



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 26 listopada 2009 r.

Nr 12

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJE:

- 173 – Nr 45 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 listopada 2009 r. w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa..... 377
- 174 – Nr 62 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 listopada 2009 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 380

KOMUNIKATY:

- 175 – Nr 85 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 290/09..... 381
- 176 – Nr 86 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 301/09 382
- 177 – Nr 87 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 80/07 383
- 178 – Nr 88 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 857/08 384
- 179 – Nr 89 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 639/09 386
- 178 – Nr 90 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 278/08 387

173

DECYZJA NR 45 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 listopada 2009 r.

w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa

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 §25 ust. 4 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) zarządza się, co następuje:

§ 1

1. Powołuje się Komisję do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa, zwaną dalej „Komisją”.
2. Lista członków Komisji stanowi załącznik do decyzji.

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.

§ 2

Komisja powoływana jest w celu przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa, którzy odbyli szkolenie specjalistyczne podstawowe, o którym mowa w § 8 pkt 3 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 3

1. Komisja jest powołana spośród pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. W skład Komisji mogą być powołani funkcjonariusze Straży Granicznej, po uprzednim wyrażeniu zgody przez Komendanta Głównego Straży Granicznej.
3. Przepis, o którym mowa w § 25 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego stosuje się odpowiednio.

§ 4

1. Pracami Komisji kieruje Przewodniczący.
2. Do zadań Przewodniczącego Komisji należy:
 - 1) zwoływanie posiedzeń Komisji;
 - 2) kierowanie pracą Komisji;
 - 3) dbanie o obiektywność i bezstronność prowadzonych egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa;
 - 4) rozstrzyganie sporów pomiędzy członkami Komisji.
3. W przypadku nieobecności Przewodniczącego Komisji, Prezes Urzędu spośród członków Komisji wyznacza w drodze decyzji zastępcę Przewodniczącego Komisji, który pełni jego funkcję do czasu ustania przeszkód uniemożliwiających Przewodniczącemu Komisji sprawowanie obowiązków.

§ 5

1. Komisja przeprowadza egzaminy zaliczające szkolenie specjalistyczne podstawowe operatorów kontroli bezpieczeństwa.
2. Podczas przeprowadzania egzaminów, o których mowa w ust. 1, Komisja działa w składach co najmniej dwuosobowych. Składy wyznacza Przewodniczący Komisji.

§ 6

1. Egzamin składa się z części teoretycznej oraz sprawdzianu umiejętności praktycznych.
2. Część teoretyczna jest prowadzona w formie testu wielokrotnego wyboru składającego się z 40 pytań.
3. Część teoretyczna trwa 60 minut i podczas jej trwania nie są przewidziane przerwy.
4. Sprawdzian umiejętności praktycznych prowadzony jest z wykorzystaniem programu komputerowego prezentującego obrazy wygenerowane

przez urządzenia rentgenowskie do kontroli bagażu kabinowego i rejestrowanego.

5. Podczas sprawdzianu umiejętności praktycznych prezentowanych jest 256 obrazów bagażu kabinowych w czterech seriach po 64 obrazy każda oraz 160 obrazów bagażu rejestrowanych w dwóch seriach po 80 obrazów każda.
6. Po każdej serii przysługuje przerwa trwająca nie dłuższej niż 20 minut.
7. Podczas sprawdzianu umiejętności praktycznych dokonuje się oceny obrazów pod kątem zawartości w nich przedmiotów zabronionych oraz podejmuje się decyzję czy bagaż kabinowy zawiera czy nie zawiera przedmioty zabronione, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającym środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, a w przypadku bagażu rejestrowanego podejmuje się decyzję czy bagaż zawiera czy nie zawiera urządzenie wybuchowe. W przypadku zidentyfikowania przedmiotu zabronionego lub urządzenia wybuchowego w bagażu wskazuje się położenie tego przedmiotu na obrazie.
8. Czas wyświetlania każdego obrazu, o którym mowa w pkt 7 wynosi w przypadku bagażu kabinowego 20 sekund, a bagażu rejestrowanego 15 sekund.

§ 7

1. W przypadku przerwania egzaminu teoretycznego w trakcie jego trwania, spowodowanego siłą wyższą lub innymi okolicznościami, dopuszcza się jego kontynuowanie po ich ustaniu w terminie określonym przez członków Komisji prowadzących egzamin.
2. W przypadku przerwania sprawdzianu umiejętności praktycznych w trakcie jego trwania, spowodowanego siłą wyższą lub innymi okolicznościami, dopuszcza się jego powtórzenie w terminie określonym przez członków Komisji prowadzących egzamin.

§ 8

Pozytywny wynik egzaminu skutkuje wydaniem certyfikatu ukończenia szkolenia operatorów kontroli bezpieczeństwa i wpisaniem na listę operatorów kontroli bezpieczeństwa.

§ 9

1. Z przeprowadzonego egzaminu sporządza się protokół, który podpisują członkowie Komisji przeprowadzający egzamin.
2. Protokół powinien zawierać w szczególności:
 - 1) imiona i nazwiska osób egzaminowanych;
 - 2) wnioski członków Komisji przeprowadzających egzamin;
 - 3) wyniki egzaminu osób egzaminowanych.

3. Do protokołu dołączana jest dokumentacja egzaminacyjna (testy teoretyczne, wydruk wyników ze sprawdzianu umiejętności praktycznych i inna, określona przez Przewodniczącego Komisji).
4. Prawo wglądu do protokołu przysługuje członkom Komisji oraz innym osobom za zgodą Przewodniczącego Komisji.

§ 10

1. Przewodniczący Komisji przekazuje w formie ustnej wyniki z egzaminu osobie egzaminowanej

po sporządzeniu protokołu, o którym mowa w § 9 ust. 1.

2. Komisja udostępnia na wniosek szczegółowe wyniki testów teoretycznych oraz sprawdzianu umiejętności praktycznych osobie egzaminowanej, pracodawcy tej osoby oraz podmiotowi, w którym dana osoba ukończyła szkolenie.

§ 11

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Decyzji Nr 45
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 9.11.2009 r.*

SKŁAD KOMISJI DO SPRAW PRZEPROWADZANIA EGZAMINÓW DLA OPERATORÓW KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA

- 1) Przewodniczący – Aleksandra Rasz – p.o. Naczelnika Inspektoratu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w Departamencie Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym, zwanym dalej „LOB”;
- 2) Członkowie Komisji:
 - a) Adam Borkowski – Naczelnik Inspektoratu Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym w LOB,
 - b) Tomasz Brudło - instruktor Grupy Bezpieczeństwa Lotów Placówki Straży Granicznej Poznań – Ławica,
 - c) Anna Czarnecka – specjalista w Inspektoracie Szkolenia w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB,
 - d) Anna Jankowska – asystent w Inspektoracie Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym w LOB,
 - e) Maciej Karwaciński – specjalista w Inspektoracie Szkolenia w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB,
 - f) Przemysław Kornacki – Kierownik Grupy Bezpieczeństwa Lotów Placówki Straży Granicznej w Łodzi,
 - g) Radosław Marzec – Kierownik Sekcji Bezpieczeństwa w Komunikacji Lotniczej Nadwiślańskiego Oddziału Straży Granicznej,
 - h) Sebastian Oleszczuk – Zastępca Komendanta Placówki Straży Granicznej Poznań - Ławica,
 - i) Andrzej Prokopski – starszy specjalista Wydziału Bezpieczeństwa w Komunikacji Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej ,
 - j) Żaneta Sikora-Mikiciuk – Główny specjalista w Inspektoracie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB,
 - k) Anna Stępień – specjalista w Inspektoracie Kontroli Jakości w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB,
 - l) Magdalena Turek – specjalista w Inspektoracie Kontroli Jakości w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB,
 - ł) Henryk Urbaniak – Kierownik Zespołu Bezpieczeństwa w Komunikacji Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie,
 - m) Paweł Wójcik – główny specjalista w Inspektoracie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB,
 - n) Jacek Zalewski – p.o. Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa w Komunikacji Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej,
 - o) Robert Zawisza – starszy wykładowca Zespołu Bezpieczeństwa w Komunikacji Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie,
 - p) Artur Żukowski – Zastępca Naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa w Komunikacji Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej.

174

**DECYZJA NR 62
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 12 listopada 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, § 5 ust. 2, § 8 ust. 8, § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury

polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się:

- 1) zmianę granic poziomych sektora TRA 03 A oraz uwagi w kolumnie 6

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość/ Znak wywoławczy/ Język	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
EP TRA 03	EP TRA 03A 1) 49°48'40"N 018°50'09"E 2) 49°50'01"N 018°57'18"E 3) 49°50'00"N 019°18'13"E 4) 49°48'41"N 019°20'10"E 5) 49°42'00"N 019°21'00"E 6) 49°38'59"N 019°20'42"E 7) 49°32'01"N 019°09'20"E 8) 49°32'00"N 018°52'00"E 1) 49°48'40"N 018°50'09"E	(bez zmian)	(bez zmian)	(bez zmian)	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW. Wymagane zezwolenie ATC. Strefa lotów szybowcowych. Częstotliwość organizatora lotów.

- 2) wprowadzenie nowych dróg lotniczych: Z122, Z126, Z127

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 LKAA FIR EPWW Z 122	▲ NETIR 49°41'41"N 018°42'32"E Δ GIXOL 49°49'45"N 019°21'07"E Δ SKAVI 49°56'25"N 019°54'00"E	068	48.5 41.1	285 095 C	110		18.5	CDR1-H24 na/at FL095-FL225

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 i Nr 42, poz. 340.

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 LKAA FIR EPWW Z 126	▲ TUSIN 49°50'51"N 018°34'22"E	207	63	<u>285</u> 095 C			18.5	
	△ LUPUX 50°20'10"N 019°01'18"E		17.8					
	▲ KATOWICE NDB (KTC) 50°28'26".67N 019°09'01".21E							
						100		

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 LKAA FIR EPWW Z 127	▲ TUSIN 49°50'51"N 018°34'22"E	250	58.1	<u>285</u> 095 C			18.5	
	△ RINAM 49°59'39"N 019°21'07"E		41.6					
	▲ KRAKÓW NDB (KRW) 50°05'44".34N 019°54'46".10E							
						100		

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 17 grudnia 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

175

KOMUNIKAT NR 85 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 290/09

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 17 maja 2009 r., na spadochronie Nawigator-260, na

którym uczeń-skoczek, lat 33, wykonywał pierwszy skok spadochronowy, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoki spadochronowe wykonywane były z samolotu z wysokości 4000 m. Skok ucznia-skoczek był wykonywany z dwoma instruktorami: prowadzącym i asekurowującym, na zadanie AFF-1. Uczeń-skoczek po wykonaniu ćwiczenia w wolnym spadaniu, symulacji otwarcia spadochronu, poprawienia sylwetki na znak instruktora, otworzył spadochron na wysokości 1500 m. Lot na otwartej czaszy przebiegał prawidłowo. Na wysokości około 100 m uczeń był ustawiony pod wiatr. Przed lądowaniem, gdy uczeń-skoczek znajdował się na wysokości około 7 m, instruktor prowadzący podał, drogą radiową, komendę: „nogi razem, zaciągnij spadochron”. Uczeń-skoczek ściągnął linki sterownicze w 50%. Przyziemienie nastąpiło ze zwiększoną prędkością na rozstawione nogi. W wyniku lądowania

uczeń-skoczek doznał urazu prawej nogi (złamanie kości strzałkowej).

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niepełne zahamowanie spadochronu przez ucznia-skoczek w fazie lądowania, co spowodowało przyziemienie ze zwiększoną prędkością postępową i opadania;
- przyjęcie niewłaściwej sylwetki ciała podczas przyziemienia, co spowodowało obrażenia ciała ucznia-skoczek.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Po zaistnieniu wypadku organizator szkolenia przeprowadził odprawę, na której uczniom-skoczekom przypomniano właściwą procedurę postępowania podczas lądowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

176

**KOMUNIKAT NR 86
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 13 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 301/09

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 19 maja 2009 r., na samolocie PZL-104 Wilga, na którym wykonywał lot pilot samolotowy, lat 32, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot rozpoczął wznowienie lotów na samolocie PZL-104 „Wilga” po przerwie. W dniach 28 i 29 kwietnia wykonał 11 lotów na samolocie PZL -104 „Wilga” wg zadania A I ćwiczenie 13 w łącznym czasie 1 godz. 12 min. W tym 5 lotów jako dowódca w czasie 24 min. Dnia 19 maja wykonał 9 lotów z instruktorem wg zadania B XI ćwiczenie 1 i 2 w celu holowania szybowców. Czas lotów wyniósł łącznie 1 godz. 04 min. Według oceny instruktora zwiększona liczba lotów wynikała z chęci wykonania limitu czasowego. Według programu szkolenia każdy lot powinien wynosić 10-15 min. Łączny czas lotu w czasie holowania szybowca na wysokość 500 m wynosi średnio 7-8 min. Według oceny instruktora pilot wykonał loty poprawnie. W pierwszych dwóch lotach w czasie lądowania na dobiegu, pilot miał tendencje do dość ostrego hamowania. Instruktor zwrócił mu uwagę na ten fakt

i poinformował, że na samolocie PZL-104 „Wilga” należy hamować pulsacyjnie. Według oceny instruktora szkolony pilot po wykonaniu 9 lotów na dwusterze był w pełni przygotowany do wykonywania lotów samodzielnych. Start do samodzielnego holowania szybowca odbył się o godz. 15.10, tj. 9 min. po lądowaniu z instruktorem. Po wyholowaniu szybowca na wysokość 500 m nad znaki nastąpiło wyczepienie szybowca. Pilot samolotu holującego wykonał manewr zniżania do lądowania z prawym kręgiem. Lot był obserwowany przez instruktora. W czasie lądowania wiał wiatr z lewej strony do pasa lądowania pod kątem około 50° o prędkości około 2 m/s. O fakcie tym instruktor powiadomił pilota w czasie lotu po 4 zakręcie. Według oceny instruktora wyrównanie samolotu nastąpiło nieznacznie wyżej niż normalnie i po przyziemieniu na „trzy punkty” samolot odbił się na wysokość około 10-15 cm. Po przetoczeniu się około 35 m od miejsca drugiego przyziemienia, samolot zaczął zakręcać coraz gwałtowniej w lewo. Po wykonaniu obrotu o około 90° w lewo, trawersując na skutek tarcia prawym kołem o trawiaste podłoże, nastąpiło przechylenie samolotu na prawe skrzydło

i uderzenie prawym skrzydłem i prawym usterzeniem ogonowym o podłoże, a następnie dalszy obrót o około 90° i zatrzymanie samolotu w pozycji odwróconej o kąt około 180° w stosunku do kierunku lądowania.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku była utrata kierunku w czasie dobiegu, spowodowana zbyt gwałtownym zahamowaniem lewego koła przy dużej prędkości toczenia.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- małe doświadczenie pilota w wykonywaniu lotów na samolocie PZL-104 „Wilga”;
- zbyt optymistyczna ocena umiejętności pilota przez instruktora.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Komisja nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

177

KOMUNIKAT NR 87 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 80/07

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

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 20 marca 2007 r. na samolocie ATR-72-202, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej „Obsługa techniczna – O10”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

W dniu 19 marca 2007 r. samolot był poddawany usuwaniu usterek na stanowisku w hangarze organizacji obsługowej. Prace te polegały na wymianie łożaty śmigła, wymianie urwanego przewodu elektrycznego łożaty śmigła oraz wymianie sworzni ASNA2027-03 i nakrętek ASND2531-03, co wymagało m.in. zdjęcia pokrywy luku kwadrantu lotek w centroplacie. Mechanik obsługi wykonujący prace przygotowawcze - w tym demontaż pokrywy luku – dokonał do NON/RUTINE/COMPLAIN CARD, w rubryce „Ordered by”, wpisu o treści: „Po wykonaniu napraw zabudować zdemontowane części”. Mechanik obsługi z następnej zmiany, kończący wymagane czynności, podpisał się w rubryce „Performer by” przy punkcie potwierdzającym ponowne zamontowanie zdjętych uprzednio elementów. Samolot został dopuszczony do eksplo-

atacji i w dniu 20 marca 2007 r. wykonał cztery loty z pasażerami. We wszystkich tych lotach załoga pokładowa uskarżała się na nienormalny hałas w kabinie, a piloci stwierdzali nienormalne zachowanie się samolotu w powietrzu. Do każdego z tych lotów samolot był przez służby techniczne przedstawiany jako sprawny. Po czwartym locie, podczas przeglądu przedlotowego, zaniepokojony nienormalnymi objawami i brakiem ich usunięcia, pomimo przeglądów przedlotowych, dowódca załogi zażądał podnośnika dla dokonania inspekcji górnych pokryć kadłuba i osobiście stwierdził brak pokrywy luku na centroplacie (części o wymiarach 880x440 mm), po czym odmówił wykonania dalszego lotu. Po skontaktowaniu się z działem technicznym operatora, pokrywę tę odnaleziono w hangarze obsługowym.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- niedociągnięcia organizacyjne i brak właściwego nadzoru nad jakością wykonywanych prac obsługowych, co doprowadziło do nie zamontowania pokrywy luku centroplata (element 295BL) i dopuszczenie samolotu do eksploatacji w stanie niepełnej sprawności technicznej;
- niedbale wykonywane przeglądy techniczne przed dopuszczeniem do lotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1.** Zweryfikować system organizacji i nadzoru jakości prac obsługowych, zwłaszcza w warunkach pracy zmianowej.
- 4.2.** Zaostrzyć kontrolę wykonania przeglądów samolotów przed dopuszczeniem do lotu.

4.3. Zapoznać personel latający oraz personel techniczny z zaistnieniem i przebiegiem poważnego incydentu oraz jego przyczynami.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Operator lotniczy:

Zaleca się przeanalizowania programu szkolenia załóg lotniczych w zakresie przeglądu przedlotowego (PFI), ze szczególnym zwróceniem uwagi na kompletność górnego pokrycia skrzydła. W przypadku braku takiej czynności w przeglądzie przedlotowym – wprowadzić zmiany do procedury i przeszkolić załogi.

5.2. Departament Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadził w dniu 16 grudnia 2008 r. audyt w organizacji obsługującej.

Organizacja dokonała zmian organizacyjnych wprowadzając przy każdej wizycie obsługowej danego samolotu, dla każdej zmiany, „Osobę prowadzącą”. „Osoba prowadząca” nadzoruje realizację prac i gromadzi wszystkie informacje o ich przebiegu. Po zakończeniu zmiany „Osoba prowadząca” ma obowiązek spotkać się osobiście z „Osobą prowadzącą” drugiej zmiany i przekazać jej wszystkie szczegóły dotyczące zaawansowania prac, ze szczególną uwagą na sprawy nietypowe, wymagające zachowania wyjątkowej ostrożności. Zmiana ta została wprowadzona do „Charakterystyki Organizacji Obsługowej”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

178

**KOMUNIKAT NR 88
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 857/08

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 15 listopada 2008 r. na szybowcu PW-5 C2 Smyk, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 30, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Brak Kwalifikacji- H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Dwaj uczniowie-piloci wykonali po dwa loty kontrolne na szybowcu SZD-9bis za wyciągarką, po czym uznano, że są wystarczająco przygotowani do lotów samodzielnych na szybowcu PW-5. Pierwszy uczeń-pilot wystartował, w ramach przeszkolenia na nowy typ (zad. A V/1). Początkowo start był prawidłowy, ale w drugiej fazie uczeń-pilot nie osiągnął właściwego kąta wznoszenia i nadmiernie rozpędził szybowiec. Instruktor polecił operatorowi wyciągarki przerwać ciąg. Uczeń-pilot wyczepił szybowiec na wysokości około 200 m AGL, a następnie na polecenie instruktora wykonał krąg i bezpiecznie wylądował. Instruktor omówił z uczniami-pilotami popełnione w tym locie błędy i zarządził przerwę w celu analizy popełnionych błędów. Po około 2 godzinach instruktor polecił drugiemu uczniowi-pilotowi zajęcie miejsca w kabinie i przygotowanie się do lotu. Po dodatkowych uwagach instruktora, uczeń-pilot wystartował do pierwszego lotu na PW-5. W pierwszej fazie rozbiegu szybowiec dwu- lub trzykrotnie uderzył płozą ogonową (stopką) o ziemię, oderwał się, krótko zaznaczył fazę łagodnego wznoszenia, a następnie gwałtownie przeszedł do bardzo stromego wznoszenia. Na ostrzeżenie przed nadmiernym ściąganiem drążka sterowego na siebie przekazywanego drogą radiową przez instruktora uczeń nie reagował. W związku z brakiem reakcji ucznia na radiowe komendy, instruktor oceniając sytuację jako zagrożenie dla bezpiecznej kontynuacji lotu nakazał wyczepienie liny wyciągarki. Na wysokości 20-30 m nastąpiło aerodynamiczne przeciągnięcie szybowca, autorotacyjny obrót w lewo i zderzenie z ziemią. Uczeń-pilot poniósł śmierć na miejscu.

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

- instruktor przygotowujący uczniów-pilotów do lotów na szybowcu PW-5 miał niewielkie doświadczenie instruktorskie, w tym szczególnie na szybowcu PW-5, na którym wykonał tylko jeden start za wyciągarką;
- trymer szybowca znajdował się w położeniu „ciężki na łeb”, co zmniejszyło moment zadzierający przy starcie;
- zdarzenie miało dynamiczny przebieg, co praktycznie uniemożliwiło udzielenie skutecznej pomocy uczniowi-pilotowi z ziemi;
- szybowiec został dopuszczony do lotów mimo braku ważnego, obowiązkowego ubezpieczenia lotniczego OC.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, podczas badania zdarzenia, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- dynamiczne przejście szybowca do stromego wznoszenia za wyciągarką, spowodowane

nadmiernym wychyleniem drążka sterowego przez ucznia-pilota „na siebie”;

- brak reakcji ucznia-pilota na zbyt duży kąt wznoszenia, polegającej na zdecydowanym oddaniu drążka sterowego „od siebie”.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku była chęć uniknięcia, przez startującego ucznia-pilota, błędów popełnionych przez poprzednika, który wykonał start ze zbyt małym kątem wznoszenia i nadmiernie rozpędził szybowiec.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Posiadacze świadectwa typu szybowców PW-5:

Zalecenie nr 2009-005. AVIACOM.PL sp. z o.o.

Zalecenie nr 2008-006. Zakład Szybowcowy JEŻÓW,

- 1) Wprowadzić do Instrukcji użytkownika w locie szybowców PW-5 pkt 4.5.2 START, ppkt B) START PRZY UŻYCIU WYCIĄGARKI ostrzeżenie: „Przy starcie z zastosowaniem wyciągarki siły na drążku sterowym są bardzo małe, co sprzyja gwałtownym wychyleniom steru wysokości i może doprowadzić do zbyt dużego kąta wznoszenia oraz przeciągnięcia szybowca”.
- 2) Wprowadzić do Instrukcji użytkownika w locie szybowców PW-5 pkt 4.5.2 START, ppkt B) START PRZY UŻYCIU WYCIĄGARKI ostrzeżenie: „Przeszkalanie na typ uczniów-pilotów z zastosowaniem startu za wyciągarką nie jest zalecane”.

Komentarz PKBWL:

Mimo braku wymogów formalnych dobra praktyka lotnicza nakazuje, aby instruktor prowadzący szkolenie, szczególnie uczniów-pilotów, miał praktykę na typie szybowca, na którym szkoli lub który przeszkala, umożliwiającą ocenę specyfiki jego pilotowania.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Kierownikom szkolenia, szefom wyszkolenia ośrodków (FTO/TRTO/CTO) użytkujących szybowce SW-5 Smyk, w instrukcjach szkolenia lotniczego, zalecam wprowadzić następującą uwagę: „**Przeszkalanie na szybowiec PW-5 Smyk, poprzedzić przygotowaniem naziemnym obejmującym zapoznanie przeszkalanego z szczególnymi właściwościami aerodynamicznymi szybowca podczas startu za wyciągarką. Przygotowanie i laszowanie powinien przeprowadzić instruktor z doświadczeniem w startach za wyciągarką na tym typie szybowca**”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

179

KOMUNIKAT NR 89 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 639/09

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 9 sierpnia 2009 r., na samolocie Sonata Rally 235, na którym lot wykonywał pilot samolotowy turystyczny, lat 65, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot rozpoczął kołowanie sprzed hangaru w kierunku pasa. Ze względu na odbywające się w tym dniu zawody w akrobacji samolotowej i związany z tym intensywny ruch lotniczy na lotnisku, poproszono pilota samolotu o szybkie przekołowanie. Przed dokołowaniem do pasa, pilot zamknął przepustnicę. Gwałtowne wyhamowanie prędkości, spowodowało złamanie goleni przedniego podwozia, przy czym w wyniku obniżenia się przodu samolotu, śmigło zawadziło o ziemię. Samolot zatrzymał się oparty na dolnej części maski silnika. Nikt nie odniósł obrażeń.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas oględzin przełomów elementów goleni przedniego podwozia nie znalazła oznak pęknięć zmęczeniowych. W związku z tym, z dużym prawdopodobieństwem można

stwierdzić, że złamanie goleni nastąpiło na skutek wystąpienia znacznej siły działającej w poziomie. W bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zaistnienia zdarzenia, wskazanym przez dowódcę statku powietrznego, nie stwierdzono istnienia na murawie lotniska znacznych dziur, zagłębień lub innych nierówności, które mogły być przyczyną złamania przedniej goleni samolotu. Po wypadku stwierdzono, że w kole przedniego podwozia brak jest powietrza, co mogło być niezauważone podczas przeglądu przedlotowego. Znaczna siła działająca na goleń przedniego podwozia mogła powstać również na skutek spadku wartości ciśnienia powietrza w oponie koła przedniego, połączonego z kołowaniem, przy dużej prędkości samolotu na nieznaczną nierówność murawy lotniska.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że prawdopodobną przyczyną wypadku było wpadnięcie przedniego koła, przy niedostatecznym ciśnieniu w oponie, w nierówność murawy lotniska, co spowodowało powstanie dużej siły działającej w poziomie na goleń przedniego podwozia i jej złamanie, a w konsekwencji doprowadziło do innych uszkodzeń samolotu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego była duża prędkość kołowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badań nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, jednak zwraca uwagę na konieczność dokładnego przeprowadzania przeglądów przedlotowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

180

KOMUNIKAT NR 90 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 278/08

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 24 maja 2008 r., pomiędzy samochodem FOLLOW ME a kołującym samolotem Piper PA-28-181, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”

w grupie przyczynowej **„Służby zarządzania ruchem lotniczym – E2”**

oraz **„Służby lotniskowe. Obsługa naziemna – E4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot Samolotu Piper PA-28, po lądowaniu na RWY 29, na polecenie Kontrolera TWR wykonał „back track” i kołował do progu pasa RWY 29. Podczas kołowania po płycie wschodniej PPS-1, doszło do zderzenia samolotu z jadącym z naprzeciwka samochodem FOLLOW ME, który zmierzał do tegoż samolotu w celu wprowadzenia go na miejsce postoju. Pilot wyłączył silniki i zgłosił zdarzenie do TWR. Pilot i kierowca pojazdu zostali poddani badaniu trzeźwości – wynik negatywny. W wyniku zderzenia, samolot oraz samochód uległy uszkodzeniu.

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

Z chwilą, gdy samolot kołujący po drodze startowej zbliżał się do progu RWY 29, Kontroler TWR EPWR zezwolił załodze samolotu, niezgodnie z obowiązującym komunikatem NOTAM, na dalsze kołowanie do wschodniej płyty postojowej PPS-1, „Turn to the right to the eastern apron”. Prowadzący korespondencję radiową, co-pilot samolotu Piper PA-28, chcąc się upewnić, że mają skrócić w prawo zapytał: „At the end of the runway to the right?”, otrzymał odpowiedź od Kontrolera TWR EPWR „Affirm”. Co-pilot potwierdził i zgodnie z otrzymanym zezwoleniem samolot wkołował na wschodnią płytę postojową PPS-1. Następnie załoga samolotu kontynuowała kołowanie w kierunku południowo-zachodniego narożnika PPS-1, wówczas Kontroler TWR EPWR zapytał załogę samolotu, czy

obserwuje FOLLOW ME „...confirm Marshall In sight?”. Co-pilot potwierdził „...positive ...is passing us”. Szybko zbliżający się samochód FOLLOW ME nie ominął samolotu, tylko uderzył w końcówkę prawego skrzydła, doprowadzając do obrotu samolotu o około 80°.

PKBWL, analizując zapisy Załącznika Nr 7 do Instrukcji operacyjnej lotniska EPWR, stwierdza, że płyta postojowa PPS-1, na której doszło do wypadku, jest zaliczana do strefy B. Według punktu 2.2.7 Załącznika, na płytach postojowych samolotów PPS, PPS-1, PPS-2 obowiązuje ograniczenie prędkości pojazdów do 20 km/h. Ograniczenie to nie dotyczy samochodów operacyjnych FOLLOW ME, ale w dalszym punkcie 2.2.7. Załącznika, który dotyczy wszystkich pojazdów jest zapis o następującej treści „w odległości do 5 m od statku powietrznego stojącego na płycie PPS, PPS-1, PPS-2 bezwzględnie obowiązuje ograniczenie prędkości do 5 km/h”. Tego warunku kierowca FOLLOW ME nie spełnił.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, ustaliła, że przyczyną wypadku było nie zachowanie należytej ostrożności i prowadzenie z nadmierną prędkością samochodu FOLLOW ME, przez pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, na wschodniej płycie postojowej PPS-1 lotniska EPWR.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było, niezgodne z obowiązującym komunikatem NOTAM, zezwolenie Kontrolera TWR EPWR na kołowanie samolotu po lądowaniu bez asysty FOLLOW ME.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaleciła, aby kierowca samochodu FOLLOW ME, pełniący obowiązki pomocnika koordynatora ruchu naziemnego, został skierowany na badania psychotechniczne.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Komentarz:

Urząd Lotnictwa Cywilnego, w trybie administracyjnego postępowania wyjaśniającego ustalił, że Kontroler TWR EPWR zastosował odstępstwo od komunikatu NOTAM, które nie pozwalało na wydanie zezwolenia na kołowanie samolotu po lądowaniu bez asysty FOLLOW ME. Kierujący samochodem FOLLOW ME nie spodziewał się w miejscu zdarzenia samolotu, ponieważ zgodnie z procedurą samo-

lot powinien oczekiwać na samochód FOLLOW ME w oznaczonym miejscu. Kontroler po odstąpieniu od procedury, nie poinformował kierującego samochodem FOLLOW ME, że samolot nie czeka na niego w oznaczonym miejscu tylko kołuje w jego kierunku. Z uwagi na fakt, że kierujący wykonywał inne czynności lotnicze na lotnisku, Kontroler powinien zatrzymać samolot do czasu zakończenia tych czynności oraz przyjazdu samochodu FOLLOW ME po samolot.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego mogło być nie zachowanie należytej ostrożności w kierowaniu samochodem FOLLOW ME przez Koordynatora Ruchu Nziemnego.

Urząd Lotnictwa Cywilnego, po przeprowadzonym audycie, nie widzi zagrożenia dla bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych, związanego z wykonywaniem funkcji obsługi ruchu nziemnego i tankowania przez jedną osobę pod warunkiem postępowania zgodnie z obowiązującymi procedurami na tym lotnisku.

5.1. ULC skierował do PAŻP pismo wzywające do wyjaśnienia przyczyny postępowania Kontrolera wbrew zapisom zawartym w NOTAM, które nie zezwalało na kołowanie samolotu bez asysty FOLLOW ME, szczególnie, czy takie postępowanie mieści się w aspekcie ru-

tynowego, systematycznego i świadomego naruszenia obowiązujących przepisów i procedur.

5.2. ULC skierował do PAŻP oraz Zarządzającego lotniskiem wniosek wzywający do wspólnego, kompleksowego przeanalizowania procedur w obszarach:

- zarządzania ruchem na lotnisku;
- planowania operacyjnego;
- prowadzenia nadzoru nad przestrzeganiem procedur w zakresie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku;
- reakcji służb zabezpieczających operacje lotnicze na lotnisku w sytuacjach kryzysowych.

5.3. Departamenty: Żegluga Powietrznej, Lotnisk oraz Operacyjno-Lotniczy ULC w ramach bieżącego nadzoru nad służbami włączą do planu kontroli lotniska EPWR ww. problematykę.

5.4. Zdarzenie wykorzystać w ramach skutecznej realizacji promocji zagadnień bezpieczeństwa w Ośrodku Szkolenia Kontrolerów oraz w szkoleniu służb lotniskowych zarządzającego lotniskiem.

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