



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 30 września 2011 r.

Nr 13

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJE:

- 82 — Nr 29 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 września 2011 r. w sprawie powołania Zespołu ds. opracowania projektu krajowego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym..... 1382
- 83 — Nr 33 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 września 2011 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 1383

KOMUNIKATY:

- 84 — Nr 58 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 603/09 1386
- 85 — Nr 59 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 715/09 1388
- 86 — Nr 60 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 47/11 1389
- 87 — Nr 61 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 556/10 1390
- 88 — Nr 62 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wykazu podmiotów objętych w roku 2011 dofinansowaniem zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej 1392
- 89 — Nr 63 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 680/10 1394
- 90 — Nr 64 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 720/11 1396
- 91 — Nr 65 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 788/11 1397
- 92 — Nr 66 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 września 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 440/09 1398

82

DECYZJA NR 29 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 września 2011r.

w sprawie powołania zespołu do spraw opracowania projektu krajowego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 1 i 15 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 § 2 ust. 1 Statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. (M. P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Powołuje się Zespół do spraw opracowania projektu krajowego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, zwany dalej „Zespołem”.

2. Zespół jest organem doradczym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”.
3. Zespół funkcjonuje do czasu zakończenia prac nad przygotowaniem projektu krajowego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, zwanego dalej „Programem”.
4. W terminie do 31 grudnia 2011 r. Zespół powinien przedłożyć Prezesowi Urzędu projekt ustanowienia i wdrożenia Programu.

§ 2. W skład Zespołu wchodzi następujące osoby:

- 1) Piotr Michalak, Radca Prezesa, Biuro Prezesa Urzędu, Zespół Doradców Prezesa – przewodniczący zespołu;
- 2) Robert Zieliński, Specjalista, Departament Operacyjno-Lotniczy – sekretarz zespołu;
- 3) Paweł Marszałek, Starszy Specjalista, Departament Żeglugi Powietrznej;

- 4) Tadeusz Grono, Starszy Specjalista, Biuro Prezesa Urzędu, Inspektorat Bezpieczeństwa Lotów;
- 5) Wojciech Gil, Starszy Specjalista, Departament Lotnisk;
- 6) Marcin Szczygieł, Radca Prezesa, Departament Prawno-Legislacyjny.

§ 3. Do zadań Zespołu należy:

- 1) przeprowadzenie analizy porównawczej systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Polsce z systemami bezpieczeństwa Unii Europejskiej (UE) i Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);
- 2) opracowanie projektu ustanowienia i wdrożenia Programu oraz przygotowanie stosownych ankiet lub kwestionariuszy, w oparciu, o które zidentyfikowane zostaną aktualne potrzeby środowiska lotniczego w obszarze zarządzania bezpieczeństwem ze szczególnym uwzględnieniem kryteriów opisanych w Doc. 9859;
- 3) opracowanie założeń promowania idei i zasad zarządzania bezpieczeństwem określonych w dokumentach ICAO, w szczególności dotyczących kultury bezpieczeństwa;
- 4) przygotowanie propozycji zmian organizacyjnych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego uwzględniających zmiany wynikające z wdrożenia Programu i zastosowania zasad Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management System*) w podmiotach lotniczych.

§ 4. Przewodniczący Zespołu:

- 1) ustala terminy posiedzeń Zespołu i zawiadamia o nich członków Zespołu;
- 2) zwołuje posiedzenia Zespołu;
- 3) przewodniczy posiedzeniom Zespołu;
- 4) składa sprawozdania Prezesowi Urzędu z postępu jego prac nie rzadziej niż raz w miesiącu.

§ 5. Sekretarz Zespołu zastępuje Przewodniczącego w razie jego nieobecności.

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, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622 i Nr 170, poz. 1015.

²⁾ Zmiany wymienionego zarządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

- § 6. Przewodniczący Zespołu może zapraszać do udziału w posiedzeniach Zespołu, z głosem doradczym, ekspertów oraz przedstawicieli organów administracji rządowej, organizacji lub instytucji właściwych do spraw będących w gestii Zespołu.
- § 7. Zespół ustala harmonogram realizacji zadań, o których mowa w § 3, i przedstawia go do akceptacji Prezesowi Urzędu.
- § 8. W celu realizacji zadań wykraczających poza kompetencje Zespołu, przewodniczący Zespołu składa wnioski do Prezesa Urzędu o przekazanie danego zadania do realizacji przez innego pracownika w Urzędzie.
- § 9. Protokół z posiedzenia Zespołu sporządza sekretarz Zespołu. Protokół podpisuje osoba przewodnicząca posiedzeniu.
- § 10. Członkom Zespołu za udział w jego pracach nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie.
- § 11. Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

83

DECYZJA NR 33 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 września 2011 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 § 5 ust. 4, § 8 ust. 8 i § 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 strefy TSA02:

Zmiana granic poziomych segmentów: A, B, F, G.
Zmiana czasu dostępności segmentu D.
Granice segmentów C, D, E bez zmian.

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, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
EP TSA02				
EP TSA 02 A	53°28'08"N 019°37'06"E 53°45'46"N 021°51'03"E 53°16'37"N 019°42'04"E 53°28'08"N 019°37'06"E	<u>FL 285</u> GND	Zgodnie z AUP	Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 1
EP TSA 02 B	53°45'46"N 021°51'03"E 53°46'12"N 022°12'22"E 53°40'33"N 022°12'56"E 53°24'52"N 021°53'11"E 53°00'44"N 019°57'53"E 53°06'59"N 019°46'11"E 53°16'37"N 019°42'04"E 53°45'46"N 021°51'03"E	<u>FL 660</u> GND	Zgodnie z AUP	Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 1
EP TSA 02 C	53°24'52"N 021°53'11"E 52°37'55"N 020°54'34"E 52°47'42"N 020°36'50"E 52°46'13"N 020°24'44"E 53°00'44"N 019°57'53"E 53°24'52"N 021°53'11"E	<u>FL 660</u> GND	Zgodnie z AUP	Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 1
EP TSA 02 D	53°40'33"N 022°12'56"E 52°49'58"N 022°17'56"E 52°40'32"N 021°12'00"E 52°37'55"N 020°54'34"E 53°24'52"N 021°53'11"E 53°40'33"N 022°12'56"E	<u>FL 660</u> GND	Zgodnie z AUP	Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 2
EP TSA 02 E	52°26'00"N 021°12'19"E 52°40'32"N 021°12'00"E 52°49'58"N 022°17'56"E 52°29'49"N 022°10'49"E 52°25'45"N 022°04'45"E 52°25'59"N 021°51'34"E 52°26'22"N 021°28'00"E 52°26'00"N 021°12'19"E	<u>FL 195</u> 701m (2300ft)	Zgodnie z AUP	
EP TSA 02 F	53°46'12"N 022°12'22"E 53°46'39"N 022°37'25"E 52°49'58"N 022°17'56"E 53°40'33"N 022°12'56"E 53°46'12"N 022°12'22"E	<u>FL 660</u> GND	Zgodnie z AUP	Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 3
EP TSA 02 G	53°46'39"N 022°37'25"E 53°46'43"N 022°42'02"E 52°58'27"N 022°48'15"E 52°49'58"N 022°17'56"E 53°46'39"N 022°37'25"E	<u>FL 265</u> 1500m(5000ft)	Zgodnie z AUP	Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 3

1)	Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej			
	<i>GND - FL 95</i>	01 MAY - 31 AUG	MON - FRI	08.00 – 10.00 (07.00 – 09.00) UTC*
	<i>GND - 1050 m AMSL</i>	01 SEP - 30 APR	MON - FRI	08.00 – 10.00 (07.00 – 09.00) UTC*

2)	Poziomy podane poniżej są dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej			
	GND - FL 95	01 MAY - 31 AUG	MON - FRI	08.00 – 10.00 (07.00 – 09.00) UTC*
	GND - 1050 m AMSL	01 SEP - 30 APR	MON - FRI	08.00 – 10.00 (07.00 – 09.00) UTC*
	FL 195 - FL 660	01 JAN - 31 DEC	MON - FRI	08.00 – 10.00 (07.00 – 09.00) UTC*
	FL195 – FL265	MON - FRI		11.00 – 13.00 (12.00 – 14.00) UTC*
3)	Segmenty dostępne wyłącznie w okresach wymienionych poniżej			
		MON - FRI		08.00 – 10.00 (07.00 – 09.00) UTC*

* – patrz GEN 2.1

2. Zmianę granic strefy TSA06:

Zmiana granic poziomych segmentu D.
Granice segmentów A, B, C, E pozostają bez zmian.

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
EP TSA06				
EP TSA 06 D	51°26'06"N 019°37'16"E 51°25'14"N 019°42'51"E 51°07'09"N 019°52'17"E 50°56'17"N 019°39'28"E 51°26'06"N 019°37'16"E	FL 660 1700m(5500ft)	Zgodnie z AUP	Strefa kolizyjna z TMA KRAKÓW * - Dostępność ograniczona/ Patrz: Uwaga 3

3. Zmianę granic poziomych trasy lotniczej TFR01:

Zmiana granic trasy lotniczej.

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
EP TFR01	53°45'46"N 019°12'42"E 53°48'19"N 019°30'23"E 53°30'38"N 019°54'43"E 53°28'08"N 019°37'06"E 53°45'46"N 019°12'42"E	FL 195 1050m(3500ft)	Zgodnie z AUP	

4. Likwidację trasy lotnictwa wojskowego MRT06

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 2011 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

84

KOMUNIKAT NR 58 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 sierpnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 603/09

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 01 sierpnia 2009 r., na szybowcu SZD-9BIS 1E Bocian, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „System szkolenia – O2”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Uczeń-pilot z instruktorem-pilotem wystartowali na szybowcu do lotu za wyciągarką na zadanie A1 wg ćwiczenia 4 obejmującego postępowania w sytuacjach niebezpiecznych zgodnie z „Programem Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego”. Zaplanowany lot miał na celu naukę podejmowania właściwych decyzji przez ucznia w sytuacjach pęknięcia liny, przzerwania ciągu, jak również symulację lotu z nieodczepioną liną wyciągarkową. Start i nabieranie wysokości przebiegały prawidłowo, bez zakłóceń. Zgodnie z postawionym zadaniem, na wysokości około 100 m po zmniejszeniu ciągu przez wyciągarkowego (wg świadków) szybowiec został pochylony z kątem około 30° pod horyzont, a spadochronik z liną przeszedł nad lewym skrzydłem. Szybowiec wykonał zakręt w lewo w celu zrzucenia liny ze skrzydła i podczas tego manewru lina zaklinowała się w szczelinie między lotką a krawędzią spływu lewego skrzydła. Wyciągarkowy, widząc rozwinięcie spadochronu liny wyciągarkowej i nieznaczne odsunięcie jej od szybowca, podał przez radio komendę „lina odeszła”; jednak zauważywszy, że w trakcie wykonywania przez szybowiec zakrętu w lewo, spadochron przemieszcza się wraz z szybowcem i nie opada, podał przez radio informację „ciągniecie linę” i pociągnął za dźwignię nożyc odcinając ją. Szybowiec obracał się w lewo i wykonując z rosnącym przechy-

leniem zacieśniany zakręt o przeszło 360° zderzył się z ziemią. Zderzenie nastąpiło w samoobrocie w lewo skrzydłem i przodem kadłuba z pochylem 30-40° i przechyleniem 30°. Po wykonaniu jeszcze około 30° obrotu szybowiec zatrzymał się. Pilot-instruktor i uczeń-pilot odnieśli poważne obrażenia, a szybowiec uległ całkowitemu zniszczeniu

Instruktor-pilot szybowcowy II klasy, lat 39, posiadał licencję ważną do 27.07.2011 r. Nalot na szybowcach całkowity 496 godzin, w tym nalot instruktorski 90 godz. 55 min.

Uczeń-pilot, lat 16, do dnia wypadku wykonał 52 loty na szybowcu Bocian w czasie 04 godz. 15 min.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia na lotnisku startu:

- prędkość wiatru: 3-6 kt;
- kierunek wiatru 030° - 070°;
- widzialność powyżej 10 km;
- wiatr na wysokości 300 m AGL 070°-100° o prędkości 3-8 kt;
- turbulencja słaba, pogoda nie miała wpływu na zaistnienie i przebieg zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- błąd w pilotażu, polegający na opóźnionej reakcji ucznia-pilota na przerwanie ciągu przez wyciągarkę, skutkujący utratą prędkości i koniecznością jej odzyskania w nurkowaniu, co doprowadziło do „dogonienia” liny wyciągarki od dołu;
- zastosowanie zbyt dużego spadochroniku liny wyciągarkowej, co spowodowało jej znacznie wolniejsze opadanie niż w przypadku stosowania spadochroników powszechnie używanych do tego celu.

Okolicznością sprzyjającą był brak jednoznacznych zaleceń, co do parametrów technicznych spadochroniku zapewniającego optymalne opadanie liny wyciągarkowej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Zalecenie numer 2011- 002.

Dla Aeroklubu Polskiego i Aeroklubów Regionalnych:

Ze względu na fakt, że Aeroklub Polski jest podmiotem dominującym w szkoleniu szybowcowym z wykorzystaniem wyciągarek, PKBWL zaleca Aeroklubowi Polskiemu pilne wprowadzenie zaleceń określających parametry techniczne spadochroników zapewniających optymalne opadanie liny wyciągarkowej.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego działając na podstawie art. 61 § 1 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w dniu 07 sierpnia 2009 r., wszczął z urzędu postępowanie w sprawie zawieszenia certyfikatu Ośrodkowi Szkolenia Lotniczego organizującemu lot opisany w tym komunikacie.

5.2. Ośrodek Szkolenia Lotniczego, w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek, podjął następujące działania profilaktyczne:

- przeprowadził odprawę kadry instruktorskiej oraz przedstawicieli pionu technicznego w celu omówienia okoliczności zaistnienia;
- przeprowadził loty metodyczne z udziałem szefa szkolenia oraz instruktorów

szkolących grupy podstawowe za wyciągarką z przećwiczeniem sytuacji awaryjnych podczas startu za wyciągarką;

- przed rozpoczęciem kolejnych lotów przeprowadził odprawy z pilotami oraz uczniami-pilotami w celu omówienia okoliczności wypadku i przypomnienia procedur obowiązujących podczas startów za wyciągarką;
- podjęto decyzję o zakupie spadochronika o mniejszej średnicy i wykonaniu lotów metodycznych z jego użyciem.

5.3. Departament Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadził kontrolę doraźną Ośrodka Szkolenia Lotniczego, w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek.

5.4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego mając na uwadze fakt, że Ośrodek Szkolenia Lotniczego, niezwłocznie po zdarzeniu lotniczym podjął czynności zmierzające do wyjaśnienia przyczyny zdarzenia (współpraca z PKBWL), jak również dołożył starań w celu kontynuowania bezpiecznego szkolenia lotniczego, a przeprowadzone dodatkowo przez Urząd postępowanie w sprawie, nie wskazało na nieprawidłowości w prowadzonym szkoleniu działając na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), – umorzył postępowanie wszczęte w dniu 07 sierpnia 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

85

KOMUNIKAT NR 59 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 8 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 715/09

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 30 sierpnia 2009 r., na samolotach RWD 5R i Extra 300L, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku, w trakcie międzynarodowych pokazów lotniczych, pilot samolotu Extra 300L po zakończeniu lotu skotłował w drogę kołowania (DK) „D” przekodowując przez DK „F” i zatrzymał w pobliżu trybuny honorowej, w celu wysadzenia pasażera. Powyższe działania były uzgodnione z kierującym pokazami. W tym czasie pilot samolotu RWD 5R zakończył pokaz i po lądowaniu opuścił drogę startową w DK „E”. Przed wykonaniem zakrętu w prawo na DK „F” pilot samolotu RWD 5R stwierdził, że DK „F” była wolna, wykołował więc na DK „F”. W tym czasie samolot Extra 300L po wysadzeniu pasażera, uruchomieniu silnika w asyście samochodu technicznego rozpoczął kołowanie w kierunku miejsca postoju wyznaczonego przez organizatora pokazów. Pilot samolotu Extra 300L wykołowując na DK „F” nie zauważył już kołującego samolotu RWD 5R, który znajdował się na początkowym odcinku tej drogi. Po wykołowaniu na DK „F” samolot Extra 300L znalazł się przed samolotem RWD 5R kołującym również tą drogą kołowania. Pilot samolotu Extra 300L wykołowując na DK „F” nie zauważył już kołującego samolotu RWD 5R, który znajdował się na początkowym odcinku tej drogi. Pilot samolotu RWD 5R kontynuował kołowanie DK „F” w kierunku miejsca postoju i nie spodziewał się jakiegokolwiek samolotu przed sobą. Biorąc pod uwagę konstrukcję samolotu RWD 5R ograniczającą przez wysoko położoną obudowę silnika obserwację do przodu,

pilot powinien wykonywać kołowanie tzw. „zmijką”. Kolidacja samolotów nastąpiła przy niedużej prędkości. Samolot RWD 5R uderzył kilkakrotnie śmigłem w statecznik poziomy samolotu Extra 300L, który w wyniku kolizji zaklinował się w dolnej części prawego podwozia samolotu RWD 5R. Obydwa samoloty w czasie 9 sekund wykonały obrót w prawo o 180° i wyjechały poza DK „F”, gdzie się zatrzymały.

RWD 5R

- Pilot samolotowy turystyczny, lat 50;
- Nalot ogólny: 685 godzin;
- Nalot na RWD 5 R: 25 godzin;
- Nalot jako dowódca statku powietrznego: 421 godzin;
- Licencja PPL(A), ważna do 27.04.2014 r.

Extra 300L

- Pilot samolotowy liniowy, lat 42;
- Nalot ogólny: 3057 godzin;
- Nalot na Extra 300: 123 godzin;
- Nalot jako dowódca statku powietrznego: 656 godzin;
- Licencja ATPL(A), ważna do 19.07.2012 r.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niewłaściwy sposób kołowania samolotem RWD 5R ograniczający prowadzenie obserwacji przedpola przez pilota;
- odwrócenie uwagi przez pilota samolotu RWD 5R w celu pozdrowienia publiczności.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- niezgłoszenie przez pilota samolotu Extra 300L zamiaru ponownego wykołowania na DK „F”;
- brak koordynacji dotyczącej ponownego wykołowania samolotu Extra 300L na DK „F”;
- brak lub utrudniona obserwacja części DK „F” z TWR EPRA;
- brak asysty samochodu „Follow me” dla samolotu RWD 5R.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Organizatorzy pokazów lotniczych:

Na polu ruchu naziemnego, gdzie jest brak lub jest utrudniona obserwacja jego części z miejsca, z którego odbywa się kierowanie lotami, rozważyć zapewnienie asysty samochodu „Follow me” lub osób kierujących ruchem naziemnym, w szczególności dla statków powietrznych o ograniczonej widoczności z kabiny.

Ponadto PKBWL w raporcie końcowym zawarła następujący komentarz:

„Piloci statków powietrznych powinni stosować obowiązujące procedury i korespondencję radiową w trakcie poruszania się po polu ruchu naziemnego”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

86

**KOMUNIKAT NR 60
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 47/11

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 22 stycznia 2011 r., na paralołni z napędem Revolution 26, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: **„Postępowanie umyślnie – H1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, wraz z kolegą, przyjechał około godziny 13.00 LMT na łąkę w celu wykonania lotów na paralołniach z napędem. W ocenie kolegi pilota, wiatr przyziemny był w praktyce niewyczuwalny, a kierunek startu został określony dopiero po wystawieniu wskaźnika wiatru. Po przygotowaniu paralołni i rozgrzaniu silników, obaj piloci przygotowali się do startu w kierunku południowym. Pierwszy wystartował kolega pilota. Po oderwaniu się od ziemi zakręcił w lewo i wzniósł się do wysokości około 50 m AGL. Po około 7 minutach lotu pilot tej paralołni stwierdził, że prędkość wiatru wzrosła, a kierunek wiatru zmienił się na południowo-zachodni.

Zaczęła też być odczuwalna turbulencja powietrza. W tym czasie wystartował drugi pilot. Jego start został wykonany z tego samego miejsca i również w kierunku południowym. Po oderwaniu od ziemi wykonał zakręt w prawo o około 180°. W czasie lotu z wiatrem na małej wysokości nastąpiło podwinięcie boczne 1/3 prawej części skrzydła. Paralołnia obniżyła lot, skrzydło odzyskało pierwotny kształt, a pilot przyziemił na nogi i przewrócił się do przodu. Widząc tę sytuację, pilot pierwszej paralołni postanowił wylądować w pobliżu kolegi. Jednak prędkość wiatru wzrosła na tyle, że jego paralołnia ledwo przemieszczała się w kierunku południowo-zachodnim. Cały czas występowała turbulencja powietrza. Pilot ten wylądował kilkadziesiąt metrów na wschód od leżącego pilota i podbiegł do niego. Pilot był nieprzytomny i z trudem oddychał. Wezwane telefonicznie pogotowie ratunkowe przyjechało po około 20 minutach. Personel pogotowia udzielił pierwszej pomocy medycznej, a następnie pilot został przetransportowany do szpitala. Pilot zmarł w wyniku obrażeń odniesionych podczas przyziemia.

Pilot posiadał świadectwo kwalifikacji pilota paralołni (PP) z uprawnieniami do wykonywania lotów z napędem (PPG) oraz do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego bez prawa wykonywania napraw i regulacji (PDI). Świadectwo kwalifikacji i uprawnienia ważne do 17 maja 2010 r. (poza terminem ważności w dniu wypadku). Zgodnie z książką lotów, pilot loty na paralołniach wykonywał od 2003 r. W tym samym roku zaczął latać na paralołni z napędem. Nalot na skrzydła

Revolution 26, na którym nastąpił wypadek, wynosił prawdopodobnie kilkanaście godzin.

Warunki atmosferyczne podczas lotu:

Wiatr przyziemny – około 2 m/s, z przewagą kierunku południowego, południowo-zachodniego. Na wysokości oszacowanej na 13÷15 m prędkość wiatru osiągała prędkość około 10 m/s. Występowała turbulencja powietrza. Nie ustalono, czy przed lotem pilot zapoznawał się z informacjami meteorologicznymi.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wy-

padku lotniczego było wykonanie startu w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie wydała zaleceń, lecz raport końcowy zawiera następujący komentarz:

„Pilot, którzy jak parolotniarze nie podlegają żadnemu systemowi okresowej kontroli wiadomości teoretycznych, powinni we własnym zakresie utrzymywać posiadaną wiedzę, również w zakresie meteorologii i stale ją rozszerzać”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

87

KOMUNIKAT NR 61 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 556/10

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 czerwca 2010 r., na spadochronie Navigator 260, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „Obsługa techniczna – O10”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skoczek spadochronowy przygotowywał się do skoku wg zadania „free”. Według oświadczenia skoczka, w czasie przygotowań do skoku sprawdził ułożony przez siebie w dniu poprzednim zestaw spadochronowy. W ramach przygotowania spadochronu poprawił położenie zawleczonej zamykającej komorę czaszy głównej i poprawił przebieg

taśmy łączącej pilocik z czaszą główną na odcinku pomiędzy pilocikiem, a zawleczką tak, aby taśma była całkowicie schowana pod prawym, bocznym wylogiem komory czaszy głównej. Sprawdził umiejscowienie pilocika czaszy głównej, upewniając się, że z kieszonki wystaje tylko uchwyt pilocika. Następnie skoczek udał się do samolotu w celu wykonania skoku. Od samolotu oddzielił się na wysokości około 4000 m. Następnie spadał w sylwetce siedzącej i podejmował próby spadania w sylwetce stojącej. Na wysokości 1900 m AGL na wysokościomierzu ręcznym sprawdził aktualną wysokość. Po około 4 sekundach od sprawdzenia wysokości, kątem oka zobaczył z prawej strony jakiś ruch i podniósł głowę. Zobaczył otwierającą się czaszę główną. Nastąpiło bardzo gwałtowne otwarcie czaszy, a skoczek poczuł, że prawa ręka mu zdrętwiała. Skontrolował poprawność otwarcia czaszy głównej. Czasza była otwarta, ale jak to określił skoczek „nie miała prawidłowego kształtu”. W tym czasie skoczek stwierdził, że nie jest w stanie podnieść prawej ręki do góry, a lot na czaszy nie był stabilny. Lewą ręką wyczepił więc czaszę główną, a system RSL uruchomił otwarcie czaszy zapasowej. Czasza zapasowa otworzyła się prawidłowo. W związku z tym, że skoczek nie mógł poruszać prawą ręką, a wiatr przy ziemi wiał

z prędkością 6-8 m/s, podjął decyzję, że nie będzie odhamowywał linek sterowniczych. Ściągając lewą ręką tylną taśmę nośną ustawił spadochron do lotu pod wiatr, w kierunku lotniska. Skoczek wylądował łagodnie na lotnisku. Na miejsce lądowania przyjechał samochód wysłany przez organizatora skoku i skoczkowi została udzielona pierwsza pomoc.

W trakcie badania ustalono, że otwarcie czaszy głównej nastąpiło samoczynnie w trakcie spadania w sylwetce siedzącej. Oględziny zestawu spadochronowego wykazały, że pętla zamykająca komorę czaszy głównej była na tyle długa, że zawlecza umieszczona na taśmie łączącej pilocik z czaszą wysuwała się praktycznie bez żadnego oporu. Należy zauważyć, że w instrukcji pokrowca/uprzęży Icon, na stronie 29, napisano że maksymalna siła wywierana na zawleczkę (podczas wyciągania) nie może przekraczać 6 daN. Ze względów bezpieczeństwa, minimalna siła niezbędna do wyciągnięcia zawlecзки nie może być mniejsza niż 4 daN. Sylwetka, w której skoczek wykonywał spадanie, sprzyjała napieraniu powietrza na dolną część pokrowca, czyli miejsce, gdzie przebiegała taśma łącząca. Ciągnięta przez strugi powietrza taśma łącząca, ze względu na nadmierną długość pętli zamykającej, bez problemu spowodowała wysunięcie się zawlecзки zamykającej i tym samym otwarcie komory czaszy głównej. Otwierająca się czasza, zaczepiając o rękę, spowodowała obrażenia ciała skoczka.

W punkcie 3.1 instrukcji uprzęży pokrowca/uprzęży Icon widnieje zapis, że częstotliwość obsługi technicznej czaszy głównej wynosi 1 miesiąc lub 50 skoków. W punkcie 3.2 tej instrukcji, wśród czynności obsługowych wykonywanych w odniesieniu do czaszy głównej co 50 skoków, wymieniona jest wymiana pętli zamykającej komorę czaszy głównej. Wymagana dokumentacja zestawów spadochronowych nie dawała możliwości zweryfikowania faktycznej liczby skoków wykonanej z tym spadochronem od ostatniej obsługi technicznej, wykonanej 18 marca 2010 r. Z dokumentacji przedstawionej przez organizatora skoków wynikało, że w okresie od 10 kwietnia do 19 czerwca 2010 r. z tym zestawem spadochronowym wykonano 48 skoków. Mechanik, który wykonywał obsługę tego zestawu spadochronowego w dniu 18 marca 2010 r. zaprzeczył, jakoby pętla zamykająca komorę czaszy głównej była wykonana przez niego. Pętla ta techniką wykonania i użytym materiałem zdecydowanie różniła się od tych, które zawsze wykonuje podczas prac obsługowych. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, nie uzyskała odpowiedzi, kto, kiedy i w jakich okolicznościach dokonał ostatniej przed wypadkiem wymiany pętli zamykającej komorę czaszy głównej. Należy przy tym przypomnieć, że dbałość o odpowiedni stan techniczny zestawu

spadochronowego należy do skoczka spadochronowego.

Z oświadczenia skoczka wynika również, że ważył on 134 kg, co wraz z zestawem spadochronowym i wyposażeniem daje wagę około 150 kg. Prędkość skoczka zarejestrowana przez wysokościomierz akustyczny przed otwarciem się spadochronu wynosiła:

- maksymalna 283 km/h;
- średnia 254 km/h;
- średnia w pierwszym odcinku spadania 258 km/h;
- średnia w drugim odcinku spadania 253 km/h.

Wobec powyższych danych PKBWL przyjęła, że prędkość ważącego (wraz ze spadochronem i wyposażeniem) 150 kg skoczka w chwili otwarcia się czaszy wynosiła około 250 km/h. Porównano warunki wyjściowe (waga i prędkość) ograniczające maksymalne parametry eksploatacji podane przez producenta pokrowca/uprzęży – 136 kg przy 150 kt = 278 km/h oraz wagę i prędkość skoczka. Powyższe pozwoliło stwierdzić, że zarówno pęd, jak i energia kinetyczna w obu przypadkach nie odbiegały od siebie. Wobec powyższego PKBWL przyjęła, że jest wysoce prawdopodobne, iż przeciążenie przy otwarciu czaszy było bardzo bliskie maksymalnemu, przy którym certyfikowana była uprząż/pokrowiec. W konsekwencji mogło to zagrażać naruszeniu konstrukcji uprzęży, co mogło by mieć dla skoczka fatalne skutki.

Producent czaszy głównej określił ciężar maksymalny na 153 kg, przy prędkości maksymalnej 120 kt = 222 km/h. Przy oszacowanej prędkości skoczka w czasie otwarcia i jego ciężarze, bardzo bliskim maksymalnemu, należy stwierdzić, że uszkodzenie czaszy głównej mogło wynikać nie tylko z zaczepienia o rękę skoczka, ale również ze względu na zbyt duże przeciążenie. Producent czaszy zapasowej określił ciężar maksymalny skoczka wraz ze spadochronem i wyposażeniem na 300 lbs = 136 kg i maksymalną prędkość otwarcia 150 kt = 278 km/h. Znaczne przekroczenie ciężaru przy dużej prędkości otwarcia, mogłoby skutkować uszkodzeniem czaszy zapasowej. Ponadto należy zwrócić uwagę, że przekroczenie wagi maksymalnej określonej dla czaszy zapasowej ma negatywny wpływ na parametry lotu, co jest szczególnie istotne podczas lądowania przy słabym wietrze, lub/i w ograniczonym terenie, gdzie konieczne jest lądowanie przy małej prędkości postępowej.

Skoczek spadochronowy posiadał licencję skoczka spadochronowego wydaną przez United States Parachute Association ważną do 20 września 2010 r. Skoczek nie wystąpił do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o uznanie tej licencji za

równoważną Świadectwu Kwalifikacji Skoczka Spadochronowego. Wypadek zaistniał w trakcie wykonywania przez skoczka 175 skoku spadochronowego w życiu. Skoczek zadeklarował, że wykonał około 120 skoków na zadanie „free”. Z zestawem spadochronowym, na którym nastąpił wypadek, skoczek wykonał około 130 skoków, w tym 20 skoków w okresie od 24 kwietnia 2010 r. do dnia wypadku.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zastosowanie pętli zamykającej komorę czaszy głównej o niewłaściwej długości.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie wydała zaleceń, lecz raport końcowy zawiera następujący komentarz:

„PKBWL przypomina, że ocena gotowości do skoku sprzętu spadochronowego należy do obowiązków skoczków spadochronowych, a w przypadkach uczniów-skoczków do instruktora sprawującego nadzór nad danym uczniem. Ponadto należy pamiętać, że ograniczenia eksploatacyjne, takie jak maksymalny ciężar, czy prędkość otwarcia dotyczą nie tylko czaszy głównej i zapasowej, lecz również systemu uprzęży / pokrowiec”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

88

KOMUNIKAT NR 62 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 15 września 2011 r.

w sprawie wykazu podmiotów objętych w roku 2011 dofinansowaniem zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej

Na podstawie § 4 pkt 13 Regulaminu rozdziału środków budżetowych na dofinansowanie, o którym mowa w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, stanowiącego załącznik do decyzji nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia

15 kwietnia 2011 r., w związku z art. 22a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, niniejszym ogłasza się, co następuje:

1. Wykaz podmiotów objętych dofinansowaniem wraz z wykazem dofinansowanych zakupów:

Lp.	Podmiot objęty dofinansowaniem	Przedmioty dofinansowania
1	Aeroklub Bielsko-Bialski	1. Spadochrony ratownicze plecowe – 5 szt. 2. Mobilna radiostacja – 1 szt. 3. Radiostacje szybowcowe – 2 szt. 4. Kosiarka bijakowa – 1 szt. 5. Czasza spadochronu zapasowego Voyager 240 – 1 szt.
2	Aeroklub Elbląski	Spadochrony ratownicze ATL-88/90 – 2 szt.
3	Aeroklub Gdański	1. Radiostacja bazowa VHF/AM RS 6112S – 1 szt. 2. Radiostacja szybowcowa RS-6101 – 3 szt. 3. Radiostacja samolotowa – 1 szt. 4. Spadochron zapasowy Precisio Aerodynamics Raven Reserve 249 – 1 szt.

4	Aeroklub Jeleniogórski	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transpondery TRT800h-OLED – 10 szt. 2. Transpondery S Garmin GTX 328 – 2 szt. 3. Radiostacje pokładowe VHF/AM RS 6112 – 7 szt. 4. Radiostacje pokładowe VHF Garmin SL – 2 szt. 5. Radiostacja naziemna – 1 szt. Spadochrony ratownicze ATL – 6 szt. 6. Radiostacje przenośne DITEL FSG5 – 2 szt.
5	Aeroklub Koniński	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacje szybowcowe Flister ATR-500 – 5 szt. 2. Spadochrony ratownicze – 2 szt.
6	Aeroklub Kujawski	<ol style="list-style-type: none"> 1. Automat spadochronowy Vigil 2 – 1 szt. 2. Radiostacja szybowcowa ATR 500 – 3 szt.
7	Aeroklub Lubelski	Zbiornik na paliwo lotnicze wraz z dystrybutorem oraz filtrami Avgas 100II – 1 szt.
8	Aeroklub Łódzki	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacje szybowcowe do zabudowy – 3 szt. 2. Spadochrony ratownicze – 3 szt. 3. Transpondery szybowcowe – 2 szt. 4. Radiostacja samolotowa z odbiornikiem VOR – 1 szt. 5. Wskaźnik CDI MD 200 – 1 szt.
9	Aeroklub Mielecki	Radiostacje MICROAIR M760 – 5 szt.
10	Aeroklub Nadwiślański	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacje pokładowe RS 6112 – 5 szt. 2. Spadochrony ratownicze SK-94 – 3 szt.
11	Aeroklub Opolski	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacje pokładowe – 5 szt. 2. Szybowcowe spadochrony ratownicze plecowe – 5 szt. 3. Spadochron zapasowego z uprzężą – 1 szt. 4. System zabezpieczenia skoczka – 1 szt. 5. Kontenerowa stacja paliw – 1 szt.
12	Aeroklub Ostrowski	Spadochrony ratownicze – 10 szt.
13	Aeroklub PLL LOT	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacja RS-6112 – 2 szt. 2. Zintegrowana radiostacja RS 6112 – 1 szt. 3. Spadochrony ratownicze – 4 szt.
14	Aeroklub Podkarpacki	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacje szybowcowe – 19 szt. 2. Kosiarka bijakowa – 1 szt.
15	Aeroklub Poznański	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zbiornika na paliwo lotnicze AVGAS 100II wraz z osprzętem – 1 szt. 2. Dystrybutor paliw z wyposażeniem – 2 szt.
16	Aeroklub Radomski	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radiostacje szybowcowe RS-6112 rozdzielone – 2 szt. 2. Radiostacje szybowcowe RS-6112 zintegrowane – 2 szt. 3. Spadochrony ratownicze ATL 88/90 – 2 szt.
17	Aeroklub Stalowowolski	Radiostacja pokładowa VHF/AM RS 6112 – 1 szt.
18	Aeroklub Szczeciński	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transponder samolotowy – 1 szt. 2. Radiostacje szybowcowe – 3 szt. 3. Radiostacje naziemne – 2 szt. 4. Spadochrony ratownicze – 4 szt. 5. Spadochrony zapasowe – 5 szt. 6. Automaty spadochronowe AAD – 3 szt.
19	Aeroklub Śląski	<ol style="list-style-type: none"> 1. Spadochrony ratownicze – 5 szt. 2. Radiostacje szybowcowe z instalacją montażową – 4 szt. 3. Transponder szybowcowy – 4 szt. 4. Radiostacja przenośna – 1 szt.
20	Aeroklub Warmińsko-Mazurski	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lotniskowy wskaźnik siły i kierunku wiatru – 1 szt. 2. Kosiarka do trawy – 1 szt. 3. Urządzenie GPS – 1 szt. 4. Naziemna radiostacja lotnicza wraz z mobilnym systemem zasilania – 1 szt. 5. Spadochronowy zestaw ratowniczy – 1 szt. 6. Zestaw elektronicznego radionawigacyjnego wyposażenia szybowców – 1 szt.

21	Aeroklub Włocławski	Spadochrony ratownicze – 4 szt.
22	Aeroklub Ziemi Zamojskiej	1. Automat spadochronowy – 3 szt. Spadochrony ratunkowe ATL – 2 szt. 2. Radiostacje pokładowe – 5 szt. 3. Szybowcowe systemy antykolizyjne LX FLARM – 2 szt. 4. Spadochron siedzeniowy – 1 szt. 5. Polowa radiostacja lotniskowa – 1 szt.
23	Port Lotniczy Wrocław S.A.	Samochód do badania szczepności drogi startowej – 1 szt.

2. Ogólna kwota dofinansowania w roku 2011 wynosi 1.000.000,00 złotych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

89

KOMUNIKAT NR 63 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 680/10

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 12 lipca 2010 r., na samolocie Cessna 172H, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Dwaj uczniowie-piloci, w ramach szkolenia podstawowego wykonywali loty z instruktorem-pilotem. Loty rozpoczęto o godzinie 9.50 LMT. Pogoda charakteryzowała się niewielkim zachmurzeniem typu CuAc oraz wysoką temperaturą otoczenia, która w godzinach południowych osiągnęła 32°C. Po pierwszych dwóch lotach samolot stał na lotnisku przez 27 minut, po czym nastąpiła seria dziewięciu lotów po kręgu - lądowanie/start z konwojera. Po

tych lotach nastąpiła zmiana załogi na dwa kolejne loty także z zastosowaniem konwojera.

Po siedmiominutowej przerwie, o godzinie 12.52 wystartował uczeń-pilot z instruktorem-pilotem na kolejną serię lotów. Zadaniem tych lotów było poprawianie błędów przy starcie i lądowaniu. Podczas kolejnego trzeciego startu z konwojera, uczeń-pilot płynnie zwiększył moc silnika do pełnej i przestawił kłapy do położenia startowego. Kiedy samolot znajdował się w fazie początkowego wznoszenia na wysokości ok. 20 m, wystąpił postępujący spadek mocy silnika, który po chwili wznowił pracę, a następnie zatrzymał się. Instruktor przejął stery i odchylił się w lewo od kierunku startu, a następnie wykonał zakręt w prawo o około 150°, w celu odchylenia się od przeszkód i wykonania awaryjnego lądowania. Samolot „twardo” przyziemił pod niewielki stok, na polu z zasiewem zboża przylegającym do lotniska, na kłapach wychylnych do położenia 10° (położenie startowe). Po ok. 8 m dobiegu koło przedniego podwozia wpadło do poprzecznej bruzdy i zostało wyrwane z goleni. Po dalszych 10 m goleń przedniego podwozia zagłębiła się w grunt i samolot skapotował. Załoga bez obrażeń, o własnych siłach opuściła samolot przez prawe drzwi. Instruktor i uczeń-pilot oddalili się na pewną odległość od samolotu, a kiedy stwierdzili, że nie ma zagrożenia pożarem, instruktor polecił

uczniowi-pilotowi wyłączyć instalację elektryczną samolotu, który to wykonał.

Instruktor-pilot, lat 60, posiadał licencję zawodową ważną do 21.10.2013 r. Nalot ogólny na samolotach 6597 godzin 35 minut, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek 60 godzin 31 minut.

Uczeń-pilot ukończył teoretyczny kurs szybowcowy, zaliczając z wynikiem pozytywnym wymagane egzaminy i został dopuszczony do szkolenia praktycznego. Do chwili wypadku uczeń-pilot wykonał 31 lotów w czasie 5 godzin 4 minuty.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było tworzenie się „korków” parowych w instalacji paliwowej samolotu, powodujących zakłócenia w pracy silnika, w warunkach zwiększonego zapotrzebowania na paliwo w czasie startu oraz wysokiej temperatury otoczenia.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było wykonywanie startu samolotu z zaworem rozdzielacza paliwa w położeniu zbiornik „LEWY” (położenie nie zalecane Instrukcją użytkownika samolotu w locie).

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

5.1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego działając na podstawie art. 61 § 1 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) w dniu 13 lipca 2010 r., wszczął z urzędu postępowanie w sprawie zawieszenia certyfikatu Ośrod-

kowi Szkolenia Lotniczego organizującemu lot opisany w tym komunikacie.

5.2. Ośrodek Szkolenia Lotniczego, w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek, podjął następujące działania profilaktyczne:

- dłuższy postój samolotu przeznaczanego do lotów szkolnych w przypadku wystąpienia wysokich temperatur lub słonecznej pogody odbywać się będzie się w hangarze;
- w przypadku utrzymywania się temperatury powietrza przy ziemi w cieniu powyżej +28°C, o wykonywaniu samodzielnych lotów szkolnych przez uczniów-pilotów lub szkolnych skoków spadochronowych, decydować będzie każdorazowo instruktor szkolący lub nadzorujący;
- Kierownik Jakości ośrodka przeprowadził dodatkową kontrolę dokumentacji lotniczej instruktorów-pilotów oraz uczniów-pilotów.

5.3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego mając na uwadze fakt, że Ośrodek Szkolenia Lotniczego, niezwłocznie po zdarzeniu lotniczym podjął czynności zmierzające do wyjaśnienia przyczyny zdarzenia (współpraca z PKBWL), jak również dołożył starań w celu kontynuowania bezpiecznego szkolenia lotniczego, a przeprowadzone dodatkowo przez Urząd postępowanie w sprawie, nie wskazało na nieprawidłowości w prowadzonym szkoleniu działając na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w dniu 13 lipca 2010 r.- umorzył postępowanie wszczęte w dniu 16 sierpnia 2010 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

90

KOMUNIKAT NR 64 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 720/11

Na podstawie § 31 ust. 3 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 28 czerwca 2011 r., na samolocie ultralekkim CH-701 Zenair, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Postępowanie umyślnie – H1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lądowisko przybył właściciel samolotu w celu wykonania lotów rekreacyjnych. W późnych godzinach popołudniowych wykonał przelot w rejon miejscowości Trzcianka, gdzie postanowił wylądować na łące, położonej na prywatnym terenie swojego znajomego. Pilotujący podjął próbę wykonania lądowania, lecz prawdopodobnie ze względu na nierówność terenu, poderwał samolot i po kilku minutach wykonał kolejne podejście do lądowania. Po lądowaniu i zakończeniu dobiegu wyłączył silnik. Po krótkiej rozmowie ze znajomymi zajął miejsce w kabinie i uruchomił silnik w celu wykonania lotu powrotnego na lądowisko bazowania, gdzie samolot był przechowywany. Start nastąpił około godziny 21:00. Po około siedemdziesięciometrowym rozbiegu, samolot oderwał się od podłoża i przeszedł na wznoszenie. Start był w kierunku zadrzewionego, wznoszącego się terenu, oddalonego o około 300 metrów od miejsca, z którego nastąpił początek rozbiegu. Po dolocie do przeszkody samolot z lewym przechyleniem wleciał w przecinkę pomiędzy drzewami, o szerokości około 5 metrów, przez którą przebiegała droga gruntowa. W tym momencie zniknął z pola widzenia osób obserwujących start. W odległości około 30 metrów od ściany drzew samolot zderzył się

z ziemią na drodze gruntowej, przebiegającej w bliskiej odległości od zabudowań gospodarczych. Osoby obserwujące start samolotu usłyszały charakterystyczny odgłos uderzenia w przeszkodę i zdając sobie sprawę z powagi sytuacji zadzwoniły na numer alarmowy 112. Niezwłocznie podbiegli w kierunku samolotu w celu udzielenia pomocy pilotowi. Jeden ze świadków pomógł pilotowi wydostać się z kabiny samolotu i po przybyciu karetki przekazał poszkodowanego ratownikom medycznym. W wyniku wypadku pilot nie odniósł poważnych obrażeń, a samolot został całkowicie zniszczony.

W trakcie badania, zespół badawczy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL” ustalił, że pilotujący samolot nie posiadał uprawnień do pilotowania ultralekkiego samolotu, a podczas lotu na pokładzie samolotu nie było książki ultralekkiego statku powietrznego oraz dowodu ubezpieczenia OC. Ponadto stwierdzono, że jako właściciel statku powietrznego, po jego zakupie nie dopełnił obowiązku wpisu o zmianie właściciela statku powietrznego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było wykonanie startu z tylnym wiatrem, w kierunku zadrzewionego, wznoszącego się terenu, przy niewielkich umiejętnościach pilotowania samolotu przez osobę nieuprawnioną.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego był brak reakcji ze strony osób środowiska lotniczego Aeroklubu, gdzie samolot był przechowywany, na fakt wykonywania lotów samodzielnych na samolocie przez osobę, która szkoliła się, a nie ukończyła szkolenia w tym Ośrodku i wykonywała loty bez uprawnień.

Jednocześnie, ze względu na stwierdzone uchybienia formalne PKBWL postanowiła odstąpić od badania zdarzenia lotniczego, w oparciu o art. 135 ust. 6 punkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo

lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.), który stanowi:

„6. W przypadku stwierdzenia, że: [...]

1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, [...].

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

91

KOMUNIKAT NR 65 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 788/11

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 lipca 2011 r., na spadochronie Safire 2 169, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek spadochronowy wykonywał skok z wysokości około 2000 m. Po wykonaniu zadania RW-2, otworzył czaszę główną na wysokości około 800 m. Czasza główna otworzyła się prawidłowo i skoczek leciał w kierunku wyznaczonego na lotnisku miejsca lądowania. Zakręt do lądowania pod wiatr zakończył na wysokości około 80 m. Leciał prosto z odpuszczonymi linkami sterowniczymi. Na bardzo małej wysokości (1 ÷ 1,5 m) ściągnął linki sterownicze. Przed przyziemieniem podkurczył nogi pod pośladki. Twarde przyziemienie nastąpiło jeszcze przed wyrównaniem lotu spadochronu. Po przyziemieniu skoczek odbił się od ziemi na wysokość około 1 m, wykonując w powietrzu salto do

przodu. Ponowne przyziemienie nastąpiło w niekontrolowanej pozycji. W wyniku wypadku skoczek doznał złamania kostki bocznej podudzia lewego z przewłknięciem bocznym kości skokowej.

Skoczek spadochronowy posiadał licencję skoczka zawodowego z uprawnieniami instruktora (PJIR), ważną do 06.10.2014 r. Doświadczenie lotnicze – 812 skoki, w tym 30 na Safire 2 169. W 2008 r. wykonał 7 skoków, w 2009 r. 12 skoków, w 2010 r. 9 skoków, a w 2011 r. 3 skoki.

Prędkość wiatru podczas skoków wynosiła 1 ÷ 2 m/s.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku była niewłaściwa ocena wysokości lotu w fazie lądowania, co spowodowało zbyt późne ściągnięcie linek sterowniczych i w konsekwencji brak wyrównania lotu przed przyziemieniem.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było obniżenie umiejętności, spowodowane wykonywaniem niewielkiej liczby skoków w ostatnich trzech latach przed zaistnieniem wypadku.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

92

KOMUNIKAT NR 66 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 września 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 440/09

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 samolocie Cessna 172S, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot z pasażerami na pokładzie samolotu wystartował z lotniska Warszawa-Babice (EPBC) w celu wykonania przelotu na inne miejsce przystosowane do startów i lądowań, na którym odbywał się piknik lotniczy. W związku z tym organizator umieścił na stronie internetowej informacje dotyczące miejsca lądowania, w tym długości dysponowanego pasa, jak również przeszkód znajdujących się na podejściu. Organizator zapewnił także podczas trwania Pikniku właściwe kierowanie ruchem lotniczym w rejonie lotów. Możliwy był przylot samolotów niebiorących udziału w pokazach. Po przylocie samolot został zakotwiczony w miejscu dla gościnnie przylatujących samolotów, tzn. niebiorących udziału w pokazach i nie latał aż do dnia wylotu. Pilot, w ramach pokazów, wykonał na samolocie Piper Cub jeden lot trwający ok. 15 minut. W dniu zaistnienia wypadku, samolot został dotankowany paliwem lotniczym w ilości 58 litrów. Przygotowanie samolotu do odlotu do Warszawy pilot wykonał wspólnie z pasażerami, odkotwiczyli samolot i załadowali bagaże, a pilot sprawdził i przygotował samolot do lotu. Po zajęciu miejsc w kabinie, pilot uruchomił silnik i wykołował do startu na zachodni skraj pasa betonowego. Po krótkiej chwili zwiększył obroty i rozpoczął rozbieg. Start odbywał się na kierunku 110°, na kłapach skrzydłowych wysuniętych na 10°, przy wietrze ok. 5 m/s z przodu ok. 60° z lewej strony. Na

tym kierunku na końcu pasa znajdują się drzewa. Za pasem w odległości 90 m znajduje się linia wysokiego napięcia o wysokości ok. 20 m. Po wydłużonym rozbiegu, przy drugiej próbie, samolot oderwał się od ziemi i na małej prędkości przeszedł na wznoszenie. Po przelecie nad linią wysokiego napięcia pilot wykonał zakręt w lewo i przy niewielkim wznoszeniu kontynuował lot w kierunku północnym. Po przelecie ok. 600 m, w trakcie wykonywania zakrętu w lewo (na kurs równoległy do pasa), samolot znacznie zwiększył przechylenie i nastąpił ześlizg po skrzydle. Pilot zmniejszył przechylenie i w takim położeniu samolot zderzył się z drzewami, a następnie spadł na ziemię. Samolot zaczął się palić. Po zderzeniu jeden z podróżnych wydostał się na zewnątrz, po czym zaczął pomagać wydostać się z wraku dwóm pozostałym podróżnym. Pilota nie udało się wydobyć z płonącego wraku. Dwaj podróżni doznali znacznych poparzeń. Pilot samolotu zginął na miejscu a jeden z podróżnych zmarł w szpitalu.

Dowódca statku powietrznego, lat 48, posiadał licencję pilota samolotowego liniowego ważną do 10.12.2012 r., uprawnienie SEP(L) ważne do 24.05.2011 r. Nalot ogólny na wynosił około 8700 godzin, z czego 207 godzin na samolotach jednosilnikowych, w tym 37,5 godziny, na którym wystąpił wypadek.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- Brak lub niewłaściwie przeprowadzona analiza osiągow oraz załadowania samolotu, co doprowadziło do:
 - wykonania startu na znacznie przeciążonym samolocie (o co najmniej 171 kg), z pasa startowego o długości niegwarantującej bezpiecznego przelotu nad przeszkodami;
 - oderwania samolotu od ziemi przy zbyt małej prędkości, braku wytrzymałości

- i rozpędzenia samolotu do prędkości właściwej do przejścia na wznoszenie;
 - przejścia na wznoszenie na dużym kącie natarcia w drugim zakresie prędkości.
- Wykonanie pierwszego zakrętu w kierunku wznoszącego się terenu na bardzo małej wysokości, co spowodowało przejście na około krytyczne kąty natarcia i lot ze zmniejszoną prędkością wznoszenia. Doprowadziło to do konieczności wykonania zakrętu z wiatrem w celu ominięcia przeszkód terenowych, w wyniku czego nastąpił spadek siły nośnej na wewnętrznym skrzydle, ześlizg oraz zderzenie z drzewami i ziemią.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

W przypadku zatwierdzania planów pokazów lotniczych przeprowadzanych na innych miejscach przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych rozważyć wprowadzenie koniecz-

ności dostosowania tych miejsc do wymagań zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie wymagań dla lądowisk (Dz. U. Nr 170, poz. 1791 z późn. zm.) przynajmniej w zakresie § 5 ust. 1 i 2 oraz § 10 ust. 2.

5. Działania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Prezes Urząd Lotnictwa Cywilnego w związku z wyjściem w życie w dniu 18 września 2011 r. *ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2011 r. Nr 170, poz. 1015), rozpoczął prace nad projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wyjątków od zakazu wykonywania lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności oraz organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych. W projekcie tym między innymi będą ujęte szczegółowe wymogi bezpieczeństwa oraz warunki organizacji i prowadzenia pokazów.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520-73-14, (22) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520-72-22, (22) 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. (22) 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
