



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 21 grudnia 2009 r.

Nr 17

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIA:

- 185 – Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 listopada 2009 r. o sprostowaniu błędów 702
- 186 – Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie stawek jednostkowych opłat trasowych 702

KOMUNIKATY:

- 187 – Nr 91 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 602/08 704
- 188 – Nr 92 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 170/09 705
- 189 – Nr 93 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 244/09 706
- 190 – Nr 94 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 688/09 706
- 191 – Nr 95 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 458/09 707
- 192 – Nr 96 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 486/09 708
- 193 – Nr 97 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 211/04 709
- 194 – Nr 98 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 193/05 710
- 195 – Nr 99 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 130/05 710
- 196 – Nr 100 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 92/03 711
- 197 – Nr 101 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 208/04 712
- 198 – Nr 102 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 221/06 713
- 199 – Nr 103 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 793/09 714
- 200 – Nr 104 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 132/07 714
- 201 – Nr 105 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 186/07 715

202 – Nr 106 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 217/04.....	716
203 – Nr 107 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 48/04.....	717
204 – Nr 108 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 111/05.....	718
205 – Nr 109 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 252/05.....	719

185

OBWIESZCZENIE NR 8 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 listopada 2009 r.

o sprostowaniu błędów

Na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. Nr 62, poz. 718, z 2001 r. Nr 46, poz. 499 i z 2002 r. Nr 74, poz. 676) w Komunikacie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego nr 60 z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 498/08 prostuje się następujące błędy:

- 1) w pkt 1 zamiast wyrazu „motolotni” powinien być wyraz „paralotni”;
- 2) w pkt 2 zamiast wyrazu „motolotni” powinien być wyraz „paralotni”;
- 3) w pkt 2 zamiast wyrazu „motolotnia” powinien być wyraz „paralotnia”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

186

OBWIESZCZENIE NR 13 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie stawek jednostkowych opłat trasowych

Na podstawie art. 130 ust. 10 oraz art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdzone na rok 2010 stawki jednostkowe opłat trasowych stanowią załącznik do niniejszego obwieszczenia.

§ 2. Stopa odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat trasowych w roku 2010 wynosi 11,58 % w stosunku rocznym.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Załącznik do Obwieszczenia Nr 13
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14.12.2009 r.
Stawki jednostkowe opłat trasowych
obowiązujące od dnia 1 stycznia 2010 r.

Stawki jednostkowe opłat trasowych obowiązujące od dnia 1 stycznia 2010 r.

STREFA	Globalna stawka jednostkowa	Zastosowany kurs wymiany 1 euro =	
Belgia -Luxemburg *	76,59	-/-	
Niemcy *	68,99	-/-	
Francja *	65,10	-/-	
Wlk. Brytania	68,98	0,892800	GBP
Holandia *	65,80	-/-	
Irlandia *	30,81	-/-	
Szwajcaria	75,05	1,51366	CHF
Portugalia, Lizbona *	49,18	-/-	
Austria *	69,04	-/-	
Hiszpania kontynentalna *	84,11	-/-	
Hiszpania, Wyspy Kanaryjskie *	68,27	-/-	
Portugalia, Santa Maria *	12,36	-/-	
Grecja *	39,06	-/-	
Turcja **	29,76	-/-	
Malta *	25,86	-/-	
Włochy *	68,64	-/-	
Cypr *	30,23	-/-	
Węgry	36,69	271,083	HUF
Norwegia	63,75	8,59141	NOK
Dania	64,38	7,43955	DKK
Słowenia *	76,36	-/-	
Rumunia ⁽¹⁾	46,57	4,23833	RON
Republika Czeska	47,54	25,3138	CZK
Szwecja	58,12	10,1831	SEK
Słowacja *	53,91	-/-	
Chorwacja	41,98	7,30204	HRK
Bułgaria	42,93	1,95527	BGN
Republika Macedonii	56,74	61,2845	MKD
Mołdawia	39,97	16,3741	MDL
Finlandia *	40,36	-/-	
Albania	44,38	133,248	ALL
Bośnia i Hercegowina	39,27	1,94247	BAM
Serbia-Czarnogóra	39,34	93,1758	RSD
Litwa	49,76	3,45086	LTL
Polska	40,06	4,15408	PLN
Armenia	27,90	551,074	AMD

⁽¹⁾: Stawka obowiązująca w styczniu i w lutym 2010 r.: 29,22 EUR

*: Państwa należące do Europejskiej Unii Walutowej (EUW)

** : Państwa określające swoje koszty bazowe w euro

187

KOMUNIKAT NR 91 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 602/08

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 19 sierpnia 2008 r., na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 45, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy brał udział w konkurencji obszarowej Krajowych Zawodów Szybowcowych. Start odbył się za samolotem z pasa trawiastego. Po wyczepieniu na wysokości ok. 650 m AGL, pilot kontynuował lot w kierunku północno-wschodnim w celu nawiązania kontaktu z termiką. Wg oświadczenia pilota, panujące warunki meteorologiczne nie pozwalały na znalezienie trwałych i stabilnych noszeń termicznych, a wiatr znosił szybowiec od lotniska. Po przeanalizowaniu sytuacji, na wysokości ok. 350 m AGL i w odległości ok. 5 km od lotniska (ok. 6,5 km od miejsca startu) pilot podjął decyzję o wyjściu z krążenia i powrocie na lotnisko. Na wysokości ok. 30 m AGL i w odległości ok. 300 m od progu pasa pilot zmienił decyzję wyboru płaszczyzny do lądowania - na wąski pas trawiasty płaszczyzny nr „4”. Prawa część pasa była zajęta przez dwa szybowce przygotowane do startu za wyciągarką. W pobliżu szybowców znajdował się samochód osobowy. Samochód był usytuowany w rejonie startu wyciągarkowego, w miejscu niekolidującym z lądowaniem szybowców zawodniczych. Po lewej stronie płaszczyzny nr „4”, znajdowała się powierzchnia wyłączona z użytkowania.

Dolot pilota do krawędzi pasa odbył się przy krótkotrwałym i niepełnym wysunięciu hamulców aerodynamicznych. W końcowej fazie lądowania (podczas wytrzymania) wystąpił boczny podmuch wiatru z lewej strony, dodatkowo powodując utratę kierunku szy-

bowca z odchyleniem w prawo. Szybowiec uderzył końcówką prawego skrzydła w przednią szybę samochodu stojącego przy starcie wyciągarkowym. Po przyziemieniu szybowiec nieznacznie zmienił kierunek dobiegu w prawo i zatrzymał się.

Na odprawie przed zawodami szczegółowo były omawiane zasady korzystania z płaszczyzn do startów i lądowań. W dniu zdarzenia również były one omówione. Ponadto każdy z pilotów otrzymał kserokopię szkicu mapy lądowiska z opisem płaszczyzn dostępnych oraz tych nieprzeznaczonych (niezalecanych) do lądowania podczas zawodów. Piloci przed lądowaniem mieli uzyskiwać od kierującego lotami zgodę na lądowanie na wskazanej przez niego płaszczyźnie. Takie zasady miały na celu zwiększenie bezpieczeństwa i zachowanie określonego porządku.

Zarówno kierujący lotami za wyciągarką, jak i pilot podchodzący do lądowania na szybowcu Pirat, nie pamiętają czy zgłaszał się on na prostej do lądowania.

3. Przyczyna wypadku:

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

- zmiana decyzji co do miejsca lądowania - na część płaszczyzny nr „4”, niezalecaną przez organizatora zawodów;
- lądowanie w miejscu niezalecanym przez organizatora zawodów i za blisko przeszkód usytuowanych w rejonie startu wyciągarkowego, co na skutek nieprawidłowego rozłożenia uwagi przez pilota doprowadziło do uderzenia końcówką prawego skrzydła w samochód.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego było zbyt późne podjęcie decyzji o przerwaniu lotu i powrocie na lotnisko.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

188

KOMUNIKAT NR 92 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 170/09

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 2 kwietnia 2009 r., na balonie na ogrzane powietrze Cameron TR-70, pilotowanym przez pilota posiadającego licencję pilota balonu wolnego, wydaną przez Lietuvos Respublikos Susisiekimo Ministerija, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W dniach 2-5 kwietnia, w okolicach Grudziądz, rozgrywane były zawody balonowe. W dniu 2 kwietnia 2009 r., o godzinie 18.03 LMT, z miejscowości Węgrowo k. Grudziądz nastąpił start do lotu zawodniczego balonu Cameron TR-70. Na pokładzie balonu znajdowały się trzy osoby: pilot – zgłoszony jako zawodnik, pilot-trener – posiadający licencję pilota balonu wolnego oraz pasażer. Po starcie pilotaż balonu prowadził pilot - uczestnik zawodów. Po zaliczeniu konkurencji wyznaczonych przez dyrektora sportowego, pilotaż balonu przejął pilot-trener i prowadził balon do lądowania na polu w miejscowości Michale k. Grudziądz. W fazie podejścia do lądowania przeleciał skośnie nad linią elektryczną średniego napięcia, lecz początkowo nie zauważył, że w poprzek toru lotu balonu przebiega jeszcze jedna linia elektryczna średniego napięcia. Linia została zauważona przez uczestników lotu balonu, gdy balon znajdował się zaledwie kilka metrów od przewodów tej linii. Pilot jeszcze przed zderzeniem zdołał ściągnąć linę klapy spadochronowej obniżając lot, aby uniknąć kolizji

z przewodami linii koshem lub palnikiem balonu. Kolidując z linią nastąpiła linkami powłoki balonu. Balon, ze względu na bardzo słaby wiatr, zatrzymał się na przewodach linii. W wyniku zwarcia przewodów elektrycznych nastąpiło wyłączenie linii. Po chwili kosz balonu opadł na ziemię, a uczestnicy lotu ewakuowali się na bezpieczną odległość.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że pilot, po zauważeniu linii elektrycznej i oceniu, że balon nie zdoła uniknąć kolizji z tą przeszkodą, obniżył lot balonu. Pozwoliło to na uniknięcie kontaktu koshem lub palnikiem z przewodami elektrycznymi, co mogłoby przynieść tragiczne skutki uczestnikom lotu. Pilot nie zdążył zakręcić zaworów butli i opróżnić przewodów paliwowych z gazu. Zdaniem PKBWL postąpił słusznie, że nie próbował tego czynić w trakcie kolizji, szczególnie w świetle realizacji punktu procedury awaryjnej, która zabrania dotykania jakichkolwiek metalowych części podczas kontaktu balonu z linią energetyczną.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była niedostateczna obserwacja toru lotu balonu podczas podejścia do lądowania, co spowodowało kolizję z przewodami linii elektrycznej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Komentarz PKBWL:

Komisja przypomina, biorąc pod uwagę specyfikę lotów balonowych, że szczególnie w fazie podejścia do lądowania, pilot powinien być maksymalnie skoncentrowany na obserwacji przeszkód terenowych i gotowy do przerwania lądowania w celu uniknięcia zderzenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

189

KOMUNIKAT NR 93 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 244/09

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 28 kwietnia 2009 r., na samolocie AT-3, na którym lot wykonywał pilot samolotowy zawodowy, lat 52, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot otrzymał polecenie wykonania lotu patrolowego ppoż. po trasie. Po podgrzaniu i próbie silnika, rozpoczął rozbieg samolotu z pasa trawiastego. Pilot wykonywał rozbieg na kłapach w położeniu startowym, przy silnym prawobocznym wietrze (ok. 20°). Samolot zachowywał się prawidłowo. Po krótkim rozbiegu oderwał się od pasa i po wytrzymaniu przeszedł na wznoszenie. Na wysokości około 15-20 m AGL, będąc na obrzeżu lotniska, pilot zaobserwował po-

stępujący spadek mocy silnika. Aby odchylić się od przeszkód terenowych, pilot wykonał płytki zakręt w lewo o około 30°. Samolot stopniowo tracił wysokość, więc pilot wykonał zakręt w prawo, decydując się na lądowanie awaryjne w uprawie zboża. Przed lądowaniem awaryjnym pilot wychylił kłapy do pozycji lądowanie i przyziemił na podwozie główne w zbożu o wysokości 30-40 cm. Zagłębienie się przedniego koła w miękką glebę spowodowało wyłamanie goleni i pochylenie samolotu na silnik. Jedna z łopat śmigła uległa złamaniu. Samolot, po krótkim, ok. 30 m dobiegu, zatrzymał się podparty silnikiem. Pilot przed opuszczeniem kabiny wyłączył iskrowniki i wyłącznik główny instalacji elektrycznej oraz zamknął zawór paliwa. Pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było uszkodzenie cewki wysokiego napięcia w iskrowniku Slick 4330, co spowodowało spadek mocy silnika w początkowej fazie wznoszenia po starcie i zmusiło pilota do awaryjnego lądowania poza lotniskiem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

190

KOMUNIKAT NR 94 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 688/09

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 21 sierpnia 2009 r., na spadochronie Navigator 260, na którym 83 skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek spadochronowy wykonywał skok na zadanie „Solo” w celu doskonalenia techniki wolnego opadania i lotu na czaszy z dokładnym wyborem miejsca lądowania. Wolne opadanie (opóźnienie około 60 sekund) i lot na czaszy wykonał prawidłowo. Podczas podejścia do lądowania, skoczek wykonał za niskie wyrównanie lotu spadochronu. Przyziemienie wykonał na nierówności terenowej (kępa trawy). W wy-

niku lądowania skoczek doznał urazu nogi (złamanie kostki stopy).

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było zbyt niskie wyrównanie lotu czaszy spadochronu podczas podejścia do lądowania, co doprowadziło do poważnego urazu kończyny dolnej skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

W celach informacyjnych i edukacyjnych zdarzenie opisano na forum internetowym Sekcji Spadochronowej Aeroklubu Warszawskiego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

191

KOMUNIKAT NR 95 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 458/09

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 28 czerwca 2009 r., na spadochronie Mars 282, na którym 261 skok wykonywał uczeń-skoczek, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał swój drugi skok tego dnia. Po prawidłowym otwarciu spadochronu, skoczek prawidłowo sterował spadochronem do wy-

sokości około 20 m. Poprawiając kierunek do toża wiatru, wykonał lekki skręt w prawo, a następnie w lewo, wprowadzając spadochron w lekkie wahnięcie. Lądowanie nastąpiło z normalną prędkością opadania, z lekkim ślizgiem w lewą stronę. Uczeń-skoczek przed dotknięciem ziemi wystawił prawą nogę w bok, co spowodowało lądowanie na jedną nogę. Podczas lądowania uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała (złamanie kości w stawie skokowym).

3. Przyczyna wypadku:

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

- niewłaściwe sterowanie w fazie lądowania, co doprowadziło do wahnięcia spadochronu w trakcie przyziemienia;
- przyjęcie niewłaściwej sylwetki ciała podczas lądowania, co spowodowało obrażenia ciała ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL akceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Zdarzenie omówiono ze skoczkami, zwracając szczególną uwagę na poprawne sterowanie spado-

chronu w ostatniej fazie lotu przed przyziemieniem oraz na przyjmowanie odpowiedniej sylwetki ciała podczas lądowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

192

KOMUNIKAT NR 96 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 listopada 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 486/09

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 5 lipca 2009 r., na spadochronie Pilot 132, na którym 790 skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek wykonywał skok z wysokości 4000 m, z opóźnieniem 60 s, na zadanie RW 9. Po wykonaniu nakazanego opóźnienia otworzył spadochron główny. Lot na spadochronie, do momentu lądowania, przebiegał prawidłowo. Skoczek na wysokości około 80 m wykonał zakręt do lądowania w lewo (o około 90°) na przedniej taśmie. Za późno wykonał ściągnięcie linek sterowniczych w celu wyrównania lotu i wyha-

mowania spadochronu do lądowania. Spowodowało to przyziemienie z dużą prędkością postępową. Skoczek przyziemił lewą nogą, co spowodowało skręcenie stawu skokowego i złamanie kości strzałkowej nogi lewej.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było wykonanie zakrętu do lądowania na wysokości niegwarantującej bezpiecznego przyziemienia.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niewielkie doświadczenie w pilotażu używanej przez skoczka czaszy.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL akceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Okoliczności zdarzenia omówiono ze skoczkami i przypomniano o wykonywaniu ostatniego zakrętu na wysokości gwarantującej bezpieczne lądowanie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

193

KOMUNIKAT NR 97 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 211/04

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. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 14 sierpnia 2004 r., na samolocie Cessna 172N, na którym lot wykonywał pilot samolotowy zawodowy, lat 48, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej „**Uszkodzenie silnika – T2**”,
oraz do kategorii: „**Czynnik ludzki**”
w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotu postanowił wykonać lot treningowy w rejonie lotniska. Po zapoznaniu się z komunikatem meteorologicznym, pilot wykonał przegląd przedlotowy, w tym sprawdził, czy w próbkach kontrolnych paliwa spuszczonego z odstojuników zbiorników paliwowych i odstojunika głównego nie znajduje się woda. Po pozytywnym zakończeniu przeglądu, pilot zabrał na pokład dwóch pasażerów i wykonał na start. Podczas lotu, w trakcie wykonywania płytkiego zakrętu, wystąpiła seria krótkotrwałych przerw w pracy silnika objawiających się spadkiem obrotów o około 700 obr./min. oraz lekkim drżeniem samolotu. Ponieważ odległość samolotu od lotniska, w przypadku zatrzymania pracy silnika, nie pozwalała na wykonanie bezpiecznego dolotu i lądowania, pilot podjął decyzję o lądowaniu zapobiegawczym na pasie lądowiska Jeżów Sudecki. Podejście wykonał (według opisu pilota) na zwiększonej prędkości (85 kts) z kłapami wypuszczonymi na 10°. Przyziemienie nastąpiło z niewielkim przelotem. Po około 60-80 m dobiegu, pilot zaczął wytracać prędkość dobiegu poprzez hamowanie. W końcowej fazie dobiegu pilot stwierdził, że pozostały do wykorzystania pas nie gwarantuje bezpiecznego zakończenia dobiegu bez kolizji z przeszkodami. Próby skrócenia dobiegu (hamowanie i próba wykonania tzw. „cyrkla”) z powodu śliskiej nawierzchni nie dały rezultatu i po zbliżeniu się

do płyty przed hangarem na szczycie góry szybowcowej, pilot wyłączył oba iskrowniki. Samolot uderzył w zamknięte drzwi hangaru, najpierw skrzydłem lewym, następnie silnikiem i prawym skrzydłem. Po zatrzymaniu, pilot wydał komendę do natychmiastowego opuszczenia samolotu z uwagi na niebezpieczeństwo wycieku paliwa i pożaru. Nikt z załogi oraz pasażerów samolotu nie odniósł jakichkolwiek obrażeń. W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległ samolot oraz wyłamane zostały drzwi hangaru na górze szybowcowej w Jeżowie Sudeckim.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie lądowania zapobiegawczego po wystąpieniu serii krótkotrwałych spadków obrotów silnika, ze zbyt dużą prędkością podejścia i kłapach wychylonych na zbyt mały kąt, co spowodowało przyziemienie z przelotem oraz znaczne wydłużenie dobiegu, w efekcie którego nastąpiło zderzenie z przeszkodą znajdującą się na końcu pasa.

Czynnikiem, który dodatkowo wydłużył dobieg, była mokra nawierzchnia trawiasta lądowiska.

PKBWL nie udało się wyjaśnić przyczyny serii krótkotrwałych spadków obrotów silnika, która spowodowała podjęcie przez pilota decyzji o wykonaniu lądowania zapobiegawczego. Najbardziej prawdopodobną przyczyną serii krótkotrwałych spadków obrotów silnika mogła być niewielka ilość wody w paliwie lub zanieczyszczenie znajdujące się w instalacji paliwowej.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. W trakcie szkolenia uzupełniającego pilotów samolotowych szczególny nacisk położyć na procedury lądowania awaryjnego w zróżnicowanych warunkach terenowych oraz na samolotach o dużej doskonałości.
- 4.2. Okoliczności wypadku omówić z pilotami samolotowymi oraz instruktorami lotniczymi zrzeszonymi w jednostkach regionalnych Aeroklubu Polskiego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

194

KOMUNIKAT NR 98 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 193/05

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 9 września 2005 r., na szybowcu PW-6U, na którym lot wykonywał instruktor-pilot szybowcowy, lat 34, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej „Inne – O12”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Aeroklub regionalny zorganizował loty treningowo-rekreacyjne z zastosowaniem startu przy użyciu wyciągarki. Instruktor-pilot szybowcowy z pasażerem wykonywał kolejny start przy użyciu wyciągarki. Po oderwaniu i utrzymaniu fazy łagodnego wznoszenia instruktor rozpoczął przechodzenie do stromego wznoszenia. W tej fazie lotu na wysokości około 15 m nastąpiło samoczynne zwolnienie liny z zaczepu dolnego. Instruktor-pilot natychmiast „odał” drążek dla zabezpieczenia prędkości, jednak mała wysokość nie umożliwiła zmiany konfiguracji i rozpędzenia szybowca do bezpiecznej prędkości

ładowania. Nad ziemią instruktor „ściągnął” drążek zmniejszając kąt toru lotu i zmieniając konfigurację szybowca tak, że przyziemienie nastąpiło na koło główne ze znaczną prędkością opadania. Spowodowało to uszkodzenie kadłuba w rejonie podwozia głównego. Załoga nie odniosła żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną zdarzenia było nieprawidłowe umieszczenie końcówki liny wyciągarkowej w dolnym zaczepie, co doprowadziło do wypadnięcia końcówki liny z zaczepu na małej wysokości, uniemożliwiającej wykonanie prawidłowego lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było przejście do fazy stromego wznoszenia na wysokości poniżej 30 m.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, jednak zwraca uwagę na konieczność właściwego poinstruowania osób podczepiających linę wyciągarkową, szczególnie do szybowców wyposażonych w zaczepy z mechanizmem samowyczepu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

195

KOMUNIKAT NR 99 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 130/05

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 17 lipca 2005 r., na szybowcu PW-6U, na którym lot wykonywał instruktor-pilot szybowcowy oraz uczeń-pilot, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”
w grupach przyczynowych „**Podwozie – T3**”
oraz „**Błędy produkcyjne – T9**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Po starcie przy użyciu wyciągarki załoga w składzie uczeń-pilot i instruktor-pilot szybowcowy wykonała krąg nadlotniskowy zakończony prawidłowym podejściem do lądowania i przyziemieniem w rejonie wyłożonych znaków startowych. Przyziemienie nastąpiło na koło główne. Podczas opuszczania koła przedniego na ziemię nastąpił trzask słyszany wewnątrz i na zewnątrz szybowca. Szybowiec poddano oględzinom, które wykazały uszkodzenia struktury w okolicy zamocowania przedniego podwozia. Podczas naprawy szybowca stwierdzono, że nastąpiło: wyklejenie ze struktury laminatowej błotnika koła przedniego wraz z uszkodzeniami poszycia zewnętrznego kadłuba i błotnika w tym obrębie, wyklejenie od poszycia zewnętrznego i złamanie wręgi mocującej błotnik do poszycia, uszkodzenie mocowania podstawy laminatowej tablicy przyrządów I kabiny, wyklejenie półwręgi wewnętrznej kadłuba w obrębie mocowania sterownicy ręcznej przedniej z przemieszczeniem tej wręgi, wyklejenia poszycia

wewnętrznego kadłuba od skorupy laminatowej w obrębie pierwszej kabiny i sterownicy nożnej - strona prawa i lewa kadłuba, uszkodzenie struktury laminatowej siodełka I kabiny.

Zdaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL” uszkodzenie konstrukcji kadłuba szybowca nie nastąpiło w czasie tego lądowania tylko był to proces długotrwały, na który prawdopodobnie złożyły się ewentualne niedoklejenia powstałe w procesie wytwarzania struktury oraz znaczne obciążenia przedniego podwozia w poprzednich lotach. Szybowiec od początku eksploatacji wykonał ok. 600 lotów. Na drugim szybowcu PW-6U eksploatowanym równolegle, tego typu uszkodzenie nie wystąpiło.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, ustaliła, że przyczyną zdarzenia była postępująca degradacja sklejin w konstrukcji kadłuba, zapoczątkowana prawdopodobnie przez niedoklejenia powstałe w procesie wytwarzania szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, jednak zwraca uwagę na konieczność częstszego sprawdzania konstrukcji kadłubów, w pobliżu podwozi, szybowców wykonujących loty w terenie górzystym.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

196

KOMUNIKAT NR 100 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 92/03

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 4 lipca 2003 r., na szybowcu SZD-48-1 „Jantar”, na

którym lot wykonywał pilot szybowcowy, lat 46, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał w ramach Krajowych Zawodów Szybowcowych lot po trasie. Podczas przelotu w rejonie miejscowości Złoczew, pogarszające się warunki termiczne zmusiły pilota do lądowania w te-

renie przygodnym. Do lądowania pilot wybrał łąkę leżącą prawie w osi wiatru o długości 200 m i szerokości 40 m. Na podejściu do lądowania znajdowały się zabudowania gospodarcze o wysokości około 6 m. Na końcu pola przebiegała poprzecznie linia niskiego napięcia o wysokości około 6 m. Szybowiec przyziemił w 1/3 długości pola. Po przetoczeniu się około 45 m, szybowiec wpadł w niewidoczną z powietrza bruzdę (głębokość bruzdy około 16 cm), biegnącą skośnie w stosunku do toru lądowania. Doprowadziło to do gwałtownej zmiany kierunku dobiegu szybowca w lewo i wykonania „cyrkla”. Pilot nie odniósł obrażeń. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wkołowanie podczas dobiegu w niewidoczną z powietrza, ukośnie biegnącą bruzdę, co doprowadziło do gwałtownej zmiany kierunku dobiegu szybowca i jego uszkodzenia.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

197

KOMUNIKAT NR 101 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 208/04

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. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 sierpnia 2004 r., na szybowcu SZD-36A „Cobra-15”, na którym lot wykonywał pilot szybowcowy, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W ramach lotów zorganizowanych przez aeroklub regionalny, pilot wykonywał przelot treningowy po trasie. Kiedy pilot doleciał do drugiego punktu zwrotnego, pogarszające się warunki termiczne zmusiły go

do lądowania w terenie przygodnym. Po przyziemieniu okazało się że obrane pole jest pochylone a lądowanie szybowca nastąpiło „ze stokiem”. Wydłużyło to dobieg szybowca i pilot, aby nie skończyć dobiegu w rosnącej na końcu pola pszenicy, zdecydował się na odchylenie dobiegu w lewo o 30°. Po przetoczeniu się na tym kierunku około 30 m, szybowiec uderzył w wystającą na około 40 cm nierówność terenu. Pilot po zakończonym dobiegu, sam opuścił kabinę, nie odnosząc obrażeń. Szybowiec uległ poważnemu uszkodzeniu.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był nieprawidłowy wybór miejsca do lądowania w terenie przygodnym, niezapewniającym bezpiecznego zakończenia dobiegu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

198

KOMUNIKAT NR 102 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 221/06

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 30 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-30 Pirat, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 50, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubowym odbywały się loty szybowcowe. Start za samolotem na szybowcu wykonywał uczeń-pilot. Rozbieg, rozpędzanie nad ziemią oraz pierwsza faza wznoszenia przebiegały bez zakłóceń. Na wysokości około 70 m pilot samolotu holującego schował klapy, utrzymując ciągle pełne ciśnienie ładowania (Pk). W chwilę później (wg. relacji pilota holującego) nastąpił niewielki spadek prędkości samolotu oraz ustało wznoszenie (spowodowane wlotem w zstępujący prąd powietrza). W tym momencie szybowiec znalazł się ponad prawidłowym położeniem w locie holowanym. Pomimo próby powrotu do prawidłowej pozycji w stosunku do samolotu holującego (wykonania ślizgów), uczeń-pilot stracił samolot z pola widzenia i podjął decyzję o wyczepieniu się. Wyczepienie nastąpiło na wysokości około 100 m. Po wyczepieniu, kierujący lotami polecił uczniowi-pilotowi wykonanie zakrętu o 180° i powrót na lotnisko. Uczeń-pilot nie wykonał polecenia KL, wykonując pełne okrążenie nad miejscem wyczepienia i postanowił lądować w terenie przygodnym. Jako miejsce lądowania wybrał pole leżące wzdłuż drogi, pod kątem ok. 90° do kierunku wiatru. Uczeń-pilot wykonał dołot do pola (pod wiatr), a następnie rozpoczął wykonywa-

nie zakrętu w prawo, w celu wyjścia na prostą do lądowania. W trakcie zakrętu, nad skrajem pola, szybowiec zahaczył prawym skrzydłem o linię średniego napięcia, wytracił prędkość i zderzył się z ziemią, wykonując obrót o 180°. Po zderzeniu uczeń-pilot opuścił szybowiec o własnych siłach.

3. Przyczyna wypadku:

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

- dopuszczenie przez ucznia-pilota do tzw. „wypuchnięcia” szybowca nad samolotem holujący w fazie wznoszenia po starcie po zaburzeniu jego toru lotu, co doprowadziło do utraty samolotu z pola widzenia ucznia-pilota;
- błąd w technice pilotowania polegający na złym obliczeniu dołotu do wybranego pola i wykonanie IV zakrętu na zbyt małej wysokości, co doprowadziło do zahaczenia o linię energetyczną.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niewykonanie polecenia kierującego lotami o wykonaniu zakrętu o 180° i powrocie do lotniska z wiatrem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Przyczyny zaistniałego wypadku omówić z personelem latającym aeroklubów.
- 4.2. Podczas szkoleń doskonalących, Szefowie Wyszakolenia aeroklubów regionalnych zwrócą uwagę uczniom-pilotom oraz pilotom na rolę instruktorów w trakcie pełnienia funkcji kierującego lotami, a także na konieczność wykonywania ich poleceń.
- 4.3. W trakcie szkoleń doskonalących przypomnieć postępowanie w przypadku wystąpienia sytuacji niebezpiecznych na holu, w tym wyczepienia na małej wysokości.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

199

KOMUNIKAT NR 103 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 793/09

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 20 września 2009 r., na spadochronie Para Foil 282, na którym skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 74, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek podczas skoku na celność lądowania niewłaściwie rozplanował podejście do celu, w wyniku czego znalazł się zbyt blisko materaca. Będąc na wysokości około 15 m rozpoczął hamowanie spadochronu, doprowadzając do jego przeciągnię-

cia. Przyziemienie odbyło się tuż przed matercem z dużą prędkością pionową i przechyleniem na prawą stronę. Podczas lądowania skoczek doznał poważnych obrażeń ciała (złamanie kości udowej i urazu stawu biodrowego nogi prawej). Wezwane pogotowie ratunkowe udzieliło pierwszej pomocy i zabrało skoczka do szpitala, gdzie udzielono mu dalszej specjalistycznej pomocy.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było niewłaściwe rozplanowanie podejścia do lądowania i doprowadzenie do przeciągnięcia spadochronu na małej wysokości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Po zaistnieniu wypadku organizator skoków przeprowadził odprawę, na której omówiono prawidłową budowę rundy przy skoku na celność lądowania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

200

KOMUNIKAT NR 104 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 132/07

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 23 kwietnia 2007 r. na samolocie EV-97 Eurostar, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 50, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował do lotu po trasie. Po powrocie w rejon lotniska pilot nawiązał łączność z instruktorem kierującym lotami, który (wg. zeznań pilota) „zasugerował” mu wykonanie lądowania w poprzek trawiastej nawierzchni pola wzlotów. Instruktor nie podał pilotowi informacji o prędkości wiatru, a pilot ocenił jej wielkość na podstawie obserwacji „rękawa” i określił jako: „wiatr dość silny”. Podejście do lądowania pilot wykonał z kłapami wychylonymi w położenie „małe” i ze zwiększoną prędkością. Przyziemienie nastąpiło na dwa główne koła podwozia, z nisko uniesionym kołem przednim. Krótko po przyziemieniu samolot ponownie wzniósł się w powietrze. Po osiągnięciu wysokości około 1 m samolot gwałtownie opuścił nos i zniżając się uderzył przednim kołem o nawierzchnię lotniska, a następnie przyziemił na główne koła podwozia. W wyniku uderzenia o ziemię przednia goleń podwozia uległa podłamaniu, co spowodowało stopniowe opuszczenie nosa samolotu i uderzenie łopat śmigła o ziemię. Samolot zakończył krótki dobieg na dwóch głównych kołach podwozia, z opuszczoną na ziemię przednią częścią kadłuba. Po zatrzymaniu się samolotu, pilot samodzielnie opuścił kabinę, bez żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- wykonanie przez pilota podejścia do lądowania ze znacznie zwiększoną prędkością i niezamierzone spowodowanie oderwania samolotu od ziemi po przyziemieniu;
- nieprawidłowa reakcja pilota na oderwanie samolotu, polegająca na odruchowym, zbyt obszernym wychyleniu drążka od siebie.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- małe doświadczenie pilota w wykonywaniu startów i lądowań na nawierzchni trawiastej;
- utrwalony u pilota nawyk lądowania ze zwiększoną prędkością.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

201

KOMUNIKAT NR 105 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 186/07

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 23 maja 2007 r. na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2b, pilotowanym przez pilota szybowcowego, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot uczestniczył w piątej konkurencji Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie otwartej. Lot po wyznaczonej trasie przebiegał prawidłowo. W ostatniej fazie dolotu do lotniska, pilot zmniejszył wysokość w celu zwiększenia prędkości lotu, co pogorszyło możliwość obserwacji pola lądowań. Po przecięciu linii mety, pilot zwiększył wysokość lotu, zmniejszając równocześnie prędkość i wypuścił podwozie w szybowcu. Ze względu na fakt, że na polu lądowań znajdowały się szybowce pozostałych zawodników pilot uznał, że bezpieczne lądowanie na roboczej części lotniska nie jest możliwe i kontynuował lot w kierunku pola znajdującego się po zachodniej stronie lotniska. W trakcie przyziemienia szybowiec wpadł w poprzeczny rów, wykonał cyrkiel o oko-

to 90° w prawą stronę, po czym zatrzymał się. Pilot opuścił szybowiec o własnych siłach. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd taktyczny polegający na wykonaniu, w ostatniej fazie, zbyt niskiego dolotu do lotniska, co uniemożliwiło obserwację sytuacji ruchowej na lotnisku i wybór miejsca do lądowania w granicach użytkowej części pola wzlotów.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- pozycja słońca nad horyzontem utrudniająca obserwację lotniska;

- niewłaściwa organizacja ściągania lądujących szybowców z pola wzlotów przez organizatora zawodów, co spowodowało pozostawienie szybowców przez wielu zawodników na części użytkowej lotniska;
- niewielkie doświadczenie pilota na tym typie szybowca.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Zarządzający Centralną Szkołą Szybowcową AP w Lesznie przeanalizuje zasady organizacji ściągania szybowców z pasa lądowań na miejsca postojowe w czasie rozgrywania zawodów szybowcowych tak, aby nie powodowało to utrudnień ruchowych na lotnisku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

202

KOMUNIKAT NR 106 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 217/04

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. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 20 sierpnia 2004 r., na samolocie ultralekkim TL Sting Karbon 2000, pilotowanym przez pilota samolotów ultralekkich, posiadającego licencję wydaną przez Letecká Amatérská Asociace České Republiky, lat 37, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował do lotu turystycznego, z pasażerem, w rejonie Kotliny Kłodzkiej (na terenie Republiki Czeskiej). Po około 50 minutach lotu, w rejonie miejscowości Ceske Petrowice (przy granicy z Pol-

ską) pilot stwierdził nierównomierną pracę silnika. Ponieważ lot odbywał się w rejonie górskim, pilot, obawiając się przerwania pracy przez silnik, podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym na łące w okolicy miejscowości Lesice (po Polskiej stronie granicy). Wybrany teren o długości około 200 m pozwalał na wykonanie bezpiecznego lądowania bez niebezpieczeństwa zderzenia z przeszkodami. Po przelocie na małej wysokości i wykonaniu przeglądu wybranego pola pilot wykonał podejście do lądowania pod wiatr i pod stok. Podejście było wykonywane na kłapach 40° z ciągle pracującym nierównomiernie silnikiem. Przyziemienie nastąpiło przy prędkości około 100 km/h. Po około 100 m dobiegu nastąpiło złamanie goleni przedniego podwozia. Samolot podpart się nosem i po przetoczeniu się jeszcze około 30 m zatrzymał się. Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było poluzowanie się króćca doprowadzającego paliwo do jednego z dwóch gaźników silnika Rotax 912, co spowodowało nierównomierną pracę silnika i wymusiło lądowanie awaryjne w górzystym

204

KOMUNIKAT NR 108 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 111/05

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 2 lipca 2005 r., na szybowcu Jantar St. 2/MEL SZD-48-1, na którym lot wykonywał pilot szybowcowy, lat 31, klasyfikując do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy zaplanował wykonanie przelotu szybowcowego po trasie: ŻERAN - ŁAPY - OLSZTYN - ŻERAN wg zadania VII ćw. 2 (Program Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego wyd.2004). Po starcie i wyholowaniu szybowca na wysokość 600 m, pilot podjął decyzję wyczepienia się, a po naborze 1050 m wysokości wykonał odejście na trasę. Po zaniku wznoszeń na pierwszym odcinku trasy i utracie około 250 m wysokości, pilot podjął decyzję o przerwaniu wykonywania dalszego przelotu. Pilot ocenił jednak, że z tej wysokości oraz aktualnej pozycji nie wróci nad lotnisko, w związku z czym z wysokości około 800 m, rozpoczął procedurę lądowania w terenie przygodnym. Podczas lądowania na polu z wysoką uprawą (zboże), nastąpiło uszkodzenie kadłuba i skrzydeł szybowca. Pilot nie doznał obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku było wykonanie lądowania w terenie przygodnym o wysokiej uprawie (zboże) ze zwiększoną prędkością przyziemienia bez wykonania wyrównania i wytrzymania na wysokości uprawy.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- podjęcie przedwczesnej decyzji rozpoczęcia przelotu przez pilota przy niesprawdzonych i słabych warunkach termicznych na planowanej trasie;
- gęsta zabudowa w sektorze wylotu na trasy szybowcowe utrudniająca wybór bezpiecznego pola do przeprowadzenia przygodnego lądowania;
- utrudniona ocena powierzchni ziemi pod wysoką uprawą;
- brak w Aeroklubie Warszawskim w okresie zaistnienia wypadku szczegółowego i aktualnego wykazu sprawdzonych pól przydatnych do przygodnego lądowania szybowców.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Wypadek omówić we wszystkich aeroklubach i ośrodkach szkolenia szybowcowego, zwracając uwagę na obowiązek dokładnej analizy warunków termicznych przy planowaniu i realizacji przelotów.
- 4.2. W aeroklubach i ośrodkach szkolenia szybowcowego, położonych w terenach zurbanizowanych lub zalesionych, dokonać szczegółowego wyboru pól do przygodnego lądowania szybowców, umieścić je w okresie uaktualnianym albumie i z każdą zmianą zapoznawać pilotów szybowcowych.
- 4.3. Rozważyć możliwość zmiany dopuszczalnych wysokości dla rejonu lotów szybowcowych lotniska EPBC.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego podjął działania zmierzające do pozyskania opinii środowiska lotniczego i ekspertów lotniczych, w celu wspólnego opracowania studium zawierającego ocenę ryzyka oraz kryteria bezpiecznej realizacji operacji na lotnisku Babice.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

205

KOMUNIKAT NR 109 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 252/05

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

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 października 2005 r., na szybowcu KR-03 „Puchatek”, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 42, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Aeroklub regionalny zorganizował loty szybowcowe za wyciągarką. Jedną z osób wykonujących w tym dniu loty był uczeń-pilot, który wykonywał loty wg zadania AI/8 „Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego” – przeszkolenie na nowy rodzaj startu - wyciągarka.

Uczeń-pilot wystartował do trzeciego w tym dniu lotu samodzielnego. Fazy rozbiegu początkowego i stromego wznoszenia podczas startu przebiegały prawidłowo. W ostatniej fazie startu wyciągarkowy zwolnił ciąg, jednak pomimo dwukrotnego pociągnięcia gałki zaczepu przez ucznia-pilota, lina nie oddzieliła się od szybowca. Widząc to wyciągarkowy, zgodnie z obowiązującą procedurą, odciął linę wyciągarkową. Uczeń-pilot nie rozpoczął jednak manewru lądowania z nieodczepioną liną lecz wykonał zakręt w lewo i rozpoczął budowę kręgu nadlotniskowego. W tym czasie Kierujący Lotami (KL) wydał polecenie tarczowemu, aby ten dał tarczą znaki o nieodczepionej linie, a przez radio wydawał komendy, na które nie reagował uczeń-pilot. Na drugim boku kręgu nieodczepiona lina wyciągarkowa zaczepiła o linię energetyczną średniego napięcia. Po wykonaniu trzeciego zakrętu w okolicach połowy długości trzeciego boku kręgu, lina po raz drugi zaczepiła

o linię energetyczną, co doprowadziło do szarpnięcia szybowcem i urwania części liny. Uczeń-pilot zareagował na to zdarzenie zwiększeniem prędkości i wykonaniem zakrętu w stronę lotniska. Po bezpiecznym lądowaniu na lotnisku pozostała część liny została odczepiona po jednokrotnym pociągnięciu za gałkę mechanizmu wycze pu liny.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu było nieodczepienie liny wyciągarkowej, spowodowane zbyt słabym pociągnięciem przez ucznia-pilota za uchwyt wycze pu liny oraz niewykonanie manewru lądowania z nieodczepioną liną wyciągarkową wskutek braku obserwacji kwadrantu, co spowodowało niezauważenie sygnałów tarczowego.

Na zaistnienie poważnego incydentu miały wpływ następujące okoliczności:

- przypadkowe wyłączenie częstotliwości radiowej w szybowcu podczas startu,
- pełnienie funkcji tarczowego przez osobę, która równocześnie wypuszczała szybowce,
- małe doświadczenie i duże przerwy w wykonywaniu lotów przez ucznia-pilota.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Dyrektorzy i szefowie wyszkolenia ośrodków szkolenia lotniczego uczulą instruktorów na każdorazowe sprawdzenie łączności radiowej przed wykonaniem przez uczniów-pilotów samodzielných lotów szkolnych.
- 4.2. Instruktorzy zwrócą szczególną uwagę podczas szkolenia na prawidłowy podział uwagi w trakcie lotu oraz na postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych przez uczniów-pilotów.
- 4.3. Przyczyny zaistnienia poważnego incydentu omówić z personelem latającym aeroklubów.

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
