



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 18 września 2009 r.

Nr 8

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJA

- 148 – Nr 34 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 sierpnia 2009 r. w sprawie powołania Zespołu Bezpieczeństwa Lotów w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego 314

OBWIESZCZENIE

- 149 – Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 września 2009 r. w sprawie ogłoszenia minimalnego poziomu punktów niezbędnego do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych 315

WYTYCZNE

- 150 – Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 września 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) – „Specyfikacja EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego” 316

KOMUNIKATY:

- 151 – Nr 70 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 sierpnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 233/08 316
- 152 – Nr 71 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 sierpnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 612/08 317
- 153 – Nr 72 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 sierpnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 444/08 319
- 154 – Nr 73 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 sierpnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 485/08 321
- 155 – Nr 74 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 424/09 322
- 156 – Nr 75 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 295/09 323

148

DECYZJA NR 34 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 sierpnia 2009 r.

w sprawie powołania Zespołu Bezpieczeństwa Lotów w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego

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 § 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.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1

1. Powołuje się Zespół Bezpieczeństwa Lotów Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Zespołem”.
2. Celem pracy Zespołu jest usystematyzowanie, zintegrowanie i skoordynowanie aktywności w obszarze zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

§ 2

Użyte w decyzji określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Urząd – Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Prezes Urzędu – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) SEOD – System Elektronicznego Obiegu Dokumentów;
- 5) SMS – System Zarządzania Bezpieczeństwem;
- 6) LBP – Biuro Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 7) regulamin Urzędu – regulamin organizacyjny Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 3

Zespół pełni rolę ciała doradczego Prezesa Urzędu w sprawach wynikających z bieżących problemów zarządzania bezpieczeństwem lotów, a w szczególności w zakresie:

- 1) proponowania rozwiązań systemowych lub podejmowania działań nakierowanych na po-

prawę bezpieczeństwa realizacji operacji lotniczych;

- 2) formułowania strategii i określania norm mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie;
- 3) opiniowania i oceny krajowego programu bezpieczeństwa i akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa;
- 4) oceny zagrożeń bezpieczeństwa zidentyfikowanych w bieżącej działalności Urzędu;
- 5) proponowania działań profilaktycznych wymagających współpracy interdyscyplinarnej;
- 6) rozwiązywania spraw niezajdujących zakończenia w procedurze LBL02 funkcjonującej w systemie SEOD Urzędu;
- 7) współpracy z Zespołem Identyfikacji Zagrożeń powołanym zarządzeniem Prezesa nr 29 z dnia 25 listopada 2008 r. w tym w procesie analizy informacji przekazanych Prezesowi Urzędu przez ten zespół i podejmowania stosownych działań;
- 8) promowania bezpieczeństwa lotów.

§ 4

1. Pracami Zespołu kieruje Prezes Urzędu, a w przypadku jego nieobecności Wiceprezes do spraw Standardów Lotniczych.
2. W skład Zespołu wchodzi:
 - 1) Prezes Urzędu – przewodniczący;
 - 2) Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych;
 - 3) Dyrektorzy:
 - a) Departamentu Operacyjno-Lotniczego,
 - b) Departamentu Personelu Lotniczego,
 - c) Departamentu Żeglugi Powietrznej,
 - d) Departamentu Lotnisk,
 - e) Departamentu Techniki Lotniczej,
 - f) Biura Prezesa Urzędu;
 - g) Departamentu Prawno-Legislacyjnego – jeżeli harmonogram spotkania przewiduje taką konieczność;
 - 4) wybrani Radcy Prezesa Urzędu;
 - 5) osoby delegowane przez dyrektorów departamentów.
3. W pracach Zespołu mogą uczestniczyć osoby niebędące pracownikami Urzędu, w szczególności reprezentujące podmioty lotnicze podlegające kompetencjom Prezesa Urzędu.
4. Osoby, o których mowa w ust. 3 uczestniczą w pracach Zespołu na zaproszenie przewodniczącego a celem ich uczestnictwa w pracach Zespołu jest

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 i Nr 42, poz. 340.

²⁾ Zmiany zarządzenia zostały ogłoszone w M.P. z 2004 r. Nr 28, poz. 478 i Nr 49, poz. 86, z 2005 r. Nr 58, poz. 784 oraz z 2007 r. Nr 1, poz. 8.

wszechstronne rozpoznanie problemów podejmowanych przez Zespół.

5. Osoby, o których mowa w ust. 3, powinny posiadać upoważnienia podmiotów, które reprezentują do podejmowania decyzji w zakresie zarządzania bezpieczeństwem lotów (SMS).

§ 5

Rolę koordynatora prac Zespołu pełni LBP, które jest odpowiedzialne w szczególności za:

- 1) przygotowywanie i organizowanie spotkań Zespołu;
- 2) koordynowanie spraw podjętych przez Zespół do ich zakończenia;
- 3) gromadzenie materiałów koniecznych do dalszych analiz dla spraw niezakończonych w procedurze LBL02 funkcjonującej w systemie SEOD;
- 4) sporządzanie protokołów z prac Zespołu.

§ 6

1. Spotkania Zespołu organizowane są co najmniej raz w miesiącu, jednak w zależności od potrzeb mogą być zwoływane *ad hoc* na wniosek kierownictwa Urzędu lub dyrektora każdego departamentu z podaniem tematyki lub określeniem obszaru, będącego przedmiotem spotkania.
2. LBP przekazuje terminy i tezy spotkań osobom zainteresowanym z co najmniej czterodniowym wyprzedzeniem pozwalającym na odpowiednie przygotowanie się do spotkania.
3. Materiały przygotowywane do dyskusji i na spotkania Zespołu przez inne niż LBP departamenty należy przekazać do LBP na co najmniej dwa dni przed zaplanowanym spotkaniem.

4. Informacje o zdarzeniach lotniczych będących tematem spotkań dostępne będą w systemie ECCAIRS oraz w SEOD w zakładce „Zdarzenia lotnicze” z wyjątkiem zdarzeń nie objętych obowiązkowym rejestrem i kompetencjami Prezesa Urzędu, jednak wymagających analizy w celu wyciągnięcia wniosków do potrzeb zarządzania bezpieczeństwem.
5. Harmonogram spotkania LBP przekazuje Przewodniczącemu Zespołowi co najmniej na jeden dzień przed spotkaniem.

§ 7

1. Uczestniczenie w pracach Zespołu odbywa się zgodnie z obowiązkami wynikającymi z regulaminu Urzędu.
2. Ustalenia podjęte podczas posiedzeń Zespołu mają charakter zadań do realizacji.
3. O realizacji ustalonych na wcześniejszych posiedzeniach zadań, Zespół jest informowany podczas posiedzeń przez wyznaczoną osobę lub przedstawiciela właściwego Departamentu, chyba że Prezes zarządzi inny tryb poinformowania go o realizacji danej sprawy.
4. Przebieg każdego spotkania jest dokumentowany w protokole z prac Zespołu a materiały archiwizowane są w LBP.

§ 8

Zespół zostaje powołany na czas nieokreślony.

§ 9

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

149

OBWIESZCZENIE NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 września 2009 r.

w sprawie ogłoszenia minimalnego poziomu punktów niezbędnego do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych

Na podstawie § 25 ust. 10 i 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011) ogłasza się minimalny poziom punktów niezbędny do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych ustalony na poziomie 70% poprawnie

dokonanych analiz obrazu, co jest średnią arytmetyczną z wyników cząstkowych uzyskanych w trakcie dwóch części składających się na sprawdzian umiejętności praktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

150

WYTYCZNE NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 września 2009 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) – „Specyfikacja EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego”

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

§ 1. 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. Nr 224 poz. 2283 oraz z 2006 r. Nr 200, poz. 1478) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych

przez Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) w „Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego”.

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

§ 2. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

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, 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 i Nr 42, poz. 340.

²⁾ Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. M. Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520 73 14, (022) 520 73 15.

151

KOMUNIKAT NR 70 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 233/08

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 6 maja 2008 r., na samolocie Diamond DA42 Twin Star o Nr rejestracyjnym D-GAAA, na którym lot wykonywał pilot, lat 35, posiadający licencję CPL(A),

wydaną przez niemiecki nadzór lotniczy, klasyfikują do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H4**” oraz do kategorii: „**Czynnik środowiskowy**” w grupie przyczynowej „**Służby lotniskowe, obsługa naziemna – E4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

W dniu 6 maja 2009 r. pilot wylądował samolotem Star na lotnisku Krywlany w Białymstoku. Następnie po około dwóch godzinach, pilot wykołował samolo-

tem w rejon zachodniej części pola wzlotów, na drogę startową 08/26 i ustawił się do startu na kierunku pokrywającym się z kierunkiem wcześniejszego lądowania. Pilot rozpoczął wykonywanie startu, jednak po przebyciu znacznej długości pasa nie nastąpiło odejście samolotu od nawierzchni lotniska. Z powodu nieosiągnięcia odpowiedniej prędkości podczas rozbiegu, pilot przerwał start, wyhamował samolot w części użytkowej lotniska, a następnie pokołował na inną część pola wzlotów lotniska, aby ponownie start na innym kierunku. Decyzji tej nie uzgodnił z zarządzającym lotniska, nie poprosił również o wskazówki. Podczas kołowania samolotem w kierunku południowym, w rejonie południowego skraju pola wzlotów, wkołował w grząską część nawierzchni. Doszło do złożenia się przedniej goleni podwozia i kontaktu śmigła z nawierzchnią lotniska. Samolot zatrzymał się oparty przednią częścią kadłuba o nawierzchnię. W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń. Samolot uległ uszkodzeniu.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było wkołowanie na grząską część nawierzchni użytkowej lotniska i zarycie się podwozia samolotu, co doprowadziło do złożenia przedniej goleni i kontaktu obracających się śmigieł z nawierzchnią lotniska.

PKBWL nie wyklucza również, że blokada zamków goleni mogła ulec wcześniejszemu naruszeniu podczas hamowania po nieudanym rozbiegu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był stan nawierzchni części użytkowej lotniska i brak odpowiedniego oznakowania jej granic.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Ze względu na stan faktyczny części użytkowej lotniska, która nie odpowiada informacji w AIP Polska, zarządzający lotniskiem powinien:

- 4.1. Rejony lotniska nienadające się do eksploatacji wyłączyć z części użytkowej i oznakować.
- 4.2. Zwrócić się do Polskiej Agencji Żeglugi powietrznej (PAŻP) o wydanie NOTAM informującego o faktycznej części użytkowej lotniska.
- 4.3. W jak najkrótszym czasie uaktualnić dane techniczno-eksploatacyjne lotniska Białystok Krywlany (EPBK) w AIP Polska określające granice pola wzlotów tak, aby odzwierciedlały stan faktyczny.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadzi audyt/kontrolę lotniska Białystok Krywlany.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

152

KOMUNIKAT NR 71 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 612/08

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 25 sierpnia 2008 r. na szybowcu LAK19 AT, pilotowa-

nym przez pilota szybowcowego, lat 73, oraz na samolocie PZL-104 Wilga 80, pilotowanym przez pilota zawodowego, lat 54, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej **„Obsługa techniczna – O10”**
oraz
klasyfikuję do kategorii: **„Czynnik techniczny”**
w grupie przyczynowej **„Poważna awaria silnika – T1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lądowisku Piła odbywały się starty za samolotem do konkurencji w ramach I Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie 18 m. Podczas startu, z pasa betonowego, zespołu samolot-szybowiec, w fazie oderwania nastąpił spadek obrotów silnika. Spowodowało to przyziemienie samolotu i zmniejszenie jego prędkości. Pilot samolotu wykonał dobieg z odchyleniem w lewo od kierunku startu, w celu usunięcia się z drogi szybowca. W tym momencie pilot szybowca zauważył manewr odchylenia się samolotu w lewo, odchylił się w prawo pociągając linką holowniczą ogon samolotu w prawo, co spowodowało skręcanie samolotu w lewo. Pilot stwierdził, że samolot skręca w lewo i przeciwdziałał temu poprzez wychylenie sterem kierunku w prawo oraz poprzez przyhamowanie prawego koła, ale bez rezultatu. Początkowo samolot zakręcał w lewo, a następnie gwałtownie wykonał zakręt w prawo o 180°, podpierając się skrzydłem i usterzeniem o powierzchnię pasa. Podczas wykonywania zakrętu na kierunek odwrócony do kierunku lądowania, śmigło samolotu odcięło doczepną końcówkę lewego skrzydła szybowca Lak 19 T. Po zderzeniu, samolot kontynuował obrót zatrzymując się na kierunku prostopadłym do kierunku pasa (samolot wykonał obrót o ok. 270°). Szybowiec po zderzeniu z samolotem, podczas dobiegu, zjechał z pasa betonowego i zatrzymał się na trawie. Obaj piloci nie odnieśli obrażeń. Samolot i szybowiec uległy znacznym uszkodzeniom.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła między innymi, iż:

- w dokumentacji samolotu są drobne uchybienia, które nie mają wpływu na zaistnienie i przebieg wypadku,
- na samolocie wykonano wszystkie niezbędne prace okresowe,
- w dniu 14.05.2008 r. grupa serwisowa WSK PZL-KALISZ dokonała przeglądu specjalnego i przedłużyła okres międzynaprawczy o 50 godzin, do 1100 godz,
- zamontowana dysza powietrza w gaźniku była o zbyt dużej średnicy, co nie miało wpływu na przerwanie pracy silnika,
- podczas zewnętrznych oględzin gaźnika stwierdzono brak plomb,

- po podaniu paliwa i powietrza pod ciśnieniem na stanowisku badawczym nie stwierdzono przepływu paliwa przez gaźnik (mieszanka paliwowo-powietrzna nie była wytwarzana),
- w zaworku znaleziono opisek metalowy o długości ok. 4,5 mm, który spowodował: zablokowanie w pozycji „zamknięty” i w konsekwencji zatrzymanie pracy silnika,
- opisek dostał się do wnętrza gaźnika podczas jego demontażu, zrealizowanego w stopniu nieprzewidzianym w Instrukcji Przeglądów Silnika, w okresie międzynaprawczym.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- nieuprawniona ingerencja w mechanizm gaźnika w okresie międzynaprawczym, polegająca na jego demontażu, do którego uprawniony jest zakład remontowy (zerwane plomby),
- przerwanie pracy przez silnik w wyniku braku zasilania paliwem, spowodowane zablokowaniem zaworka paliwowego gaźnika przez metalowy opisek, który znalazł się we wnętrzu gaźnika na skutek niewłaściwej obsługi,
- zbyt późne wyczepienie linki holowniczej przez pilota szybowca, po przerwaniu pracy przez silnik samolotu holującego, co spowodowało niemożliwą do opanowania utratę kierunku samolotu i zderzenie z szybowcem.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było niewystarczająco dokładne obejrzenie silnika i jego agregatów podczas przeglądów, co spowodowało niezauważenie braku plomb na gaźniku.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie zaproponowała wprowadzenia zaleceń profilaktycznych.

Komentarz PKBWL:

Komisja ocenia, że w ramach czynności okresowych, wykonywanych zgodnie z p. 2.1 ogólny przegląd zespołu napędowego Instrukcji WT-14.03.01K, powinna być sprawdzana prawidłowość założenia plomb na gaźniku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

153

KOMUNIKAT NR 72 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 444/08

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 13 lipca 2008 r., na motoparalotni Revolution 26, na którym lot wykonywał pilot paralotniowy, z uprawnieniami na paralotnie z napędem (PPG), bez uprawnień na motoparalotniach (PPGG), lat 44, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H4**”
oraz do kategorii: „**Czynnik techniczny**”
w grupie przyczynowej „**Poważna awaria silnika**
– **T1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wraz z osobą, zajmującą przednie siedzenie wózka, wystartował na motoparalotni do lotu trasowego. Krótco po starcie, pilot wykonał kilka zakrętów na małej wysokości. W trakcie wykonywania zakrętu nastąpiło zakłócenie pracy silnika, niekontrolowana utrata wysokości lotu i zderzenie z ziemią. Pilot i osoba znajdująca się na pokładzie motoparalotni doznali poważnych obrażeń ciała.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, nie ustaliła, w jakim charakterze przebywała osoba na pokładzie motoparalotni, czy była nawigatorem, czy może pasażerem. Na potrzeby prowadzonego badania, PKBWL przyjęła hipotezę, że osoba zajmująca podczas lotu przednie siedzenie paralotni leciała w charakterze pasażera.

PKBWL ustaliła między innymi:

- dla motoparalotni nie było wystawione dopuszczenie do lotów (karta paralotni), wymagane do lotów wykonywanych z uczniem-pilotem, z pasażerem lub działalnością. Zdaniem PKBWL intencją zapisu zgodnie z punktem 7.1 załącznika 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określe-

nia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107 z 2005 r. poz. 904) dotyczącego wymogu wystawienia karty dla paralotni było wprowadzenie takiego zabezpieczenia, aby do lotów wykonywanych w dwie osoby, używane były paralotnie o potwierdzonym stanie technicznym, co miało zabezpieczyć osoby trzecie przed konsekwencjami, w których dobór paralotni może mieć wpływ na osoby inne niż pilot, posiadający prawo do samodzielnego wykonywania lotów. W trakcie badania wypadku PKBWL spotkała się z tezą, że osoba wykonująca lot, jako nawigator (funkcja wymieniana w regulaminach FAI - Fédération Aéronautique Internationale) nie jest pasażerem, lecz członkiem załogi. PKBWL uznaje, że zapis zawarty w punkcie 7.1 załącznika 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. jest niejednoznaczny i może przez to być różnie interpretowany, dlatego wymaga doprecyzowania,

- pilot wykonywał loty na paralotniach z napędem od 11 lat. Pomimo tego, że od 2003 r. zaczął obowiązywać przepis wymagający posiadanie uprawnień do wykonywania lotów na motoparalotni, pilot do dnia zaistnienia wypadku nie uzyskał takiego wpisu, do swojego świadectwa kwalifikacji,
- pilot wykonywał zakręt w prawo z dużym przechyleniem. Zakręt taki mógł być wykonany bez znacznej utraty wysokości tylko przy sprawnie pracującym silniku, szczególnie, że był wykonywany z wiatrem,
- technika wykonania lotu przez pilota była sprzeczna z punktem 3.4 „Złote reguły” w podręczniku użytkownika paralotni Revolution, gdzie w przekładzie na język polski (tłum. PKBWL), widnieje zapis: *„Nigdy nie polegaj na silniku, może on zgasnąć w każdej chwili. Zawsze lataj tak, jakby miał zgasnąć, tak więc lataj na skrzydle, a nie na silniku”*. Pilot nie zapoznał się z podręcznikiem użytkownika skrzydła. Powinien znać, rozumieć i stosować w praktyce powyższą zasadę, tym bardziej, że wykonując lot ponosił odpowiedzialność nie tylko za siebie, ale przede wszystkim za osobę,
- pilot wykonywał lot z inną osobą bez wymaganego ubezpieczenia OC. Obowiązkowe ubezpieczenie OC związane z wykonywaniem lotów na paralotniach ma na celu przede wszystkim zabezpieczenie ewentualnych roszczeń osób trzecich, jakie mogą wyniknąć ze szkodami powstałymi w wyniku wypadku,

- pilot nie posiadał świadectwa kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi. Wózek motoparalotni został skonstruowany oraz zbudowany przez pilota i wyposażony w zespół napędowy,
- pilot zastosował w zmodyfikowanym zespole napędowym motoparalotni nieprawidłowe mocowania elementu wirującego iskrownika z kołem zamachowym silnika, poprzez zastosowanie śrub ze stali niestopowej z gwintem na całej długości, zamiast śrub o podwyższonej wytrzymałości mechanicznej z gwintem tylko na części trzonu śruby tak, aby płaszczyzna styku koła zamachowego z kołem magnesowym znajdowała się w obszarze gładkiej (niegwintowanej) części trzonu,
- obciążenie skrzydła motoparalotni przekraczało o około 12% wartość określoną przez producenta, co mogło mieć wpływ na zachowanie się skrzydła w czasie lotu. *(Już po zakończeniu badania producent odpowiedział na zapytanie PKBWL w sprawie przeciążenia skrzydła i stwierdził między innymi, że były przeprowadzone także testy wytrzymałości mechanicznej, określające możliwe potencjalne obciążenie do 245kg. Rekomendowane obciążenie w locie określił na 150kg dodając, że faktyczne obciążenie zależy od warunków oraz wiedzy i doświadczenia pilota a także, że większe obciążenie skrzydła wpływa na szybszy lot oraz lepsze zachowanie w turbulencji. Na podstawie przekazanych przez producenta informacji nie można jednoznacznie stwierdzić, czy obciążenie skrzydła podczas feralnego lotu miało wpływ na przebieg zdarzenia. - przypis ULC),*
- warunki meteorologiczne były odpowiednie do wykonywania lotu motoparalotni, jednak nie można wykluczyć, że w czasie wykonywania zakrętu, zakończonym wypadkiem, nie wystąpiło zawirowanie powietrza lub podmuch termiczny, co mogło mieć wpływ na większą utratę wysokości przez PPGG.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd pilota, polegający na wykonywaniu zakrętu z dużym przechyleniem na wysokości uniemożliwiającej bezpieczne lądowanie w przypadku np.: awarii zespołu napędowego, przeciągnięcia skrzydła lub nagłej zmiany warunków meteorologicznych.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- niesprawność silnika, która nastąpiła z powodu niewłaściwego połączenia koła zamachowego z kołem magnesowym iskrownika,
- wykonanie lotu z obciążeniem motoparalotni przekraczającym wartość maksymalną określoną przez producenta,
- nie można wykluczyć, że w czasie wykonywania zakrętu zakończonym wypadkiem wystąpiło zawirowanie powietrza lub podmuch, co

mogło mieć wpływ na zwiększenie utraty wysokości przez motoparalotnię podczas wykonywania zakrętu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Rozważyć doprecyzowanie przepisów rozdziału 7 załącznika nr 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia z zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków tak, żeby dla wszystkich paralotni, paralotni z napędem, motoparalotni i paraplanów dwumiejscowych było wymagane wystawianie kart paralotni, niezależnie od tego, w jakim charakterze wykonuje lot osoba niebędąca pilotem.

4.2. Rozważyć doprecyzowanie rozdziału 7 załącznika nr 2 ww. rozporządzenia tak, aby w przypadku paralotni z napędem, motoparalotni i paraplanów, w ocenie stanu technicznego wyszczególnione były poszczególne zespoły: skrzydło uprzęż/wózek, układ napędowy.

4.3. Rozważyć celowość wprowadzenia do stosowania wzorów kart wystawionych osobno dla skrzydeł paralotni i dla uprzęży/wózków wraz z zespołami napędowymi.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zainicjuje działania legislacyjne w celu:

- a) doprecyzowania przepisów w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107 z 2005 r. poz. 904);
- b) liberalizacji niektórych zapisów w sposób zwiększający dostępność:
 - oceny technicznej sprzętu i jego obsługi, z uwzględnieniem możliwości równoległego udziału w tej ocenie wszystkich zainteresowanych stowarzyszeń paralotniowych, niekoniecznie związanej z systemem kart paralotni i mechaników paralotniowych, a także rozszerzenia zakresu obsługi wykonywanej przez pilota paralotni samodzielnie,
 - budowy konstrukcji amatorskich oraz prowadzenia zorganizowanej produkcji, w tym wprowadzenie równoległego systemu opartego o deklaracje wytwórców sprzętu, bez konieczności uzyskania wymaganego obecnie certyfikatu pro-

ducenta oraz możliwość równoległego opiniowania konstrukcji przez zainteresowane stowarzyszenia paralotniowe.

- 5.2. Ze względu na charakter zmian mogących wpływać na rozwój paralotniarstwa wypracowane stanowisko w zakresie ewentualnych propozycji zmian zostanie przedstawione na stronie ULC i skonsultowane z zainteresowanymi reprezentantami środowisk paralotnio-

wych przed rozpoczęciem prac związanych z wprowadzeniem przepisów w życie.

- 5.3. Zachęca się producentów dysponujących uprawnieniami „mechanika paralotniowego” do wszczęcia procesów certyfikacji w celu umożliwienia wystawienia niezbędnych dopuszczeń do lotu do czasu ewentualnych zmian w rozporządzeniu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

154

KOMUNIKAT NR 73 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 485/08

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 22 lipca 2008 r. na szybowcu SZD-9bis Bocian 1E, pilotowanym przez instruktora-pilota, lat 51 oraz ucznia-pilota, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych: „**Podwozie i ogumienie – T3**”

oraz „**Uszkodzenie konstrukcji – T5**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Instruktor-pilot wraz z uczniem-pilotem wykonywali lot na szybowcu, którego celem było zapoznanie ucznia-pilota z wrażeniami podczas lotu, techniką odczytywania wskazań przyrządów, topografią terenu w rejonie lotniska oraz techniką sterowania szybowcem. Był to pierwszy w tym dniu lot ucznia i czwarty lot instruktora. Po wykonaniu zaplanowanych czynności, instruktor-pilot wykonał lot nad znaki startowe, skąd na wysokości 300 m rozpoczął wykonywanie kręgu nadlotniskowego. Po wykonaniu II zakrętu, będąc na wysokości około 200m, instruktor przeprowadził obserwację przyziemnych dymów w rejonie lotniska i na

tej podstawie ocenił kierunek wiatru na około 30°, a prędkość na około 2-3 m/s. Skłoniło go to do podjęcia decyzji o przeprowadzeniu planowania do lądowania z niedolotem, zapewniającym zakończenie dobiegu przy znakach startowych. Za planowany punkt przyziemienia przyjął miejsce położone około 20 m przed dolnym ogranicznikiem. Przyziemienie nastąpiło jednak w odległości około 85 m przed ogranicznikiem i około 40 m przed granicą pola wzlotów, na nawierzchni z niewielkimi nierównościami, która pokryta była świeżym pokosem trawy. W momencie przyziemienia lub wkrótce po nim, nastąpiło uszkodzenie tulei mocującej oś koła i rozpoczął się proces oddzielenia koła od konstrukcji wahacza. Po około 15-17 metrach dobiegu, koło ostatecznie oddzieliło się, uszkadzając przy tym poszycie kadłuba z prawej strony. Dalsza część dobiegu odbyła się przy intensywnym hamowaniu spowodowanym tarciem wahacza o nawierzchnię i zakończyła w odległości około 30m od miejsca przyziemienia. Oderwane koło potoczyło się około 20 m do przodu. Załoga samodzielnie opuściła kabinę szybowca bez żadnych obrażeń.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia, ustaliła między innymi, że:

- Znaki startowe w dniu zdarzenia zostały rozłożone w taki sposób, że dolny ogranicznik został wyłożony w odległości około 45m od granicy pola wzlotów. Instrukcja Wykonywania Lotów i Skoków AP w punkcie 6.4.4.3 określa: „Jeżeli na starcie są wykładane ograniczniki,

to dolny ogranicznik wyklada się w odległości nie mniejszej niż 100m od granicy pola wzlotów...”.

- Oględziny przelotu wykazały zmniejszenie czynnego przekroju tulei mocującej osł koła podwozia, a charakter przelotu jest typowo zmęczeniowy. Widoczne podczas oględzin smugi na wewnętrznej bieżni tulei oraz przebarwienia na zewnętrznych powierzchniach wskazują na często występujące przegrzanie w wyniku nadmiernego tarcia pomiędzy osł koła a bieżnią tulei, co wydatnie przyspieszyło lokalne zmęczenie materiału.
- Na zły stan techniczny tulei mógł mieć znaczący wpływ wypadek, jakiemu uległ szybowiec w dniu 08.08.2007 r., podczas którego doszło do wyłamania podwozia wraz z kołem głównym. Wykonano naprawę oraz oblot szybowca. Od tego czasu na szybowcu wykonano 240 lotów, a wypadek nastąpił po niespełna miesiącu normalnej eksploatacji szybowca. Wskazuje na to wysokie prawdopodobieństwo naruszenia spójności wewnętrznej struktury sieci krystalicznej tulei w wypadku w 2007 r., które nie zostało wykryte podczas przeprowadzonej naprawy, a które zainicjowało proces dalszego niszczenia tej struktury w wyniku ob-

ciążeń występujących w bieżącej eksploatacji szybowca.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było zmęczeniowe pęknięcie tulei mocującej osł koła do konstrukcji wahacza.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było wykonanie lądowania poza granicami pola wzlotów, w miejscu niewielkiej nierówności terenowej, co spowodowało zwiększone obciążenie konstrukcji podwozia podczas przyziemienia.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

5. Zalecenia i działania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Do zakresu okresowych i doraźnych kontroli prowadzonych przez Urząd będą włączone zagadnienia dotyczące realizacji powypadkowych zaleceń profilaktycznych Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

155

KOMUNIKAT NR 74 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 424/09

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 23 czerwca 2009 r., na spadochronie Quadra 170 V-tec, na którym skoczek spadochronowy wykonywał 572 skok spadochronowy, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Ostatni wylot skoczków spadochronowych został zaplanowany z lądowaniem w terenie przygodnym. Ze względu na zbliżający się zachód słońca, wyrzucający skoczków spadochronowych uzgodnił z pilotami, że zrzut skoczków spadochronowych z samolotu zostanie wykonany w trakcie jednego podejścia. Po starcie samolotu i naborze wysokości 1200 m, samolot miał przelecieć w pierwszej fazie nad lotniskiem, gdzie skok miał wykonać uczeń-skoczek spadochronowy, a w następnej fazie lotu samolot miał polecieć

w kierunku wybranego wcześniej terenu przygodnego. Z chwilą, gdy samolot nabrał wysokość 1200 m uczeń-skoczek wykonał skok i wylądował na terenie lotniska, natomiast samolot poleciał z tym samym kursem nad teren przygodny, na którym miało lądować 10 skoczków spadochronowych. Wyrzucający, ze względu na czas, zrezygnował z dodatkowego przelotu samolotu do zrzutu skoczków w teren przygodny, w kierunku pod wiatr. Taka decyzja wyrzucającego spowodowała, że przy silnym wietrze, część skoczków spadochronowych znalazła się poza stożkiem dolotowym w stosunku do wybranego przygodnego terenu. Jeden ze skoczków z ledwością doleciał do wyznaczonego terenu i manewry do lądowania wykonywał bez zapasu wysokości, co ograniczało możliwość oceny miejsca przyziemienia szczególnie, że skoczek spadochronowy miał niewielkie doświadczenie w pilotażu używanej przez siebie czaszy spadochronu. Podczas wykonywania manewru do lądowania skoczek zderzył się z murkiem, który stanowił fragment fundamentu. Skoczek doznał poważnych obrażeń ciała, wymagających leczenia szpitalnego.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

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

- Wykonywanie przez skoczka, który uległ wypadkowi, manewrów do lądowania bez zapasu

wysokości, co ograniczało możliwość prawidłowej oceny miejsca przyziemienia.

- Niewłaściwe przeprowadzenie wyrzutu, co spowodowało, że część skoczków znalazło się poza stożkiem dolotowym, lub na granicy stożka dolotowego stosunku do wyznaczonego terenu lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego było niewielkie doświadczenie skoczka, który uległ wypadkowi, w pilotażu używanej w czasie tego skoku czaszy.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Mając na uwadze bezpieczeństwo osób trzecich, przebywających w miejscu lądowania oraz skoczków wykonujących skoki w teren przygodny, Komisja zaleca, aby rejon planowanego lądowania skoczków był sprawdzany pod względem przeszkód i zabezpieczony przed dostępem osób postronnych.

Komisja przypomina, że zgodnie z dobrą, stosowaną od lat praktyką, najścia do zrzutu, szczególnie gdy wyskakuje kilku lub kilkunastu skoczków, powinny być wykonywane w kierunku pod wiatr. Ma to tym większe znaczenie dla lądowania skoczków w zaplanowanym miejscu, im silniejszy jest wiatr wiejący w warstwie, w której leżą skoczkowie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

156

KOMUNIKAT NR 75 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 295/09

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 17 maja 2009 r., na spadochronie Mars 330, na którym uczeń-skoczek spadochronowy wyko-

nywał drugi skok spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**” oraz klasyfikuję do kategorii: „**Czynnik techniczny**” w grupie przyczynowej „**Błędy konstrukcyjne, produkcyjne – T9**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Uczeń-skoczek spadochronowy wyskoczył z samolotu, który znajdował się na wysokości 1200 m. Tuż

po oddzieleniu się od samolotu, uczeń-skoczek wykonywał nieustabilizowane opadanie, w trakcie którego następował proces otwarcia czaszy spadochronu głównego. Linki lewej tylnej taśmy nośnej „przeszły” pod dolną ścianką komory czaszy zapasowej i zaklinowały się w tym miejscu. Czasza główna otworzyła się, ale występowały obroty. Instruktor obserwujący skok z ziemi kilkakrotnie wydał komendę przez radiotelefon „wypnij się i ratuj”. Uczeń-skoczek wyciągnął uchwyt wyczepienia czaszy głównej i otwierania czaszy zapasowej. Prawa taśma nośna czaszy głównej oddzieliła się od pokrowca, natomiast lewa taśma czaszy głównej nie oddzieliła się od pokrowca, ponieważ linki lewej tylnej taśmy nośnej pozostawały nadal zaklinowane pod dolną ścianką komory czaszy zapasowej. Po otwarciu się komory czaszy zapasowej i wydostaniu się pilotyka, końcówka prawej taśmy nośnej zawiązała się o taśmę pilotyka czaszy zapasowej. Czasza spadochronu zapasowego nie wydostała się z komory. Uczeń opadał z obrotami na mocno zdeformowanej czaszy spadochronu głównego.

Przyziemienie ucznia-skoczka nastąpiło na części trawiastej lotniska. Po przetransportowaniu ucznia-skoczka do szpitala, poddano go badaniom specjalistycznym, które wykazały jedynie ogólne potłuczenia ciała.

W analizie zdarzenia uwzględniono, że uczeń-skoczek, będący na początkowym etapie szkolenia, w trakcie otwarcia czaszy może spadać niestabilnie, pomimo przeprowadzenia właściwego przygotowania naziemnego.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu było zaklinowanie linek lewej taśmy nośnej pod dolną ścianką komory czaszy zapasowej, co umożliwiła konstrukcja uprząży/pokrowca Mars OP-087MV, PS-0334MV.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Zalecenie nr 2009-009:

- 1) MarS a. s. Republika Czeska: PKBWL zaleca producentowi uprząży/pokrowca MarS OP-087MV, PS-0334MV przeprowadzenie zmian w konstrukcji tego typu pokrowców, w sposób wykluczający klinowanie się linek nośnych pod dolną ścianką komory czaszy zapasowej i poinformowanie PKBWL o podjętych działaniach w terminie 90 dni od otrzymania uchwały.
- 2) Do czasu wprowadzenia przez producenta uprząży/pokrowca MarS OP-087MV, PS-0334MV zmian w konstrukcji, wykluczających klinowanie się linek nośnych pod dolną ścianką komory czaszy zapasowej, zaleca się wykonywanie skoków spadochronowych z wykorzystaniem ww. typu tylko przez uczniów-skoczków i skoczków, którzy mają opanowane stabilne spadanie i otwieranie spadochronu w ustabilizowanej sylwetce płaskiej.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 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