

115

KOMUNIKAT NR 57 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 września 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 645/10

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 3 lipca 2010 r., na motolotni Stratus 2PL, na której lot wykonywał pilot motolotni, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Pilot wraz z pasażerem wystartowali motolotnią z m. Rosanowo i wykonywali lot do m. Bibianów. Po około 10 min. lotu, podczas podchodzenia do lądowania na kierunku wschodnim, na wysokości około 3-4 m motolotnia przechyliła się w prawo, zmieniając kierunek lotu, co doprowadziło do zaczepienia kołem prawej nogi podwozia głównego motolotni o stojący na ziemi śmigłowiec. Po zwiększeniu mocy silnika i odchyleniu w prawą stronę, pilot motolotni nabrał wysokości, przeszedł na drugi krąg i z trudem wylądował na kierunku zachodnim lądowiska. Lądowanie odbyło się bez następstw.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- nieopanowanie sterowania motolotnią w warunkach turbulencji powietrza, z lewym bocznym wiatrem, co doprowadziło do

utrąty kierunku podczas podejścia do lądowania;

- niezachowanie należytej odległości od stojących na ziemi statków powietrznych, co po utracie kierunku skutkowało zaczepieniem kołem prawej nogi podwozia głównego motolotni o stojący na ziemi śmigłowiec. W wyniku zdarzenia zostało uszkodzone koło prawej nogi podwozia głównego motolotni oraz układ zawieszenia przekładni głównej i silnika śmigłowca.

Jednocześnie, ze względu na stwierdzone uchybienia formalne (brak metryki motolotni i dowodu ubezpieczenia OC), PKBWL postanowiła odstąpić od dalszego badania zdarzenia lotniczego, w oparciu o art. 135 ust. 6 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696, z późn. zm.):

„[...] siatek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, [...]”.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

W celu wyjaśnienia czy pilotujący motolotnię wykonując czynności lotnicze zagraża bezpieczeństwu ruchu lotniczego, zastosowano dyspozycję przepisu art. 100 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze, który stanowi, iż Prezes ULC może zawiesić licencję (świadczenie kwalifikacji) lub wynikające z niej niektóre uprawnienia. W związku z powyższym Prezes ULC w dniu 23 sierpnia 2010 r. wszczął postępowanie w sprawie zawieszenia świadectwa kwalifikacji pilotowi uczestniczącemu w zdarzeniu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński