lądowania na polu, a następnie zaczął wybierać pole do lądowania. Po wyborze miejsca, pilot wykonał krąg do lądowania i będąc na kierunku lądowania, pod słońce, w ostatniej chwili zauważył linię niskiego napię-

cia. W celu uniknięcia zderzenia, zwiększył wysokość, tym samym tracąc prędkość. Podczas dolotu do wybranego pola na bardzo małej wysokości, przy granicznej małej prędkości, na skutek bocznego podmuchu wiatru, szybowiec prawym skrzydłem zahaczył o uprawę jęczmienia. Wykonał „cyrkiel” i zapadł się w zboże, co gwałtownie wyhamowało szybowiec i doprowadziło do poważnych uszkodzeń kadłuba. Pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego była niewłaściwa obserwacja kierunku podejścia, niezauważenie przez pilota linii niskiego napięcia i konieczność „przeskoczenia” jej w trakcie podejścia do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było zahaczenie prawym skrzydłem o wysoką uprawę, tym samym niesymetryczne obciążenie konstrukcji szybowca podczas lądowania w terenie przygodnym.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

PKBWL nie zaproponowała żadnych 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](mailto: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](mailto:z8@ppgk.com.pl)

---

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

---