

87

KOMUNIKAT NR 48 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 6 sierpnia 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 320/06

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 10 października 2006 r., na samolocie kategorii ultralekkiej Dyn Aero MCR-01, na którym lot wykonywał pilot, lat 48, posiadający licencję pilota samolotów ultralekkich wydaną przez Luftfahr-schein für Luftsportgeräteführer, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej: „**Podwozie – T3**”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot wykonywał lot turystyczny z pasażerem na trasie Katowice-Muchowiec (EPKM) - Płock (EPPL), posługując się mapami lotniczymi Polski wyd. Jeppesen (Jeppesen Charts Poland, AIP), prognozą meteorologiczną pobraną samodzielnie z Internetu i uzupełnioną informacjami uzyskanymi od Informacji Katowice. Pogoda była bardzo dobra (bezchmurnie, lekki wiatr), lot przebiegał normalnie. Podczas lotu pilot nawiązywał łączność radiową ze służbami ruchu lotniczego w Katowicach i Warszawie, nie udało mu się jednak nawiązać łączności radiowej z lotniskiem w Płocku. Podejście do lądowania nastąpiło na lotnisku w Płocku, z kierunku zbliżonym do 310°, z lekkim wiatrem (ok. 2 m/s) wiejącym z tyłu z kierunku ok. 150°. Po prawidłowym przyziemieniu i wytraceniu prędkości na dobiegu, tuż przed zatrzymaniem nastąpiło złamanie lewej nogi podwozia głównego, które uszkodziło wewnętrzny segment lewej klapy. Nikt nie odniósł żadnych obrażeń. Po wypadku samolot został odholowany do hangaru.

Podczas badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, stwierdziła, że w dniu 10 października 2006 r. na lotnisku w Płocku nie odbywała się żadna działalność lotnicza (sezon letni był już zakoń-

czony), obecni byli tylko dyrektor aeroklubu i szef techniczny, w budynku aeroklubu (w pomieszczeniach bez widoczności na teren lotniska). Zgodnie z polskim wydaniem AIP-Polska 2006 „*Wrazie lądowania na lotnisku w Płocku i wymagania współpracy ze strony personelu aeroklubu, potrzebę taką należało zgłosić telefonicznie*” – pilot samolotu nie miał takiej wiedzy. Oprócz pilota i pasażera samolotu nie było żadnego naoczego świadka zdarzenia. Podczas badania wypadku PKBWL stwierdziła również, że lotnisko w Płocku nie ma oznakowań powierzchni roboczej, a stan nawierzchni trawiastej może być uznany za odpowiedni dla samolotów o „solidnej” konstrukcji podwozia, użytkowanych w aeroklubach (jak np. Jak-12, PZL-101 Gawron, PZL-104 Wilga, Zlin Z-42). Samolot ultralekki typu MCR-01 ma podwozie główne sprężyste kompozytowe o delikatnej konstrukcji i stosunkowo małych kołach, projektowane na współpracę z nawierzchnią o lepszej gładkości.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że najbardziej prawdopodobnymi przyczynami wypadku polegającego na złamaniu nogi lewego podwozia głównego podczas dobiegu były:

- osłabienie konstrukcji nogi podwozia w okresie poprzedzającym zdarzenie w wyniku znacznej liczby wykonanych lądowań podczas intensywnej eksploatacji obejmującej loty szkolno-treningowe;
- wkołowanie w nierówność nawierzchni lotniska podczas dobiegu.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- właściwości konstrukcyjne podwozia samolotu;
- brak ogólnie dostępnej informacji o złym stanie nawierzchni lotniska (np. NOTAM).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Dla Zarządzającego lotniskiem w Płocku (EPPL): wykonać i utrzymywać w odpowiednim stanie oznakowania powierzchni roboczej lotniska oraz dbać o jej właściwą jakość.

- 4.2.** Dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego: skontrolować stan oznakowań powierzchni roboczej lotniska w Płocku (EPPL) i ich zgodność z obowiązującymi wymaganiami.
- 5.** Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1.** Przypomina się, że zgodnie z art. 54 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) na lotniskach użytku niepublicznego, operacje lotnicze mogą być wykonywane, przez podmioty inne niż użytkownicy wpisani w dokumentacji rejestracyjnej, jedynie za zezwoleniem zarządzającego danym lotniskiem. Zgodnie art. 68 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy do obowiązków zarządzającego należy prowadzenie eksploatacji lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów. Jednocześnie art. 68 ust. 2 pkt 3 ustawy stanowi, że zarządzający lotniskiem ma obowiązek utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk cywilnych, natomiast art. 69

ust. 1 ustawy określa, że starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska, która, zgodnie z art. 69 ust. 3 ustawy powinna określać m. in. zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów. Mając na uwadze powyższe należy uznać, że zarządzający lotniskiem, udzielając zezwolenia, o którym mowa w art. 54 ust. 3 pkt 2, oświadcza tym samym, że lotnisko może być eksploatowane w sposób bezpieczny. W związku z tym podmiot, mający zamiar wykonywać operacje na lotnisku użytku niepublicznego, musi otrzymać zgodę zarządzającego zarówno po to, aby w ogóle wykonywać tam operacje lotnicze jak i w celu potwierdzenia, że operacje te mogą być wykonywane bezpiecznie.

- 5.2.** Urząd Lotnictwa Cywilnego w trakcie kontroli doraźnych lotnisk użytku niepublicznego, będzie kontrolował, w szczególności, sposób urządzenia i utrzymania pola wzlotów (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych Dz. U. z 2004 r. Nr 122, poz. 1273).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński