



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 26 marca 2009 r.

Nr 3

TREŚĆ:

Poz.

ZARZĄDZENIE

- 61 — Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Członka Załogi - CREW MEMBER CERTIFICATE - CMC 90

DECYZJE:

- 62 — Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 stycznia 2009 r. w sprawie powołania Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego 94
- 63 — Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 lutego 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika licencjonowania personelu lotniczego wydanie VI 96
- 64 — Nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 marca 2009 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 97

OBWIESZCZENIE

- 65 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 marca 2009 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 100

KOMUNIKATY:

- 66 — Nr 136 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 181/03 100
- 67 — Nr 137 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 108/06 101
- 68 — Nr 138 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 522/08 102
- 69 — Nr 139 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 104/04 103
- 70 — Nr 140 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 332/07 104
- 71 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 171/05 106
- 72 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 415/08 108
- 73 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 143/07 109
- 74 — Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 177/07 110
- 75 — Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 383/07 112

76 — Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 202/08	115
77 — Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 355/07	116
78 — Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 330/07	117
79 — Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 189/08	118
80 — Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 stycznia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 162/05	119

61

ZARZĄDZENIE NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 marca 2009 r.

w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Członka Załogi - CREW MEMBER CERTIFICATE - CMC

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) w związku z pkt 3.67 Załącznika 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), wprowadzonego oświadczeniem rządowym z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. Nr 146, poz. 1413) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się:

- 1) procedury stosowane przy wydawaniu Certyfikatu Członka Załogi (CREW MEMBER CERTIFICATE – CMC), o których mowa w załączniku nr 1 do zarządzenia;

- 2) wzór wniosku o wydanie Certyfikatu Członka Załogi, o którym mowa w załączniku nr 2 do zarządzenia;
- 3) wzór Certyfikatu Członka Załogi, o którym mowa w załączniku nr 3 do zarządzenia.

§ 2. Traci moc zarządzenie nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 sierpnia 2005 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Członka Załogi – CREW MEMBER CERTIFICATE – CMC.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 20 dni od dnia podpisania.

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 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

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

*Załączniki do Zarządzenia Nr 4
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 11 marca 2009 r.*

Załącznik nr 1

PROCEDURY STOSOWANE PRZY WYDAWANIU CERTYFIKATU CZŁONKA ZAŁOGI

§ 1. Ilekroć w załączniku jest mowa o:

- 1) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 2) CMC – rozumie się przez to Certyfikat Członka Załogi (CREW MEMBER CERTIFICATE) opracowany jako karta identyfikująca członka załogi lotniczej wykonującego zadania w trakcie lotu statku powietrznego na rzecz polskiego przewoźnika lotniczego na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej zgodnie z pkt 3.67 część N Załącznika Nr 9 – Ułatwienia, do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
- 3) wniosek – rozumie się przez to wniosek o wydanie CMC, stanowiący załącznik nr 2 do zarządzenia;
- 4) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 5) przewoźniku – rozumie się przez to podmiot posiadający certyfikat AOC lub AWC, wydany przez Prezesa Urzędu.

§ 2. CMC wydaje się członkowi załogi lotniczej statku powietrznego wykonującemu czynności zarobkowe na rzecz przewoźnika na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej.

§ 3. Opłaty za wydanie CMC pobierane są zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718 z późn. zm.).

§ 4. 1. Wniosek o wydanie CMC dla członka załogi lotniczej statku powietrznego składa zainteresowany przewoźnik do Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, rozpatrywany jest w Departamencie Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym.
3. W celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, przed złożeniem wniosku, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik dokonuje sprawdzenia przeszłości osoby ubiegającej się o CMC, zgodnie z pkt 2.2.1.(ii), w związku z pkt 1.5. załącznika do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego –

Deklaracja międzyinstytucjonalna (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 181) i odpowiednią informację zaznacza we wniosku.

§ 5. 1. Decyzję o wydaniu lub odmowie wydania CMC podejmuje Prezes Urzędu.

2. W oparciu o informacje znajdujące się we wniosku, o którym mowa w § 4 ust. 1, w szczególności braku sprawdzenia przeszłości, o której mowa w § 4 ust. 3, Prezes Urzędu może podjąć decyzję o odmowie wydania CMC.

§ 6. 1. CMC wydaje się na okres nie dłuższy niż 3 lata, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku umowy cywilnoprawnej lub umowy o pracę zawartej na czas określony przez przewoźnika z członkiem załogi lotniczej statku powietrznego, CMC wydaje się na okres trwania tej umowy, jednakże nie dłużej niż okres, o którym mowa w ust. 1.

§ 7. 1. Odbiór CMC następuje w siedzibie Urzędu.

2. W przypadku posiadania CMC przez członka załogi lotniczej statku powietrznego, nowe CMC jest wydawane po zwrocie przez tego członka załogi dotychczasowego CMC.
3. Zwrócone CMC, o którym mowa w ust. 2, podlega zniszczeniu w Departamencie Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym.

§ 8. Z chwilą ustania powodów, dla których CMC zostało wydane, w szczególności w przypadku rozwiązania umowy o pracę lub upływu terminu, na który ta umowa lub umowa cywilnoprawna została zawarta, CMC jest zwracane do Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym. § 7 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

§ 9. 1. Po otrzymaniu informacji o przypadku zniszczenia lub utraty CMC przez członka załogi lotniczej statku powietrznego, Prezes Urzędu powiadamia o tym Straż Graniczną.

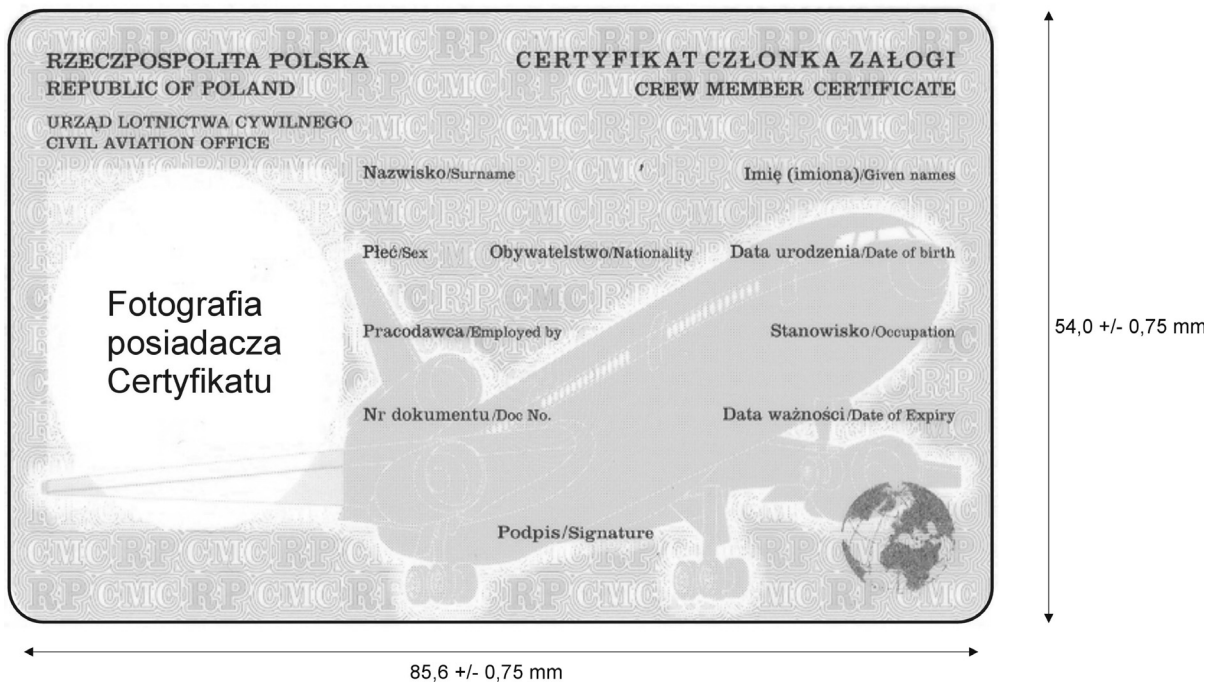
2. Do wydania nowego CMC stosuje się odpowiednio przepisy § 4 ust. 1 i 2, § 6, § 7 ust. 1 oraz § 8.

§ 10. Rejestr wydanych CMC prowadzony jest w Departamencie Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym.

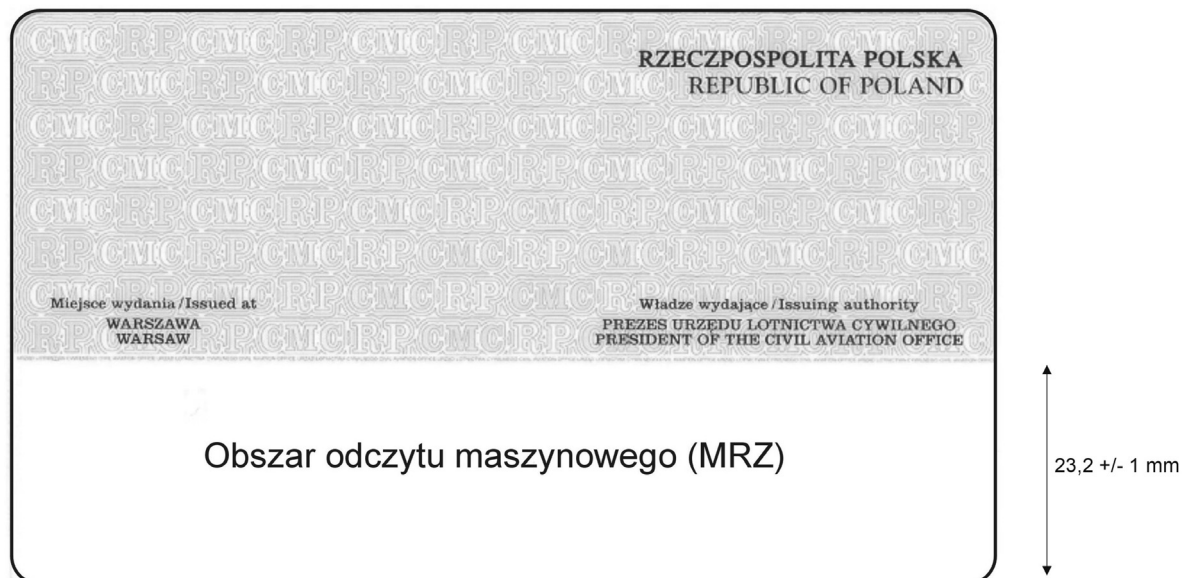
Załącznik Nr 3

WZÓR CERTYFIKATU CZŁONKA ZAŁOGI

Pierwsza strona



Druga strona



62

DECYZJA NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 stycznia 2009 r.

w sprawie powołania Zespołu Zarządzania Kryzysowego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie § 3 Statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M. P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.¹⁾), w związku z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590) ustala się, co następuje:

§ 1

1. Powołuje się Zespół Zarządzania Kryzysowego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Zespołem”.
2. W skład Zespołu wchodzi następujący przedstawiciel Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”:
 - 1) Przewodniczący – Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych;
 - 2) Zastępca Przewodniczącego – Dyrektor Biura Spraw Obronnych (Dyrektor BSO);
 - 3) Zastępca Przewodniczącego – Dyrektor Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym (Dyrektor LOB);
 - 4) Członkowie – dyrektorzy komórek organizacyjnych Urzędu;
 - 5) Osoby wchodzące w skład stałego dyżuru – pracownicy Urzędu wyznaczeni zgodnie z Zarządzeniem Nr 22 Prezesa Urzędu z dnia 21 lipca 2008 r. w sprawie organizacji stałego dyżuru w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.
3. Do Zespołu mogą być włączeni, w razie potrzeby, przedstawiciele innych komórek organizacyjnych Urzędu w zakresie ich merytorycznej właściwości.

§ 2

1. Zespół powołany jest w celu zapewnienia zdolności Urzędu do podejmowania zorganizowanych działań, w przypadkach wystąpienia zdarzeń powodujących zagrożenie bezpieczeństwa państwa, w tym infrastruktury transportowej państwa oraz w odpowiedzi na sytuację kryzysową w lotnictwie cywilnym.

2. Posiedzenie Zespołu zwoływane jest na wniosek Przewodniczącego lub Zastępców Przewodniczącego.
3. W przypadku ogłoszenia wyższych stanów gotowości obronnych państwa, posiedzenie Zespołu zwoływane jest przez Dyrektora BSO, a w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym, podczas stałej gotowości obronnej państwa - przez Dyrektora LOB.

§ 3

Do zadań Zespołu należy:

- 1) prowadzenie analizy i ocena powstałych zagrożeń oraz wypracowanie wniosków i propozycji decyzji dotyczących zapobiegania i likwidacji sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym przy użyciu sił i środków będących w dyspozycji Urzędu;
- 2) przedstawianie Kierownictwu Urzędu wniosków i propozycji w zakresie realizacji przedsięwzięć zapewniających utrzymanie zdolności Urzędu do reagowania kryzysowego;
- 3) nadzór nad wykonywaniem zadań określonych w Planie Operacyjnym Funkcjonowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który jest przechowywany w Kancelarii Tajnej Urzędu;
- 4) wykonywanie zadań określonych w wykazie przedsięwzięć Narodowego Systemu Pogotowia Kryzysowego, o którym mowa w art. 3 pkt 5 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, w zakresie właściwym dla Urzędu;
- 5) integracja wszystkich służb przewidzianych do użycia w sytuacjach kryzysowych w lotnictwie cywilnym oraz określenie warunków do optymalnego wykorzystania sił i środków będących w dyspozycji Urzędu, w celu zapobiegania i likwidacji kryzysu;
- 6) utrzymywanie wysokiej dyspozycyjności i gotowości do podejmowania działań, w wypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
- 7) współdziałanie z Zespołem Zarządzania Kryzysowego w ministerstwie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu;
- 8) współdziałanie z Rządowym Centrum Bezpieczeństwa;

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

- 9) współdziałanie z Wojewódzkim Centrum Zarządzania Kryzysowego z siedzibą w Warszawie;
- 10) współpraca z Zespołem do spraw Badania Przypadków Naruszeń Zasad Ochrony Lotnictwa Cywilnego i Zaistniałych Aktów Bezprawnej Ingerencji na Lotniskach oraz na Pokładach Polskich Statków Powietrznych;
- 11) współpraca z innymi jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego oraz właściwymi rzeczowo organami administracji publicznej w obszarze problematyki kryzysowej;
- 12) udział w ćwiczeniach i treningach organizowanych przez Siły Sojusznicze i Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, ustalonych przez Ministra Obrony Narodowej oraz w przedsięwzięciach szkoleniowych organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub Prezesa Urzędu.

§ 4

1. Pracami Zespołu kieruje Przewodniczący.
2. Do zadań Przewodniczącego należy:
 - 1) zwoływanie posiedzeń Zespołu w składzie właściwym do zdarzenia powodującego zagrożenie;
 - 2) zarządzanie całodobowej pracy Zespołu, w sytuacjach wystąpienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym oraz na czas trwania gier, ćwiczeń i treningów w wymiarze koniecznym dla charakteru realizowanego przedsięwzięcia;
 - 3) informowanie Dyrektora Generalnego, Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego oraz Pełnomocnika do spraw Ochrony Informacji Niejawnych o:
 - a) wprowadzeniu całodobowej pracy Zespołu,
 - b) przewidywanym czasie pracy,
 - c) faktycznym składzie osobowym Zespołu;
 - 4) zapewnianie udziału w pracach Zespołu innych etatowych pracowników Urzędu, przygotowanych merytorycznie, posiadających poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnej o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”.
3. Do zadań Zastępcy Przewodniczącego należy:
 - 1) powiadamianie członków Zespołu o terminach posiedzeń;
 - 2) organizowanie całodobowych dyżurów w pomieszczeniach Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu;
 - 3) prowadzenie dokumentacji całodobowych dyżurów i posiedzeń Zespołu;
 - 4) przygotowywanie analiz i propozycji decyzji Prezesa Urzędu w zakresie działania Zespołu;
 - 5) organizowanie i utrzymanie współdziałania z Zespołem Zarządzania Kryzysowego w ministerstwie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu, innymi jednostkami

organizacyjnymi lotnictwa cywilnego oraz właściwymi rzeczowo organami administracji publicznej;

- 6) koordynowanie prac i pomoc merytoryczna członkom Zespołu w zakresie opracowania planów działania komórek organizacyjnych Urzędu na okres kryzysu.
4. Do zadań członków Zespołu należy:
 - 1) zapewnianie sprawnego przepływu informacji do Zespołu, w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
 - 2) opracowanie planów i przygotowanie podległych komórek organizacyjnych Urzędu do podjęcia działań w sytuacji kryzysowej w lotnictwie cywilnym;
 - 3) uczestniczenie w pracach Zespołu, w zakresie określonym przez Przewodniczącego.
5. Do zadań Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego należy:
 - 1) zapewnianie, pod względem logistycznym, możliwości całodobowej pracy Zespołu, w szczególności zapewnienie zakwaterowania i wyżywienia;
 - 2) wyznaczanie do dyspozycji Zespołu samochodu wraz z kierowcą.
6. Pełnomocnik do spraw Ochrony Informacji Niejawnych zapewnia:
 - 1) ochronę pomieszczeń i dokumentów w czasie trwania całodobowego dyżuru;
 - 2) obsługę kancelaryjną całodobowego dyżuru;
 - 3) priorytetowe traktowanie wniosków o podjęcie postępowań sprawdzających w stosunku do członków Zespołu i osób oddelegowanych do pracy w Zespole.

§ 5

1. Wyposażenie Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu, a w szczególności infrastruktura techniczna i warunki socjalno-bytowe powinny umożliwiać efektywne wypełnianie zadań Zespołu, z zachowaniem ciągłości jego działania i wymiany informacji w czasie pracy oraz możliwości pracy w przypadku braku zasilania zewnętrznego, wystąpienia awarii lub uszkodzenia systemów łączności.
2. Pomieszczenia i ich wyposażenie powinny zapewniać bezpieczne i higieniczne warunki pracy Zespołu, w zakresie oświetlenia, wymiany powietrza, zabezpieczenia przed wilgocią, niekorzystnymi warunkami cieplnymi, nasłonecznieniem oraz hałasem i innymi czynnikami szkodliwymi lub uciążliwymi dla zdrowia, o których mowa w przepisach z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz powinny spełniać wymagania ochrony informacji niejawnych.
3. Wyposażenie Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu składa się z:
 - 1) urządzeń łączności przewodowej i bezprzewodowej, w tym niejawnej, zapewniających wymia-

- nę informacji z innymi podmiotami uczestniczącymi w procesie reagowania i zarządzania kryzysowego;
- 2) komputerowych systemów wprowadzania, przetwarzania i wizualizacji danych;
 - 3) środków masowego przekazu: telewizja, radio, internet;
 - 4) systemu rejestracji obrazu i dźwięku, w tym treści rozmów radiowych i telefonicznych, oraz ich archiwizacji;
 - 5) awaryjnego zasilania urządzeń łączności i przetwarzania danych;
 - 6) dokumentacji określającej działania i prace Zespołu.

4. W skład dokumentacji, o której mowa w ust. 3 pkt 6, wchodzi:
 - 1) schemat powiadamiania członków Zespołu;
 - 2) wzór meldunku;
 - 3) dziennik zdarzeń;
 - 4) mapy i plany;
 - 5) inne niezbędne dokumenty.

§ 6

Traci moc Decyzja Nr 51 Prezesa Urzędu z dnia 15 listopada 2004 r. w sprawie powołania Zespołu Kierowania Reagowaniem Kryzysowym w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

§ 7

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

63

DECYZJA NR 7 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 13 lutego 2009 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika licencjonowania personelu lotniczego wydanie VI

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) w zw. z § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do stosowania Podręcznik licencjonowania personelu lotniczego (PEL) wydanie VI

z dnia 1 grudnia 2008 r., stanowiący załącznik do decyzji³⁾.

§ 2

Traci moc decyzja Nr 48 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika licencjonowania personelu lotniczego (Dz. Urz. ULC Nr 6 poz. 25).

§ 3

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 05, poz. 01 i Nr 11, poz. 08 oraz z 2006 r. Nr 09, poz. 29.

³⁾ Podręcznik jest dostępny w postaci zapisu na płytach CD w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

64

**DECYZJA NR 18
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 marca 2009 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 i § 8 ust. 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 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:

- 1) zmianę granic poziomych strefy TSA 07, zmianę granic poziomych i pionowych strefy TSA 07D oraz dodanie uwagi o kolizyjności TSA 07B z TMA POZNAŃ:

Oznaczenie	Granice poziome		Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2		3	4	5
EP TSA07	51°47'44"N	014°58'59"E		Zgodnie z AUP	
	51°52'00"N	015°22'51"E			
	51°53'38"N	015°32'09"E			
	52°01'19"N	015°48'53"E			
	52°01'57"N	016°18'13"E			
	51°55'45"N	016°21'45"E			
	51°54'16"N	016°39'18"E			
	51°29'30"N	016°46'00"E			
	51°16'36"N	015°58'32"E			
	51°12'56"N	015°44'07"E			
	51°12'45"N	015°37'11"E			
	51°15'58"N	015°16'40"E			
	51°33'13"N	015°07'04"E			
51°47'44"N	014°58'59"E				
EP TSA7A	51°33'13"N	015°07'04"E	FL 245 GND*		* - Dostępność ograniczona Patrz: Uwaga 1
	51°15'58"N	015°16'40"E			
	51°12'45"N	015°37'11"E			
	51°12'56"N	015°44'07"E			
	51°16'36"N	015°58'32"E			
	51°28'22"N	016°03'13"E			
	51°35'24"N	016°14'38"E			
	51°34'08"N	016°00'00"E			
51°33'13"N	015°07'04"E				
EP TSA7B	51°52'00"N	015°22'51"E	FL 245 GND*		* - Dostępność ograniczona Patrz: Uwaga 1 Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ Patrz: ENR 2.3-1
	51°53'38"N	015°32'09"E			
	52°01'19"N	015°48'53"E			
	51°34'04"N	015°56'05"E			
	51°33'13"N	015°07'04"E			
	51°47'44"N	014°58'59"E			
	51°52'00"N	015°22'51"E			

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, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

EP TSA07	EP TSA7C		<u>FL 245</u> GND*	* - Dostępność ograniczona Patrz: Uwaga 1 Strefa kolizyjna z TMA POZNAŃ Patrz: ENR 2.3-1	
	52°01'19"N	015°48'53"E			
	52°01'57"N	016°18'13"E			
	51°55'45"N	016°21'45"E			
	51°36'02"N	016°21'52"E			
	51°34'08"N	016°00'00"E			
	51°34'04"N	015°56'05"E			
	52°01'19"N	015°48'53"E			
	EP TSA7D		<u>FL195</u> 1700m(5500ft)		
	51°16'36"N	015°58'32"E			
	51°29'30"N	016°46'00"E			
	51°37'52"N	016°43'45"E			
	51°35'24"N	016°14'38"E			
	51°28'22"N	016°03'13"E			
	51°16'36"N	015°58'32"E			
	EP TSA7E		<u>FL 245</u> 1700 m (5500ft)		
	51°55'45"N	016°21'45"E			
	51°54'16"N	016°39'18"E			
	51°37'52"N	016°43'45"E			
	51°36'02"N	016°21'52"E			
	51°55'45"N	016°21'45"E			

Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej.

Uwaga 1	01 MAY - 31 AUG	GND - 1050m AMSL	MON - FRI	07.00 - 09.00 UTC
	01 SEP - 25 OCT 29 MAR - 30 APR	GND - 1050m AMSL	MON - FRI	07.00 - 09.00 UTC
	26 OCT - 28 MAR	GND - 1050m AMSL	MON - FRI	08.00 - 10.00 UTC

2) Wprowadzenie w AWY Z 348 nowego jednokierunkowego segmentu oraz nowego obowiązkowego punktu NAROX:

Oznaczenie AWY	Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	MNM FL		WID (km)	Uwagi
					↓	↑		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
FIR EDMM/ UIR EDUU FIR EPWW Z348	▲ NAROX 51°12'11"N 015°00'38"E							
	EKSEK	278	42,8	<u>285</u> 95 C			18,5	
	RASUT	265	45,5			100		

- 3) Wprowadzenie nowego punktu ROPIK w AWY Z 225 oraz zmiana warunkowości na odcinku ROPIK-VELAB:

Oznaczenie AWY	Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	MNM FL		WID (km)	Uwagi
					↓	↑		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Z225	LASIS							
	Δ ROPIK 51°27'02"N 016°10'36"E		84,6	<u>285</u> 95 C	110		18,5	CDR1,2,3 na/at FL95- FL245
	VELAB		39,8					CDR1,2,3 na/at FL95- FL195 patrz:ENR 1.3

- 4) Obniżenie dolnej granicy w AWY M977 do FL125 na odcinku ETUBO-SUW:

Oznaczenie AWY	Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	MNM FL		WID (km)	Uwagi
					↓	↑		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
M977	(...)							
	ETUBO							
	BESOT		50	<u>285</u> 125 C	140		18,5	
	EBIMA		41					
SUWAŁKI DVOR/DME (SUW)		86						130

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 7 maja 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

65

OBWIESZCZENIE NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 marca 2009 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 6 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 6 – „Eksploracja statków powietrznych” (wydanie siódme), część II – „Międzynarodowe lotnictwo ogólne – samoloty”²⁾, obejmującą poprawki od 1 do 27

– 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.

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 oraz 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, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

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.

66

KOMUNIKAT NR 136 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 grudnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 181/03

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 2 października 2003 r. na samolocie Malue MX-7-

180, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Błędy proceduralne – H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotowy zawodowy, z trzema pasażerami na pokładzie, wystartował z lotniska do lotu widokowego (wykazanego w liście wzlotów jako treningowy). Po około 40 min. lotu, pilot rozpoczął zniżanie w kie-

runku lotniska. Na wysokości około 400m, pilot zauważył niestabilną pracę silnika, a przy próbie zwiększenia obrotów, silnik zaczął przerywać i tracić moc. Wobec braku skuteczności prób przywrócenia silnika do normalnej pracy, pilot postanowił lądować na łące znajdującej się około 500m od krańca lotniska. Lotem szybowym (bez klap), samolot minął linię wysokiego napięcia, przeleciał nad dachem budynku mieszkalnego, ściął wierzchołek drzewa, a następnie prawym skrzydłem uderzył w dach nieukończonego budynku mieszkalnego (wyłamując je przy kadłubie), a chwilę później lewym skrzydłem uderzył w niewielką szklarnię i zderzył się z ziemią, niszcząc podwozie. Samolot ślizgając się kadłubem po ziemi, obracał się wokół osi pionowej i zatrzymał się około 22m od ogrodzenia, za którym znajdowała się łąka, wybrana do awaryjnego lądowania. Pilot i pasażerowie, pomimo poważnych obrażeń, opuścili samolot o własnych siłach, a pilot drogą radiową powiadomił o wypadku służby na lotnisku, skąd wezwano pomoc.

3. Przyczyna wypadku:

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

- oblodzenie gaźnika podczas zniżania przy nie włączonym przez pilota podgrzewie silnika;
- niezastosowanie przez pilota procedury awaryjnej, zalecanej podczas stopniowej utraty mocy przez silnik w Instrukcji Użytkowania w Locie samolotu Maule MX-7-180.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- Rozważyć wydanie Biuletynu Eksploatacyjnego dla samolotów wyposażonych w silniki Ly-

coming i Continental, zawierającego zalecenie każdorazowego używania podgrzewu gaźnika podczas zniżania.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1.** Właścicielom, użytkownikom samolotów Maule Mx-7-180 przypomina się, że Instrukcja Użytkowania w Locie, rozdział III pkt. 3.2 (E) (C) formułuje, że: „dźwignia sterowania powietrza gaźnika w trakcie podejścia do lądowania ma być w położeniu *Przestaw na gorące* (wg potrzeb)”. Jednocześnie trzeba mieć świadomość, że używania podgrzewu gaźnika podczas wykonywania lotów w wysokiej temperaturze otoczenia może wywołać niekorzystne zjawiska, związane ze zwiększonym parowaniem paliwa dostarczanego do gaźnika.
- 5.2.** Kierownikom Szkolenia, Szefom Wyszkolenia (FTO/TRTO/CTO) przypomina się o zaleceniu nr 5.1, zawartym w komunikacie nr 110 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2008 r.
- 5.3.** Właścicielom, użytkownikom, których statki powietrzne posiadają Certyfikaty uznane przez **European Aviation Safety Agency** przypomina się, że każda zmiana warunków użytkowania opisanych w Instrukcji Użytkowania w Locie musi być uzgodniona z właścicielem Certyfikatu Typu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

67

KOMUNIKAT NR 137 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 17 grudnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 108/06

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 24 maja 2006 r., na samolocie An-2R, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 34, klasyfikując do kategorii:

Czynnik techniczny

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Samolot rolniczy An-2R wystartował do lotu z lądowiska, w celu wykonania zabiegu agrolotniczego. W trakcie wznoszenia nastąpiło przerwanie pracy silnika. Pilot pochylił nos samolotu, w celu zachowania niezbędnej prędkości do lotu szybowego, a następnie wychylił klapy do lądowania. Samolot wylądował łagodnie na drzewach brzoźowych, które pochłonęły energię upadku. Po przyziemieniu, załoga opuściła samolot o własnych siłach, odnosząc tylko nieznaczne obrażenia, natomiast samolot zapalił się i całkowicie spłonął.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że prawdopodobną przyczyną wypadku lotniczego było rozszczelnienie systemu paliwowego w obrębie przedziału agregatów silnika, co doprowadziło do wyłączenia się silnika, a wyciek paliwa do przedziału silnika spowodował pożar.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Przestrzegać prawidłowości dokonywania wpisów o liczbie wykonanych lotów w dokumentacji statków powietrznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

68

**KOMUNIKAT NR 138
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 18 grudnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 522/08

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 30 lipca 2008 r. na szybowcu SZD-50-3 Puchacz, pilotowanym przez instruktora-pilota szybowcowego, lat 69, oraz ucznia-pilota, lat 19, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-pilot pod kontrolą instruktora-pilota wykonywał lot sprawdzający zgodnie z zadaniem A/IV, ćw. 5 „Przygotowanie do lotów termicznych i lądowania w terenie przygodnym”, wg Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego.

Instruktor polecił uczniowi przyziemić po północnej stronie betonowej drogi startowej. Podejścia do lądowania jak i wytrzymanie uczeń-pilot wykonał praw-

dłowo. Przyziemienie podwoziem głównym szybowca nastąpiło tuż za krawędzią betonowej drogi startowej na części trawiastej lotniska, zaś płożą ogonową na obrzeżu betonowej drogi startowej. Dynamika lądowania, w momencie zetknięcia płoży ogonowej z nawierzchnią betonową pasa startowego, była na tyle duża, że uszkodzone zostało zawieszenie steru kierunku w dolnym i górnym punkcie. Po około 35m dobiegu, ster kierunku odpadł od konstrukcji i pozostał na trawie. Po zakończeniu dobiegu załoga opuściła kabinę nieświadoma, że szybowiec został uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

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

- przyziemienie szybowca przez ucznia-pilota, podczas pozorowanego lądowania przygodnego, z niedolotem i na granicy betonowej drogi startowej z częścią trawiastą pola wzlotów;
- brak reakcji instruktora-pilota na lądowanie ucznia-pilota z niedolotem i w miejscu nie zapewniającym bezpiecznego przyziemienia.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Zarządzający lotniskiem wystąpi z wnioskiem do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o ak-

tualizację danych techniczno-eksploatacyjnych lotniska, opublikowanych w AIP-Polska.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Departament Lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego podczas najbliższej inspekcji sprawdzi zgodność rzeczywistych danych techniczno-eksploatacyjnych lotniska z danymi opublikowanymi w AIP-Polska.
- 5.2. Szef Wyszkozenia Aeroklubu Regionalnego w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cy-

wilnego – dokonać analizy zakresu czynności wynikających z uprawnień instruktora-pilota.

- 5.3. Kierownicy Szkolenia, Szefowie Wyszkozenia ośrodków FTO/TRTO/CTO na lotniskach lub lądowiskach, na których jest planowane prowadzenie szkolenia praktycznego – dokonywać regularnych przeglądów i oceny płaszczyzny przyziemia, wyznaczonej jako miejsce do nauki awaryjnego lądowania. Miejsca te powinny odpowiadać wskazówkom wykonawczym zawartym w Programach Szkolenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

69

**KOMUNIKAT NR 139
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 18 grudnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 104/04

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

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 czerwca 2004 r. pomiędzy zespołem holującym a paralołnią Apco Play II , klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej „Standardy – O3”.

2. Opis okoliczności poważnego incyduentu lotniczego:

Na lotnisku aeroklubowym odbywały się loty szybowcowe na holu za samolotem i jednocześnie w innej części lotniska, na kierunku równoległym do kierunku startu szybowców, odbywały się starty paralołni holowanych wyciągarkę. Starty były wykonywane na zmianę, bez zakłóceń, pomimo braku koordynacji radiowej lub telefonicznej.

O godzinie 14:43 start wykonywał zespół holujęcy w składzie samolot PZL-104 Wilga 35 i szybowiec

SZD-9bis Bocian 1E. W czasie rozbiegu zespołu, kierujący lotami zauważył, że za wyciągarkę rozpoczyna start pilot paralołni z pasażerem. Ocenił, że odległość między startującymi jest bezpieczna i nie stwarza zagrożenia. W tym czasie kierujący samochodem z wyciągarkę dla paralołni zmienił kierunek jazdy, co spowodowało że kurs startu zespołu samolot-szybowiec i paralołni stały się zbieżne. Po dostrzeżeniu niebezpieczeństwa, kierujący lotami wydał komendę pilotowi samolotu holujęcego nakazując zmianę kursu. Stało się to jednak zbyt późno i samolot wleciał w linkę holujęcą paralołnię i zerwał ją.

Pilot paralołni lądował bezpiecznie natychmiast po zerwaniu linki holujęcej. Pilot samolotu holujęcego szybowiec, po upewnieniu się, że samolot jest sterowny, a szybowiec jest na pozycji, kontynuował wznoszenie do bezpiecznej wysokości, wyczepił szybowiec i lądował bezpiecznie na lotnisku. Pilotowany przez ucznia-pilota i instruktora szybowiec także bezpiecznie lądował na lotnisku.

3. Przyczyna poważnego incyduentu lotniczego:

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

- 3.1. Błędy w organizacji lotów, polegające na:
 - niedokładnym ustaleniu zasad wykonywania jednoczesnych startów samolotowo-

- szybowcowych zespołów holujących i paralo-
lotni, w tym zasad bezpieczeństwa;
 - niezapewnieniu właściwej separacji między
wykonującymi starty zespołami holującymi
i paralo-
lotniami;
 - nieustaleniu sposobu komunikowania mię-
dzy osobami kierującymi startami.
- 3.2.** Brak działania ze strony osób kierujących
startami zespołów holujących i paralo-
lotni, po-
legający na:
- niezgodnieniu zmiany kierunku startu
przez odpowiedzialnego za loty na paralo-
lotniach z kierującym lotami szybowcowymi;
 - niekontrolowaniu sytuacji na roboczej czę-
ści lotniska przed podjęciem decyzji o star-
tach w celu zapewnienia właściwej separa-
cji i bezpieczeństwa.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia
lotniczego był brak, w instrukcji operacyjnej, zasad
jednoczesnego wykonywania lotów na samolotach
i szybowcach oraz paralo-
lotniach i wskazówek bezpie-
czeństwa w tym zakresie.

- 4.** Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
- 4.1.** Omówić zdarzenie z personelem latającym
w aeroklubach i ośrodkach szkolenia lotni-
czego, zwracając uwagę na związek organi-
zacji lotów z ich bezpieczeństwem.
- 4.2.** Zwrócić uwagę personelowi posiadającemu
uprawnienia do kierowania lotami na zasady
organizacji lotów, ze szczególnym uwzględ-
nieniem zasad jednoczesnego wykorzysty-
wania lotniska przez różne statki powietrzne.
- 5.** Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnic-
twa Cywilnego:
- 5.1.** Aeroklub Polski powinien określić, w instrukcji
operacyjnej lotniska, zasady jednoczesnego
wykonywania lotów przez różne rodzaje stat-
ków powietrznych. Zmiany należy przedsta-
wić do zatwierdzenia w Urzędzie Lotnictwa
Cywilnego do dnia 30 marca 2009 roku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

70

KOMUNIKAT NR 140 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 grudnia 2008 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 332/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Mini-
stra 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 grud-
nia 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 sier-
pnia 2007 r., na samolocie Cessna 152, pilotowa-
nym przez instruktora-pilota zawodowego, lat 52
oraz ucznia-pilota, lat 56 klasyfikują do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

- 2.** Opis okoliczności wypadku:

Załoga w składzie uczeń-pilot i pilot-instruktor wy-
konywała lot szkolny na samolocie Cessna 152. Po-
dejście do lądowania wykonano z bocznym wiatrem.
Po otrzymaniu informacji z FIS Poznań oraz ocenie
wskazań rękawa lotniskowego, instruktor postanowił
nie wypuszczać klap w położenie do lądowania, po-
zostawiając je w położeniu startowym, a następnie
całkowicie zmniejszył moc silnika. Po wyrównaniu, ze
względu na dużą prędkość podejścia, udało się przy-
ziemić dopiero 232m przed końcem utwardzonej dro-
gi startowej (DS.). W odległości 114m przed końcem
DS, lewe koło zjechało z utwardzonej nawierzchni.
W odległości 50m przed końcem DS, instruktor zmie-
nił kierunek dobiegu o około 16° od osi pasa, uza-
sadniając swoją decyzję chęcią wydłużenia dyspo-

nowanej drogi dobiegu oraz wyłączył silnik i zasilanie elektryczne samolotu. Samolot dotoczył się do krawędzi skarpy, stoczył się w dół skarpy i skapotował. Załoga opuściła samolot o własnych siłach, nie odnosząc żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania, polegający na nieprawidłowym obliczeniu do lądowania i przyziemieniu samolotu ze znacznym przelotem, co uniemożliwiło zakończenie dobiegu w granicach przygotowanego terenu do lądowania i spowodowało wytoczenie się samolotu w nieużytkowany i niebezpieczny teren.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- wykonanie lądowania z bocznym wiatrem o prędkości zbliżonej i przekraczającej maksymalną, demonstrowaną w Instrukcji Użytkownika w Locie samolotu;
- wykonywanie lotów szkolnych przy ekstremalnym wietrze.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Egzekwowanie przez ULC obowiązku posiadania IUwL samolotu, właściwej do konkretnego egzemplarza samolotu.
- 4.2. Wydanie zaleceń metodycznych, ograniczających możliwość wykonywania lotów szkolnych w szkoleniu podstawowym w ekstremalnych warunkach, co do kierunku i prędkości wiatru.

5. Zalecenia profilaktyczne i działania Prezesa ULC:

- 5.1. Przypomina się o komunikacie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. Urz. Prezesa ULC nr 5 z dnia 20 lutego 2008 r.) w sprawie tłumaczeń dokumentacji eksploatacyjno-technicznej statku powietrznego oraz o obowiązku posiadania IUwL na pokładzie statku powietrznego podczas wykonywania lotów.

5.2. Użytkownicy statków powietrznych – zapoznać się z zaleceniami profilaktycznymi zawartymi w komunikatach nr 89/08 i 112/08, opublikowanymi w Dziennikach Urzędowych Prezesa, odpowiednio w nr 11 z 14.10.2008 r. oraz nr 13 z 17.12.2008 r.

5.3. Prezes ULC wycofał certyfikat Ośrodkowi Szkolenia Lotniczego BIERNAT AEROSTART.

5.4. Zaleca się, aby w instrukcjach wykonawczych ośrodków szkolenia lotniczego zostały zawarte wskazówki wykonawcze, dotyczące zasad wykonywania pierwszych lotów samodzielnych przez uczniów w warunkach atmosferycznych (widzialność, kierunek i siła wiatru), w jakich z całą pewnością wcześniej wykonywali loty. Przyjąć jako regułę podejmowanie decyzji o locie samodzielnym po analizie doświadczenia ucznia-pilota w danych warunkach atmosferycznych.

5.5. Zaleca się, aby w instrukcjach wykonawczych podmiotów realizujących praktyczne szkolenie lotnicze, zostały opisane zasady i procedury weryfikacji kadry instruktorskiej, uwzględniające wymagania określone właściwymi przepisami (w tym m.in. szkolenia metodyczne, KTP i inne), a wynikające z potrzeb prowadzenia na pożądanym poziomie bezpiecznego praktycznego szkolenia lotniczego.

5.6. Zaleca się, aby podmioty realizujące praktyczne szkolenie lotnicze, przed rozpoczęciem sezonu szkoleniowego w 2009 roku, podczas szkoleń standaryzacyjnych/metodycznych dla instruktorów, uwzględniły temat: „Wpływ wiatru bocznego na obliczenie do lądowania oraz technikę lądowania z bocznym wiatrem”. Przeprowadzenie zajęć powinno być odnotowane w dokumentacji szkoleniowej i objąć wszystkich zatrudnionych instruktorów.

5.7. Realizacja ww. zaleceń będzie kontrolowana przez inspektorów ULC podczas kontroli bieżących.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

71

KOMUNIKAT NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 171/05

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 lipca 2005 r., w Grado (Hiszpania), na śmigłowcu PZL Świdnik W-3AS „Sokół”, pilotowanym przez mężczyznę, lat 45, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej „**Uszkodzenie systemów hydraulicznych – T11**”

oraz do kategorii „**Czynnik ludzki**”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W dniu 13 lipca 2005 r., załoga śmigłowca „Sokół”, otrzymała zadanie gaszenia pożaru w rejonie Grado (Hiszpania), 26 km od bazy. Załoga wykonała czynności przygotowujące śmigłowca do lotu zgodnie z listą kontrolną (w tym sprawdzenie obu systemów hydraulicznych poprzez odłączenie na dwie sekundy pierwszego systemu HS1, potem dwusekundowe odłączenie systemu drugiego HS2). Śmigłowca wystartował z 11 ludźmi na pokładzie: dwoma pilotami, koordynatorem gaszenia pożarów oraz ośmioma strażakami.

W wyznaczonym obszarze strażacy opuścili pokład śmigłowca, a załoga przystąpiła do gaszenia pożaru. Po wykonaniu serii rzutów wody, dowódca załogi podjął decyzję o powrocie do bazy w Tineo w celu zatankowania paliwa. W trakcie lotu załoga odnotowała problemy z systemem hydraulicznym. Wskaźnik systemu HS2 wykazał niskie ciśnienie w instalacji. Drugi pilot zauważył także duże ilości płynu hydraulicznego w tylnej części kabiny pasażerskiej. Pomimo procedur awaryjnych, zalecających natychmiastowe lądowanie, dowódca załogi kontynuował dolot do bazy. Dwie minuty później pojawiło się ostrzeżenie o niskim ciśnieniu w instalacji hydraulicznej HS1. Spadek ciśnienia w systemie HS1 spowodował wyłączenie się systemu stabilizacji orientacji. Sterowanie śmigłowcem stało się bardzo trudne. Do momentu zderzenia z ziemią załoga bezskutecznie próbowała lądować w terenie przygodnym. W wyniku zderzenia z ziemią dowódca

załogi odniósł poważne obrażenia, drugi pilot – lekkie. Śmigłowca został całkowicie zniszczony.

Hiszpańska Komisja Badań Wypadków Lotniczych (CIAIAC) ponadto ustaliła między innymi:

- Procedura awaryjna wg IUWL, w przypadku defektu systemu hydraulicznego w W-3, nakazuje użycie przełącznika znajdującego się w kabinie pilota.
- Procedura awaryjna związana z defektem systemu hydraulicznego na pokładzie modeli W-3A i W-3AS nie wymaga podjęcia żadnych działań związanych z przełącznikiem znajdującym się w kabinie pilota.
- Normalne procedury określone dla W-3A i W-3AS zakazują odłączania któregokolwiek z dwóch systemów hydraulicznych z wyjątkiem sytuacji awaryjnych. Taka sytuacja awaryjna nie jest opisana w żadnym podręczniku obsługi dotyczącym rzeczonych śmigłowców.
- Uruchamianie przełącznika systemu hydraulicznego w kabinie W-3A odłącza system przeciwny w stosunku do modelu W-3AS.
- Rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR) MARS-BM, nie zarejestrował żadnych rozmów w kabinie w trakcie wypadku, gdyż zakończył działanie trzy minuty przed podjęciem akcji awaryjnej.
- (FDR) BUR-1 rejestrował dane od początku lotu aż do zderzenia z ziemią, ale był niewłaściwie konserwowany.

3. Przyczyna wypadku:

CIAIAC po zakończeniu badania wypadku lotniczego ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- Uszkodzenie systemu hydraulicznego HS2 spowodowane najprawdopodobniej pęknięciem w naziemnym obwodzie instalacji hydraulicznej (ground circuit pressure piping), znajdującej się w górnej części kabiny pasażerskiej, oraz niemożliwy do ustalenia z powodu pożaru, późniejszy spadek ciśnienia w systemie hydraulicznym HS1.
- Spadek ciśnienia w obu systemach uniemożliwił pilotom kontrolę nad lotem, z powodu wyłączenia się systemu stabilizacji orientacji i występowania dużych sił na sterach śmigłowca, co w rezultacie spowodowało zderzenie z ziemią.

4. Zalecenia profilaktyczne CIAIAC:

CIAIAC po zakończeniu badania wypadku lotniczego w Raporcie A-035/2005 wystosowała zalecenia profilaktyczne do producenta śmigłowca, PZL Świdnik W-3AS „Sokół” oraz właściciela śmigłowca.

Zalecenie 02/07. Uwzględniając to, że czynności kontrolne wykonywane przed lotem, dotyczące śmigłowca SP-SUB, nie zostały zakończone oraz, że reakcja na wystąpienie sytuacji awaryjnej obejmowała próbę dotarcia do bazy, przy czym zapomniano o tym, że istnieją sytuacje awaryjne, w których lądowanie nie może być opóźniane, zaleca się aby operator HELISECO przypomniał pilotom o znaczeniu dokładnego stosowania procedur określonych w instrukcjach obsługi śmigłowców.

Zalecenie 03/07. Ponieważ nie podjęto żadnych działań korygujących lub prewencyjnych po serii awarii w obwodzie naziemnego ładowania HS2, które miały miejsce przed omawianym wypadkiem, w tym dotyczy to awarii, która miała miejsce w PZL, zaleca się, aby EASA dokonała przeglądu systemu analizowania awarii występujących w trakcie pracy śmigłowców, stosowanego przez producenta, po to, aby zapewnić, że awarie te są w odpowiedni sposób analizowane oraz, że w stosownych sytuacjach podejmowane są pilne działania.

Zalecenie 04/07. Uwzględniając historię błędów występujących w układzie ładowania naziemnego oraz to, że ten element składowy systemu wykorzystywany jest tylko i wyłącznie do wykonywania zadań konserwacyjnych, zaleca się, aby producent PZL przestudiował konstrukcję układów ładowania naziemnego systemu hydraulicznego śmigłowca W-3AS w celu dokonania oceny możliwości ich usunięcia lub poprawienia aktualnej konstrukcji.

Zalecenie 05/07. Uwzględniając zauważone różnice w procedurach, które mają być stosowane w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej, dotyczącej systemu hydraulicznego, jak również różnice w konstrukcji kabiny pilotów w różnych modelach helikoptera SOKÓŁ, zaleca się aby producent PZL:

- Przeanalizował procedury normalne i awaryjne określone w instrukcjach obsługi śmigłowców W-3A i W-3AS, w celu zapewnienia spójności pomiędzy działaniami, które mają być podejmowane w przypadku sytuacji awaryjnej dotyczącej systemu hydraulicznego.
- Dostarczył operatorom odpowiednie wytyczne szkoleniowe mające na celu poprawę i utrzymanie poziomu świadomości pilotów dotyczącej:
 - różnic pomiędzy procedurami awaryjnymi stosowanymi w przypadku awarii hydraulicznej w śmigłowcach W-3 oraz w modelach W-3A i W-3AS,
 - różnic pomiędzy konstrukcją przełącznika systemu hydraulicznego w kabinie pilotów

śmigłowca W-3A oraz śmigłowca W-3A i W-3AS.

Zalecenie 06/07. Ze względu na zły stan odnalezionego FDR oraz brak jakiegokolwiek nagrania z trzech ostatnich minut lotu w CVR i tym samym, nagrania dokumentującego sytuację awaryjną, co przeszkadzało w zakończeniu i zweryfikowaniu pewnych zagadnień z zakresu dochodzenia dotyczącego wypadku, zaleca się, aby Urząd Lotnictwa Cywilnego w Polsce, wraz operatorami helikopterów SOKÓŁ, model W-3, W-3A i W-3AS, zapewnili odpowiedni stan techniczny FDR CVR montowanych na tych typach helikopterów.

5. Realizacja zaleceń i podjęte działania profilaktyczne:

5.1. (dot. Zalecenia 02/07). W ramach programu ustawicznego szkolenia personelu lotniczego Heliseco Sp. z o.o., jaki każdego roku jest realizowany w okresie pomiędzy sezonami, personel lotniczy spółki związany z obsługą i użytkowaniem śmigłowców PZL Sokół W-3AS, w sposób szczególny został zobligowany do ścisłego stosowania w podejmowanych działaniach w przypadku wystąpienia awarii, procedur bezwzględnie zgodnych z procedurami przewidzianymi dokumentacją śmigłowca na tę okoliczność. W programach zarówno okresowej kontroli wiadomości, jak i okresowej kontroli techniki pilotowania, w sposób szczególny zostały podkreślone zagrożenia związane z sytuacjami awaryjnymi.

Od 2005 roku we flocie śmigłowców PZL Sokół należących do Spółki zanotowano brak śmigłowców wersji W-3A. W przyszłości więc nie ma możliwości (w przypadku awarii instalacji hydraulicznej) pomylenia przez załogę czynności awaryjnych. Aktualnie zarówno w szkoleniach teoretycznych, jak i praktycznych personelu lotniczego, utrwalany jest nawyk reagowania na awarię systemu hydraulicznego, jaki nakazuje Instrukcja Użytkowania w Locie śmigłowca wersji W-3AS.

5.2. (dot. Zalecenia 03/07). PZL-Świdnik przeprowadził weryfikację procedury postępowania w przypadkach niesprawności oraz podejmowania pilnych działań zapobiegawczych. Po wyższy obszar w ramach nadzoru bieżącego został poddany audytowi sprawdzającemu ULC w dniu 11.12.2006 r.

5.3. (dot. Zalecenia 04/07). PZL-Świdnik przeprowadził przegląd konstrukcji układu instalacji hydraulicznej i docelowo, dla podniesienia niezawodności układu, wprowadzi zawory jednokierunkowe, odcinające układ naziemnego ładowania od układu roboczego. Wyda-

no biuletyn obowiązkowy BO 37-07-192 oraz biuletyny techniczne BT 07-196 dla W-3A oraz BT 07-197 dla W-3AS dla zabudowy zaworów jednokierunkowych w korpusach bloków hydraulicznych.

5.4. (dot. Zalecenia 05/07). Na podstawie Biuletynu Obowiązkowego producenta, EASA wydała Dyrektywę Zdatności nr 2007-0072-E oraz poprawkę do tej Dyrektywy, dotyczącą zaślepienia przewodów instalacji hydraulicznej lub wprowadzenia nowych zaworów zwrotnych w instalacji w zależności od decyzji użytkownika. W związku ze zmianami konstrukcyjnymi w IUwL W-3 i W-3AS, z rozdziału „ograniczenia” usunięto zbędne sformułowanie odnośnie sposobu wyłączenia systemów hydraulicznych. W zakresie różnic konstrukcyjnych przełącznika systemu hydraulicznego w kabinie pilotów śmigłowca W-3A i W-3AS, PZL Świdnik ujedynolicił jego funkcję.

5.5. (dot. Zalecenia 06/07). PZL-Świdnik jest technicznie i organizacyjnie przygotowany do wprowadzenia na wyposażenie śmigłowców W-3A i W-3AS, pokładowych urządzeń rejestrujących FDR i CVR nowszej generacji z cyfrową pamięcią masową. W tym przypadku wprowadza się korektę zapisów w IUwL, wymagającą zatwierdzenia przez EASA. Zabudowa nowych rejestratorów jest opcjonalna i zależy od zapotrzebowania użytkownika.

5.6. Zaleca się, aby PZL-Świdnik, jako Design Organization Approval (DOA), zweryfikował procedury dotyczące przeglądu stanu technicznego, dokonał potrzebnych zmian FDR oraz CVR oraz zwiększył częstotliwość dokonywania przeglądów.

Realizacja powyższych zaleceń będzie stałym przedmiotem kontroli prowadzonych przez upoważnioną władzę lotniczą.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

72

KOMUNIKAT NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 415/08

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 5 lipca 2008 r., na samolocie TS-8 Bies, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 35, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”
w grupie przyczynowej **„Błędy produkcyjne – T9”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał lot treningowy po kręgu samolotem TS-8 Bies. Po starcie, pilot wykonał czynności do schowania podwozia, lecz na elektrycznym sygnalizatorze położenia podwozia zapaliły się lampki kontrolne: trzy zielone i czerwona sygnalizująca schowanie podwozia przedniego. Według informacji z ziemi, uzyskanej po niskim przelocie, podwozie było schowane. Próby wypuszczenia podwozia nie przynosiły skutku. Przednie podwozie nie zajmowało położenia w pozycji „wypuszczone” i nie powiodły się próby ponownego schowania. Nieprawidłowe położenie podwozia potwierdzono z ziemi, podczas kilku niskich przelotów. Próba wypuszczenia podwozia przy pomocy awaryjnej instalacji pneumatycznej również się nie powiodła. Po przybyciu na lotnisko służb ratowniczych (straż pożarna i pogotowie ratunkowe), pilot wykonał awaryjne łą-

dowanie na trawiastym pasie. Lądowanie odbyło się w opadzie deszczu, przy nie w pełni wypuszczonym podwoziu. Samolot po przyziemieniu, na skutek złożenia się podwozia głównego (z powodu braku ciśnienia w instalacji pneumatycznej) i urwania się podwozia przedniego, uległ poważnym uszkodzeniom. Pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zerwanie z zamocowania mikrowyłącznika WK-44 elektrycznej sygnalizacji położenia podwozia przedniego „Wypuszczone” oraz jego przemieszczenie się i zaklinowanie między zastrzałem górnym a dźwignią blokowania podwozia przedniego, spowodowane najprawdopodobniej zastosowaniem nieprawidłowej nakrętki (niesamohamownej lub zużytej samohamownej).

Wpływ na zaistnienie zdarzenia mógł też mieć wysoki poziom drgań pierwszego silnika zabudowanego na samolocie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- Sprawdzić stan zamocowania mikrowyłącznika WK-44 elektrycznej sygnalizacji, położenia podwozia przedniego „Wypuszczone”, na wszystkich znajdujących się w użytkowaniu samolotach TS-8 Bies.

- W przypadku odbudowy statków powietrznych w kategorii specjalnej, przy zastosowaniu rozwiązań technicznych innych niż w konstrukcji oryginalnej, przeprowadzić szczegółową analizę wpływu tego rozwiązania na bezpieczeństwo lotu.

5. Zalecenia profilaktyczne i działania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- #### 5.1. Właścicielom odbudowywanych statków powietrznych w kategorii specjalnej, przypominam się o obowiązku każdorazowego zatwierdzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, wszelkich zmian wprowadzanych do oryginalnej dokumentacji technicznej. Wykazanie spełnienia szczegółowych wymagań technicznych w zakresie tych zmian, w tym również analiza ich wpływu na bezpieczeństwo lotów, należy do wnioskującego.

Wprowadzanie modyfikacji do oryginalnych konstrukcji jest objęte przepisami zawartymi w „Tymczasowych zasadach sprawdzania zdadności statków powietrznych budowanych w pojedynczych egzemplarzach” – Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 lipca 2006 r. (Dziennik ULC nr 7 z dnia 8 lipca 2006 r. rozdział 4 *Modyfikacje* § 39-43).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

73

KOMUNIKAT NR 3 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 143/07

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 29 kwietnia 2007 r. w miejscowości Goleniów, na samolocie M-18B „Dromader”, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 53, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Samolot Dromader wystartował do pożaru z ładunkiem wody. Po oderwaniu się samolotu od pasa, pilot rozpoczął wykonywanie zakrętu w lewo z przechyleniem powyżej 30°. W tej konfiguracji pilot doprowadził do aerodynamicznego przeciągnięcia samolotu i zderzenia z ziemią. W wyniku zderzenia z ziemią pilot doznał lekkich obrażeń ciała, a samolot został zniszczony.

W oparciu o zeznania pilota, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, oceniła, że mógł on błędnie zinterpretować wahania poprzeczne samolotu spowodowane przeciągnięciem, jako wpływ turbulencji przyziemnej, dlatego podjęta przez niego próba naprawienia błędu w zaistniałej sytuacji nie przyniosła efektów.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było przekroczenie ograniczeń pilotażowych i doprowadzenie do przeciągnięcia samolotu podczas startu oraz niewłaściwe wyprowadzenie samolotu z tego położenia.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- turbulencja przyziemna,
- boczne podmuchy wiatru w czasie startu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Przeprowadzić teoretyczne szkolenie pilota z zakresu ograniczeń eksploatacyjnych i właściwości pilotowania samolotu M-18B w poszczególnych fazach startu oraz przyjąć na egzamin.

4.2. Wykonać z pilotem KTP na samolocie M-18B sprawdzając umiejętności reagowania na sytuacje szczególne podczas startu.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Zaleca się przeprowadzenie z pilotami firmy szkolenia z zakresu:

- podziału uwagi w poszczególnych etapach lotu,
- ograniczeń eksploatacyjnych i właściwości pilotowania samolotu M-18B w poszczególnych fazach startu w zależności od masy samolotu, turbulencji przyziemnej oraz bocznych podmuchów,
- „Mocy rozporządzalnej i potrzebnej do startu” oraz „Charakterystyczne prędkości i kąty natarcia w I i II zakresie lotu”.

5.2. Fakt przeprowadzenia szkolenia odnotować w dokumentacji firmy.

5.3. W celu dalszego wykonywania lotów na M-18, zobowiązuje się pilota do zrealizowania indywidualnego, wznowiającego programu szkolenia w wybranym Ośrodku Szkolenia Lotniczego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

74

KOMUNIKAT NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 177/07

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 19 maja 2007 r. na motoszybowcu SZD-45 „Ogar”, pilotowanym przez ucznia-pilot, lat 57 oraz instruktora-pilota lat 45, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

oraz klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

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

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Instruktor-pilot z uczniem-pilotem wystartował na motoszybowcu SZD-45 „Ogar” do lotu sprawdzającego. Motoszybowiec, po oderwaniu się od pasa, długo nie przechodził na wznoszenie, lecąc tuż nad pasem, na wysuniętych hamulcach aerodynamicznych. Zbliżając się motoszybowcem do ściany wysokopiennego

lasu, załoga wykonała gwałtowne strome wznoszenie, co w konsekwencji doprowadziło do przeciągnięcia aerodynamicznego i korkociągu. Motoszybowiec zderzył się z lasem. Uczeń-pilot oraz instruktor-pilot ponieśli śmierć na miejscu. Motoszybowiec został całkowicie zniszczony.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania przyczyny wypadku stwierdziła, że masa startowa motoszybowca wynosiła 731kg. Przekroczenie dopuszczalnej masy startowej spowodowało przesunięcie środka ciężkości (SCA) przed skrajne przednie położenie o 8,1%, a otwarte hamulce aerodynamiczne znacznie utrudniły uzyskanie prędkości do prawidłowego startu. Kolejnym czynnikiem utrudniającym start był stan ciśnienia w ogumieniu koła głównego. Przesunięty do przodu SCA, spowodował zwiększenie oporów toczenia i wydłużenie rozbiegu.

W ocenie PKBWL, instruktor-pilot posiadał wyszkolenie teoretyczne i praktyczne na wielu typach statków powietrznych, jednak zdaniem PKBWL, jego doświadczenie na motoszybowcu „Ogar” było niewielkie. Mogło to mieć wpływ na ocenę przez instruktora stanu lotu w krytycznej fazie. Znané są przypadki pomyślnego wykonania startu na motoszybowcu „Ogar” z otwartymi hamulcami aerodynamicznymi. Stwierdzono, że przy masie startowej motoszybowca rzędu 600kg, otwarte hamulce aerodynamiczne wyraźnie pogarszają własności startowe, jednak jeszcze nie w stopniu niebezpiecznym. Margines bezpieczeństwa wyraźnie maleje w miarę zbliżania się do masy startowej wynoszącej 700kg (IUwL). Prędkość przeciągnięcia motoszybowca z wypuszczonymi hamulcami aerodynamicznymi oraz wypuszczonym podwoziem wzrasta z 78km/h do 81km/h dla max. masy startowej 700kg.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- przeciągnięcie motoszybowca w fazie wznoszenia po starcie;
- start na niezablokowanych hamulcach aerodynamicznych, co spowodowało ich wyssanie w fazie startu i znaczące pogorszenie charakterystyk aerodynamicznych - nie skorygowane przez załogę.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- nieumiejętne przeciwdziałanie wpływowi bocznego wiatru przy starcie;
- nieprzygotowanie się instruktora do lotu;

- niewykonanie czynności przedstartowych (check lista);
- znaczna wysokość drzew na kierunku startu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Wyjaśnić zasady użytkowania asfaltowego pasa startowego bez formalnej zgody ze strony władz lotniczych.
- 4.2. Przed dopuszczeniem asfaltowego pasa startowego do eksploatacji, wskazane jest dokonanie przecinki drzew na obu jego kierunkach, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Zarządzający lotniskiem, na którym miał miejsce wypadek opracuje poprawki do Instrukcji Operacyjnej Lotniska i przedstawi do zatwierdzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego do dnia 30.03.2009 r.
- 5.2. Zarządzający lotniskiem poinformuje nadzór lotniczy o terminie zakończenia wycinki drzew do dnia 30.03.2009 r.
- 5.3. Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadzi dedykowany audyt/kontrolę u zarządzającego lotniskiem w terminie do końca czerwca 2009 r.
- 5.4. Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadzi dedykowany audyt/kontrolę Ośrodka Szkolenia Lotniczego korzystającego z ww. lotniska w terminie do końca czerwca 2009 r.
- 5.5. Ośrodek Szkolenia Lotniczego zweryfikuje możliwości kontynuowania z ww. lotniska deklarowanej działalności lotniczej i, jeśli to konieczne, dokona zmian w swoich instrukcjach. Zmiany powinny być przedstawione do zatwierdzenia w ULC przed rozpoczęciem sezonu szkolenia lotniczego.
- 5.6. Ośrodek Szkolenia Lotniczego, o którym mowa powyżej, zrealizuje zalecenia profilaktyczne ogłoszone w nw. komunikatach Prezesa:
 - komunikat nr 57/2007 pkt 4.1.(zdarzenie 154/04);
 - komunikat nr 118/2008 pkt 5.5. oraz 5.2. (zdarzenie 277/06);
 - komunikat nr 140/2008 pkt 5.5. oraz 5.6.(zdarzenie 332/07)oraz zapozna instruktorów z przebiegiem, okolicznościami i zaleceniami ogłoszonymi w komunikacie Prezesa nr 67/2008 dotyczącym zdarzenia nr 125/05. Powyższe komunikaty są dostępne na stronie www.ulc.gov.pl.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

75

KOMUNIKAT NR 5 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 383/07

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 1 września 2007 r. na samolocie Zlin-526F, pilotowanym przez pilota linowego, lat 60 oraz na samolocie Zlin-526AFS, pilotowanym przez pilota turystycznego, lat 25, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej „Standardy, kontrole i audyty – O3”

oraz do kategorii „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Niezdolność – H5”.

2. Opis okoliczności wypadku:

W czasie pokazów lotniczych wykonywana była akrobacja zespołowa 6 samolotami. Krytycznym momentem pokazu była figura „różyczka” wykonywana trzema samolotami: dwoma Zlin-526AFS i jednym Zlin-526F. Bazą w tym ugrupowaniu był samolot nr 2.

Piloci samolotów Zlin-526 w ugrupowaniu klina trzech samolotów w szyku podstawowym, tj. w odstępach 2-3m i odległości 3-5m, zgodnie z założeniami, wykonali lot z prędkością 160-180km/h. Na wysokości 500m AGL, w czasie lotu w kierunku „punktu centralnego”, pilot prowadzący (samolot nr 1) wprowadził samolot w nurkowanie w celu rozpędzenia do prędkości 300km/h. Na wysokości ok. 200m AGL, po dolicie nad punkt centralny, podał komendę: „Uwaga i ciągniemy i raz”. Po tej komendzie samoloty w ugrupowaniu klin jednocześnie rozpoczęły wykonywanie pierwszej ćwiartki „różyczki” (pierwszą ćwiartkę pętli). Na komendę prowadzącego: „Obrót”, skrzydłowi wykonali po 1/4 becзки na zewnątrz ugrupowania. Pilot prowadzący (1) wykonywał w dalszym ciągu pętlę. Po obrocie, piloci skrzydłowi wykonali równocześnie kolejną 1/4 pętli, do lotu odwróconego. W locie odwróconym, pilot samolotu nr 2 podał komendę: „Horyzont” a prowadzący, chwilę później, komendę: „Ciągniemy”. Piloci samolotów 2 i 3 lecieli około 3s w locie poziomym w pozycji odwróconej. Pilot prowadzący nie utrzymał 3s lotu w poziomie, w położeniu plecowym.

Samoloty wykonały kolejne 1/4 pętli do położenia pionowego nurkowania. Na tym etapie lotu piloci samolotów nr 2 i 3 podali kolejno komendy: „Widzę” i „Tak”, co oznaczało, że obydwaj piloci zauważyli się wzajemnie i obserwowali. Zespół wykonał ostatnią część pętli. Piloci samolotów nr 2 i 3 wyprowadzili do lotu poziomego na zbliżonej wysokości, natomiast samolot nr 1, po wykonaniu pętli, znalazł się niżej niż samoloty prowadzone i w celu precyzyjnego wykonania manewru „mijanka”, rozpoczął wznoszenie.

Jak wynika z korespondencji radiowej, na około 1s przed zderzeniem pilot samolotu nr 2 zdawał sobie sprawę z groźby sytuacji, jednak nie wykonał żadnego manewru. Pilot prowadzący, na ułamek sekundy przed zderzeniem, wykonał próbę obniżenia lotu samolotu i przelecenia pod samolotem nr 2, jednak ze względu na bardzo małą odległość od samolotu nr 2, uniknięcie zderzenia było niemożliwe. Śmigło samolotu lidera zniszczyło skrzydło i kadłub samolotu nr 2. Nastąpiło całkowite zniszczenie obydwu samolotów w powietrzu. Obydwaj piloci ponieśli śmierć na miejscu. Samolot nr 3 w czasie zderzenia znajdował się około 15m powyżej i 50m z prawej strony samolotu bazy (2) i bezpiecznie wylądował na lotnisku.

W trakcie badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, między innymi:

- Zalecane minimalne odległości separacji widzów, zawarte w wytycznych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nie zapewniają bezpieczeństwa publiczności w czasie wykonywania figur typu „różyczka” z „mijanką” w dolnym położeniu.
- Po trzymiesięcznej przerwie w treningach do lotów pokazowych, metodyka wznowienia nawyków lotniczych zespołu była prawidłowa.
- Brak etatowej osoby kierującej lotami zespołu z ziemi, nie pozwolił na pełną ocenę poziomu wykonania lotów i nie pozwalał precyzyjnie wprowadzać działań korygujących.
- Niewłaściwie dokonano weryfikacji uczestników biorących udział w pokazach lotniczych, czego wynikiem było dopuszczenie pilota zespołu lecącego na samolocie nr 2 do wykonywania lotów bez upoważnienia do wykonywania pokazów lotniczych – zgodnie z wytycznymi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Piloci zespołu, pod względem pilotażowym, byli właściwie przygotowani do pokazu. Wszyscy

- piloci zespołu, prócz pilota wykonującego lot w ugrupowaniu w charakterze tzw. „bazy” na pozycji lewoskrzydłowego, mieli „Upoważnienia Pokazu” i mogli wykonywać pokaz w planowanym zakresie.
- Według oceny PKBWL, pilot wykonujący lot w charakterze tzw. „bazy”, pomimo pewnych uchybień formalnych, był dobrze przygotowany do wykonywanych zadań i braki te nie miały wpływu na zaistnienie wypadku. Szczególnie ze względu na fakt, że w ostatniej fazie figury, w której nastąpiło zderzenie, pilot wykonywał lot poziomy i nie odpowiadał za utrzymanie separacji między samolotami.
 - Trudności w wykonaniu figury „różyczka”, wynikają ze względu na:
 - brak możliwości ciągłej wzajemnej obserwacji samolotów od rozejścia się w pionie;
 - dużą rozpiętość kątową obserwacji samolotów nr 2 i nr 3 przez lidera (ok. 90°) i wynikający z tego brak możliwości jednoczesnego obserwowania przez tego pilota jednocześnie dwóch samolotów lecących z przeciwnych kierunków;
 - dużą prędkość czołowego zbliżania samolotów nr 2 i nr 3 przed „mijanką”;
 - bardzo krótki czas na korektę separacji wysokości lotu przez pilotów w końcowej fazie dolutu do strefy mijania;
 - wykonywanie figury ze zmiennym przeciążeniem.
 - Duża prędkość czołowego zbliżania samolotu nr 2 i nr 3 w końcowej fazie figury – przed i w czasie „mijanki” (ok. $300+300=600\text{km/h}$) i duża prędkość kątowa samolotów nr 2 i nr 3 wobec samolotu nr 1 w dolnym położeniu, powodowało, że czas obserwacji samolotów nr 1 i nr 2 był stosunkowo krótki.
 - Brak możliwość jednoczesnego obserwowania przez pilota samolotu nr 1, dwóch samolotów w ostatniej fazie „mijanki”, wynikająca z ograniczeń ludzkiego oka, polegających na tym, że człowiek nie widzi z jednakową ostrością w całym polu widzenia.
 - Bardzo krótki czas na korektę separacji wysokości podczas „mijanki”, bez opracowania bezpiecznego sposobu mijania się samolotów, zapewniającego utrzymanie absolutnej separacji (separacja wykluczająca zderzenie samolotów podczas wykonywania figury „różyczka”), już w założeniu programowym, stwarzał realne zagrożenie powstania losowej kolizji.
 - Pilot samolotu nr 1 nie zachował kolejności dolutu do „mijanki”. Zgodnie z zapisem w „Podstawowych założeniach do wykonywania pokazów grupy akrobacyjnej Żelazny na rok 2007”, pilot samolotu nr 1 miał przelecieć obszar „mijanki” w trzeciej kolejności. Według zeznań pilota samolotu nr 3, pilot samolotu nr 1 przeleciał nieco z przodu i niżej pod jego samolotem.
 - Pilot samolotu nr 1 nie wykonał trzysekundowego lotu plecowego.
 - Lider zespołu nie obserwował samolotu nr 2 „bazy” i nie zachował nakazanej w programie separacji 20-30m od najniższego samolotu.
 - Lider zespołu zbyt szybko przeszedł na wznoszenie, po minięciu dolnego punktu „różyczki”.
 - Czynnikiem ograniczającym możliwość pełnej obserwacji pilotowi samolotu nr 1, samolotów nr 2 i nr 3, było ograniczenie VDL (obowiązek wykonywania lotów w okularach).
 - Według oceny PKBWL, wpływ na zakłócenia w obserwacji samolotów nr 2 i nr 3 przez lidera, mogła mieć jego obniżona odporność na przeciążenia, spowodowana między innymi nadciśnieniem tętniczym, przyjmowaniem leków, przebytymi chorobami serca, wiekiem i otyłością.
 - Pilot samolotu nr 3 wykonywał minięcie się z samolotem nr 2 z przewyższeniem, co w „Podstawowych założeniach (...)” było zastrzeżone dla sytuacji wyjątkowych.
 - W „Podstawowych założeniach (...)” nie określono sytuacji wyjątkowych oraz nie ustalono obowiązkowych obowiązków załóg w tych sytuacjach.
 - Podczas treningów ustalono dla pilota samolotu nr 3 minięcie samolotu nr 2 prawą burtą na wysokości zerowej lub z przewyższeniem, czego nie wpisano do „Podstawowych założeń (...)”.
- 3. Przyczyna wypadku:**
- PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było wykonanie przez lidera ugrupowania manewru nie zapewniającego odpowiedniej separacji pionowej i poziomej w stosunku do samolotu bazy.
- Wpływ na zaistnienie wypadku miały:
- Nieprecyzyjne opracowanie założeń teoretycznych manewru „różyczka”, polegające na:
 - dopuszczeniu wariantowości w sposobach mijania samolotów 2 i 3, bez określenia zasad postępowania w przypadku mijania innego niż określone w sposobie zasadniczym;
 - nierealnym założeniu możliwości jednoczesnego prowadzenia obserwacji przez lidera dwóch samolotów lecących do niego pod kątem około 90°.
 - Stan zdrowia lidera, oraz przyjmowanie przez niego leków obniżających ciśnienie tętnicze krwi, co mogło mieć wpływ w danym dniu na samopoczucie pilota, obniżenie sprawności psychofizycznej, zmianę reakcji organizmu na towarzyszące manewrowi przeciążenia oraz na precyzję pilotowania i prowadzenie obserwacji przestrzeni powietrznej.
- 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**
- 4.1. Przeanalizować wytyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z lutego 2005 r. w zakresie zalecanych odległości separacji widzów,**

- w celu zapewnienia pełnego ich bezpieczeństwa w czasie wykonywania figur polegających na mijaniu się samolotów.
- 4.2.** W stosunku do pilotów akrobacyjnych, wykonujących loty na akrobację wyższą, wprowadzić obowiązek przeprowadzenia co najmniej jednorazowych badań w celu określenia odporności na przeciążenia.
- 5.** Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1.** Do dnia 31 marca 2009 r. będą znowelizowane wytyczne nr 2 z dnia 28 lutego 2005 r. w sprawie organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych. Przy zmianach do wytycznych uwzględnione zostaną warunki bezpieczeństwa widzów w czasie wykonywania figur, polegających na mijaniu się samolotów w kierunku prostopadłym lub stycznym do sektora publiczności. Wytyczne będą opublikowane w Dzienniku Urzędowym Prezesa ULC. Do czasu podpisania ww. nowelizacji, organizacja pokazów lotniczych będzie oparta na wymaganiach określonych w rozporządzeniu MI z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie wyjątków od zakazów wykonywania lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności (Dz. U. z dnia 31 grudnia 2003 r.)
- 5.2.** Zaleca się, aby organizatorzy pokazów lotniczych ze szczególną dokładnością weryfikowali uczestników pokazów w zakresie posiadanych kwalifikacji, badań lotniczo-lekarskich, aktualności dopuszczeń do lotów „specjalnych” oraz obowiązkowego ubezpieczenia.
- 5.3.** Podmiotom, organizacjom lotniczym, ośrodkom szkolenia lotniczego zaleca się sprawdzenie i zweryfikowanie uprawnień do lotów akrobacyjnych i grupowych personelu szkolącego i szkolonego, pod względem ich ważności, a także prawidłowości uzyskania w aspekcie obowiązujących przepisów (p. 3.8 Załącznika 1 do Rozporządzenia MI w sprawie licencjonowania personelu lotniczego) i zatwierdzonych programów szkolenia.
- 5.4.** Zaleca się, aby piloci realizujący loty akrobacyjne przed przystąpieniem do badań okresowych zgłaszali o tym fakcie lekarzom orzecznikom.
- 5.5.** Zaleca się wprowadzić w zespołach akrobacyjnych funkcję kierownika lotów pełniącego funkcję trenera-koordynatora, posiadającego doświadczenie w akrobacji wyczynowej i zespołowej.
- 5.6.** Zaleca się wprowadzenie obowiązkowego KTP w akrobacji wyższej dla pilotów kandydatów do szkolenia w akrobacji zespołowej.
- 5.7.** Zaleca się, aby egzaminatorów/kontrolujących wyznaczać spośród pilotów z doświadczeniem w akrobacji zespołowej lub indywidualnej zawodniczej lub sędziów w zawodach w akrobacji wyczynowej samolotowej. Przyjmując regułę, że egzaminator/kontrolujący nie może być wcześniejszym uczestnikiem przygotowania i szkolenia pilota/zespołu w akrobacji wyczynowej.
- 5.8.** Zaleca się znormalizować proces szkolenia w akrobacji zespołowej poprzez:
- ustalenie kryteriów doboru członków zespołów akrobacyjnych oraz pilotów mogących brać udział w akrobacji lotniczej,
 - realizowanie szkolenia w akrobacji według ustalonego i zatwierdzonego programu szkolenia,
 - szkolenie zespołu do akrobacji średniej/wykonywanie elementów akrobacji średniej w ustalonym zespole z założoną minimalną bezpieczną wysokością przykładowo 300m w dolnym położeniu/,
 - szkolenie zespołu do wykonania akrobacji wyższej/wykonywanie elementów akrobacji wyższej w ustalonym zespole do założonej minimalnej wysokości np. 300m/,
 - szkolenie zespołu w ustalonym składzie do wykonania opracowanej wiązanki do założonej minimalnej wysokości 200m w dolnym położeniu z jednoczesnym zachowaniem miejsca w wyznaczonej ograniczonej przestrzeni.
- UWAGA: Przyjmując jako regułę, że wymiana pilota w zespole lub zamiana miejsca pilota w zespole, jak również zmiana w programie zespołu, zawierająca elementy o wyższej skali trudności, powoduje konieczność wykonania lotu przez zespół przed egzaminatorem celem ponownej oceny i uzyskania dopuszczenia zespołu do pokazów.
- 5.9.** Zaleca się rejestrowanie treningów do pokazów na taśmach video lub elektronicznie i przechowywanie zapisów w dokumentacji szkolenia zespołu.

76

KOMUNIKAT NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 202/08

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 26 kwietnia 2008 r., na spadochronie Safire 149, na którym 294 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 24, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał swój 294 skok w życiu (drugi tego dnia po siedmiomiesięcznej przerwie) z wysokości 800m, z samoczynnym otwarciem. Po oddzieleniu się od samolotu i prawidłowym otwarciu spadochronu, skoczek szybował w kierunku wyznaczonego miejsca lądowania, wykonując szereg głębokich zakrętów. Lot wyrównał na wysokości około 50m, z wyjściem na kierunek wschodni pod wiatr. Następnie, lecąc na małej wysokości i będąc nieco na południe od startu spadochronowego, uczeń-skoczek wykonał łagodny zakręt w lewo o około 40 stopni, po czym energicznie ściągnął lewą przednią taśmę, wykonując głęboki zakręt w lewo, w kierunku startu spadochronowego. W trakcie tego zakrętu, uczeń-skoczek zderzył się z ziemią z dużą prędkością pionową, co spowodowało ciężkie obrażenia ciała, które doprowadziły do śmierci skoczka.

3. Przyczyna wypadku:

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

- nadmierne wytracenie przez ucznia-skoczka wysokości w czasie lotu na otwartej czaszy spadochronu, co spowodowało niewłaściwe podejście do lądowania;
- nieracjonalny manewr - zakręt do lądowania - wykonany w kierunku „z wiatrem” i na zbyt małej wysokości.

Okolicznością sprzyjającą było duże obciążenie jednostkowe czaszy spadochronu, wynoszące około 1,5 lb/sq ft.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Organizacje i Ośrodki Szkolenia Lotniczego, prowadzące szkolenie spadochronowe w programach szkolenia spadochronowego – wprowadzić ćwiczenia prowadzące do trwałego opanowania podstawowych umiejętności sterowania lotem czaszy spadochronu w zakresie nie mniejszym niż: Zapoznanie się ucznia z właściwościami lotnymi czaszy na wysokości powyżej 500m AGL i trwałe przyswojenie umiejętności w zakresie nie mniejszym niż:

- 4.1.1. Zapoznanie się ucznia z właściwościami lotnymi czaszy na wysokości powyżej 500m AGL i trwałe przyswojenie umiejętności w zakresie:

- wykonywania zakrętów przy użyciu linek sterowniczych o 90°, 180°, 270° i 360°, w tym lotu z małą prędkością i wykonywaniem „płaskich” zakrętów przy częściowo ściągniętych linkach sterowniczych;
- wykonywania zakrętów przy użyciu tylnych taśm nośnych (z jednoczesnym trzymaniem uchwytów sterowniczych) o 90°, 180°, 270° i 360°;
- kontroli utraty wysokości w trakcie wykonywania zakrętów;
- przeciągnięcia.

- 4.1.2. Nauka podejścia do lądowania z wykonaniem ostatniego zakrętu o 90° na wysokości około 100m.

- 4.1.3. Wyrównanie podczas lądowania z lotu na wprost przy pełnej prędkości, naturalnej dla danej czaszy.

- 4.1.4. Wyrównanie do lądowania z lotu z małą prędkością.

- 4.1.5. Prawidłowe podejście do lądowania i przyziemienie w odległości nie większej niż 50m od wyznaczonego celu, w różnych warunkach pogodowych (prędkości wiatru).

Powyższe zadania i ćwiczenia powinny być opatrzone wskazówkami metodycznymi, wynikającymi z dotychczasowych doświadczeń uzyskanych w trak-

cie prowadzenia szkolenia uczniów-skoczków, w tym takie, które uwzględniłyby stopniowe zwiększanie poziomu trudności wykonywanych ćwiczeń.

4.2. Urząd Lotnictwa Cywilnego:

- Ośrodki i organizacje szkolenia lotniczego - poinformować o konieczności uzupełnienia, obowiązujących w tych przedmiotach, programów szkolenia spadochronowego, poprzez zawarte w pkt 4.1. zalecenie profilaktyczne;
- W trakcie zatwierdzania nowych programów szkolenia spadochronowego – wymagać wprowadzenia co najmniej treści określonych w pkt 4.1. zalecenia profilaktycznego.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1.** Ośrodki i Organizacje Szkolenia Spadochronowego, zgodnie z pismem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 grudnia 2008 r. (ULC-LPL-2/562-00001/2008-2), należy zweryfikować w programach szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji skoczka spadochronowego, treść ćwiczeń zgodnie z zaleceniami z pkt 4.1. W przypadku, gdy program szkolenia nie uwzględnia powyższych zaleceń, należy wprowadzić zmiany i przedstawić do zatwierdzenia w ULC do dnia 31 marca 2008 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

77

**KOMUNIKAT NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 355/07

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

- 1.** Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 19 sierpnia 2007 r. na szybowcu SZD-50-3A Puchacz, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 16 oraz instruktora-pilota, lat 39, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W trakcie wykonywania lotu sprawdzającego, przed dopuszczeniem do lotów samodzielnych, podczas imitacji sytuacji niebezpiecznych, na wysokości około 120m uczeń-pilot wyczepił linę wyciągarki. Uczeń-pilot wykonał pełny zakręt nad miejscem wyczepienia. W momencie, kiedy uczeń rozpoczął wykonywanie drugiego zakrętu, bez koncepcji prawidłowego rozwiązania zaistniałej sytuacji, instruktor przejął

sterowanie i postanowił lądować na pasie lotniska. W końcowej fazie dobiegu nastąpiło wytoczenie się szybowca poza użytkowany pas lądowania i zacerpienie końcówką skrzydła o kępę trawy oraz gwałtowne wyhamowanie z obrotem o 180 stopni. W wyniku zdarzenia, uszkodzeniu uległo skrzydło szybowca. Załoga nie odniosła żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- nieprawidłowa reakcja ucznia-pilota na zaistniałą niebezpieczną sytuację w wyniku czego, instruktor był zmuszony przejąć stery i wykonać przymusowe lądowanie;
- przyziemienie szybowca na znacznej prędkości przez instruktora-egzaminatora i następnie wtoczenie się na niewykoszoną część lotniska, które doprowadziło do asymetrycznego hamowania i gwałtownego obrotu szybowca wokół osi pionowej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** PKBWL zaproponowała, aby nadzorujący szkolenie lotnicze wyznaczali instruktorów, aktualnie i systematycznie wykonujących loty

na szybowcach używanych do szkolenia, na egzaminatorów.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Szef Wyszkożenia Aeroklubu Regionalnego w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego - dokonać analizy zakresu czynności wynikających z uprawnień instruktora.

5.2. Przypomina się organizatorom szkolenia szybowcowego oraz instruktorom o możliwości zapoznania się z komunikatami Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie zdarzeń lotniczych na szybowcach, zamieszczonych na stronie internetowej ULC w zakładce Bezpieczeństwo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

78

KOMUNIKAT NR 8 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 330/07

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 4 sierpnia 2007 r. na szybowcu SZD-55-1 Junior, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 22, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku odbywały się loty w ramach Krajowych Zawodów Szybowcowych. Podczas startu szybowca SZD-51-1 Junior, przy użyciu wyciągarki, nastąpiło zmniejszenie prędkości ciągniętej liny wyciągarki oraz podczepionego do tej liny szybowca. W wyniku chwilowego zmniejszenia prędkości szybowca, doszło do oparcia się lewego skrzydła szybowca o ziemię oraz do utraty kierunku startu o około 20°. Następnie, w tej konfiguracji szybowca, nastąpiło zwiększenie prędkości ciągu liny wyciągarki i pociągnięcie szybowca bokiem po ziemi. Pilot, w tym momencie, wyczepił linę wyciągarki. Szybowiec ze skrzydłem opartym o ziemię, uniósł się na wysokość około 1m i wykonu-

jąc obrót o około 180°, zderzył się przodem kadłuba z ziemią. Pilot nie odniósł obrażeń i o własnych siłach opuścił kabinę szybowca. Szybowiec uległ znacznemu uszkodzeniu.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, przypomina, że stan, kiedy występuje zmniejszenie prędkości zwijania liny wyciągarkowej w początkowej fazie rozbiegu szybowca po ziemi, to jest przy małej prędkości postępowej i często przy bocznym wietrze, może doprowadzić do niemożności utrzymania skrzydeł w poziomie. Konsekwencją tego jest położenie jednego ze skrzydeł na ziemi. W tym momencie, jedynym sposobem uniknięcia dalszych konsekwencji jest wyczepienie liny wyciągarkowej, gdyż z powodu zbyt małej prędkości szybowca, nie ma praktycznie możliwości podniesienia skrzydła, a zwiększenie prędkości zwijania liny, spowoduje pociągnięcie szybowca bokiem po ziemi. Wyczepienie liny, w momencie ciągnięcia szybowca bokiem ze skrzydłem na ziemi, powoduje powstanie przyspieszeń liniowych i obrotowych a w konsekwencji sił masowych, znacznie przewyższających swoimi wartościami możliwe do osiągnięcia siły aerodynamiczne. Stąd, w takim stanie nie jest możliwe sterowanie szybowcem przez pilota.

Przy znacznej odległości wyciągarki od startu szybowcowego mogą zdarzyć się chwilowe zmniejszenia prędkości zwijania liny, wynikające z różnych przyczyn, np.: nieprostolinijne ułożenie liny, różny współczynnik tarcia o podłoże lub nierównomierna praca wyciągarki. Początkowe naprężenie i szarpnięcie liny,

może być mylnie zinterpretowane przez pilota i obsługę startu, jako początek rozbiegu. Na taką ewentualność pilot, startujący przy użyciu wyciągarki, powinien być przygotowany.

3. Przyczyna wypadku:

W trakcie badania wypadku PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- zbyt późne wyczepienie liny wyciągarkowej w sytuacji awaryjnej, tj. dopiero po pociągnięciu szybowca bokiem po ziemi;
- chwilowe zmniejszenie prędkości (nierównomierny ciąg) zwijania liny w pierwszej fazie startu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- niewielkie doświadczenie operatora wyciągarki na nowym typie wyciągarki;
- wykonanie startu przez pilota przy użyciu wyciągarki, po przerwie w używaniu tej metody, w warunkach napięcia psychicznego, związanego ze startem do konkurencji.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała żadnych zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

79

KOMUNIKAT NR 9 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 189/08

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 kwietnia 2008 r., na spadochronie Falcon 300, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 31, 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 czaszy głównej spadochronu. Po poprawnym oddzieleniu się od samolotu, nastąpiło otwarcie czaszy głównej. W trakcie procesu otwarcia, linki czaszy skręciły się o 360° stopni, a po chwili odkręciły. Uczeń-skoczek odblokował linki sterownicze, wykonał zakręt o około 180° i roz-

począł opadanie w kierunku południowo-zachodnim. Po minięciu lotniska i osiągnięciu jego południowego skraju, na wysokości około 600m, wykonał zakręt i rozpoczął lot w kierunku północnej krawędzi lotniska. Od wysokości około 100m, według oceny instruktora, skoczek wykonywał lot ze ściągniętymi na 80% linkami sterowniczymi. Gdy przelatował nad startem spadochronowym, położonym na północnej części lotniska, instruktor widząc, że uczeń-skoczek może wylądować poza lotniskiem, wydał mu polecenie „lewy kotek”, a następnie „skręcaj”. Uczeń nie zareagował na wydane polecenia. Na wysokości około 15m lekko skręcił w prawo, a po chwili całkowicie zwolnił uchwyt sterownicze. W locie, z pełną prędkością spadochronu, zderzył się z ogrodzeniem poza częścią użytkową lotniska, doznając poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były: błąd w technice skoku, polegający na niewłaściwej ocenie toru lotu spadochronu i brak reakcji ucznia-skoczka na polecenia instruktora, nakazujące wykonanie zakrętu w celu wylądowania na lotnisku.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego był brak praktycznego doświadczenia spadochronowego ucznia-skoczek, wykonującego pierwszy skok w życiu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

80

KOMUNIKAT NR 10 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 stycznia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 162/05

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 7 sierpnia 2005 r. na szybowcu SZD-9 Bocian, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 16, klasyfikuję 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;

Uczeń-pilot wykonywał lot na szybowcu w pobliżu lotniska w „nadlotniskowym stożku dolotowym” i dalej wykonywał lot na wysokościach od 1200 do 1500m. Następnie, w wyniku zaniku noszeń termicznych, wysokość lotu spadła do ok. 400m. Uczeń-pilot wykonywał nadal lot, jednak bez efektu naboru wysokości i na tym etapie lotu nie podjął jeszcze decyzji o wyborze pola przymusowego lądowania. Ostatecznie podjął decyzję o locie do lotniska. Będąc w odległości uniemożliwiającej dolot do lotniska, na wysokości 200m zmienił decyzję i zdecydował o lądowaniu w terenie. Na zniżaniu przed lądowaniem zauważył linię wysokiego napięcia i zarośla. Aby uniknąć zderzenia z przeszkodami, zwiększył kąt szybowania i na etapie wyrównania, z dużą prędkością zderzył się z ziemią uszkadzając kadłub szybowca.

3. Przyczyna wypadku:

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

- zastosowanie niewłaściwej taktyki wykonania termicznego lotu nadlotniskowego, co spowodowało niezamierzone wyjście ze stożka dolotowego,
- zbyt późne wybranie pola do przymusowego lądowania,
- nieumiejętne przeprowadzenie manewru lądowania, co spowodowało silne uderzenie podwozia w nierówną, poprzecznie pofałdowaną powierzchnię terenu, dodatkowe nadmierne obciążenie konstrukcji i złamanie kadłuba szybowca.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak właściwego nadzoru nad uczniem-pilotem podczas lotu termicznego,
- brak dwustronnej łączności radiowej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. W czasie szkoleń teoretycznych i praktycznych personelu latającego, eksponować zagrożenia związane z lądowaniem w terenie przygodnym, szczególnie w wysokiej roślinności.

4.2. Podczas szkoleń metodycznych kadry instruktorskiej, zwracać uwagę na konieczność przestrzegania jednolitych warunków wykonywania zadań pilotażowych, zgodnie z obowiązującą literaturą fachową (podręczniki, poradniki itp.).

- 4.3. Zapoznać kadrę instruktorską z przebiegiem oraz przyczynami wypadku.
5. Działania oraz zalecenia profilaktyczne podjęte przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1. Zaleca się, aby powyższe zdarzenie lotnicze zostało dodatkowo uwzględnione podczas weryfikacji instruktora w trakcie prowadzenia lotów metodycznych z instruktorami.
- 5.2. Przypomina się organizatorom szkolenia szybowcowego o realizacji zalecenia Nr 5.5 zawartego w komunikacie Nr 140 Prezesa ULC

z dnia 30 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego 332/07 oraz zaleceń zawartych w komunikacie Nr 118 Prezesa ULC z dnia 5 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego 277/06, a także w komunikacie 115 Prezesa ULC z dnia 31 października 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego 262/06 (komunikaty dostępne są na stronie internetowej ULC).

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
