

**KOMUNIKAT NR 43
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 8 lipca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 930/10

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 21 sierpnia 2010 r., na samolocie ultralekkim Dedal KB, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisko Łódź/Lublinek przybył pilot z zamiarem wykonania kilku lotów doskonalących w rejonie lotniska. Powyższe loty pilot miał wykonywać za zgodą właściciela na prywatnym samolocie ultralekkim. Po wyhangarowaniu z pomocą mechanika, pilot przystąpił do wykonywania obsługi, polegającej na standardowych sprawdzeniach samolotu przed lotem oraz uzupełnieniu oleju i paliwa, które przyniósł ze sobą w dwóch dwudziestolitrowych kanistrach. Start do pierwszego lotu po kręgu nastąpił o godzinie 10:37. Pilot wykonał sześć lotów z pasa 25 po lewym kręgu na wysokości 300 m, kolejno startując „z konwojera”. Starty i lądowania odbywały się regularnie co około 6 minut. Start do siódmego – krytycznego lotu nastąpił o godzinie 11:12. W tym czasie nad lotniskiem i w strefach w CTR były wykonywane loty na szybowcach i samolotach, a na TWR odbywała się praktyka na stanowisku pracy kontrolera lotów. O godzinie 11:15 do startu zgłosił się szybowiec, chwilę po zakończeniu korespondencji na częstotliwości TWR był słyszany krzyk. Kontroler przejął radio od praktykantki i zapytał załogę szybowca, czy to ktoś z nich – odpowiedź była negatywna. W następnej kolejności kontroler ruchu lotniczego (KRL) TWR zaczął sprawdzać łączność ze wszystkimi samolotami - w pierwszej kolejności wywołał samolot, którego nie widział w rejonie kręgu. Nie uzyskawszy odpowiedzi wywoływał załogi in-

nych samolotów, a następnie pytał czy nie widzą samolotu w okolicach lewego kręgu do pasa 25. DEDAL KB był wywoływany również przez załogi innych samolotów, będących w tym czasie w powietrzu. Gdy nawiązanie łączności z DEDALEM KB nie przyniosło rezultatu, KRL TWR ogłosił alarm na lotnisku, informując dyżurnego, że prawdopodobnie na południe od lotniska rozbił się samolot. W poszukiwaniu DEDALA KB wzięły udział dwa inne samoloty wykonujące loty w rejonie lotniska, z których jeden – o godzinie 11:23 zlokalizował miejsce upadku samolotu, o czym poinformował KRL TWR. Uzyskując informację, że do wraku samolotu nie dotarły jeszcze jednostki lotniskowe, KTR TWR poinformował o sytuacji – przygotowującą się do startu do innego zgłoszenia załogę śmigłowca Lotniczego Pogotowia Ratunkowego „Ratownik 16” i zasugerował podlot do miejsca wypadku. Zgłoszenie zostało przyjęte. O godzinie 11:28 „Ratownik 16” wylądował na łące w odległości około 80 m od wraku samolotu. Na miejscu zastano otwartą osłonę kabiny oraz pilota (znajdującego się na lewym fotelu), który nie dawał oznak życia. Po wydobyciu pilota z samolotu rozpoczęto resuscytację krążeniowo-oddechową, trwającą około 40 minut, co jednak nie przywróciło czynności życiowych.

Pilot, lat 36, posiadał licencję pilota turystycznego samolotowego PPL(A) ważną do 7.08.2014 r., z aktualnymi uprawnieniami SEP(L). Nalot ogólny wyniósł 76 godzin 15 minut, z czego 7 godzin 18 minut na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania polegający na przeciągnięciu samolotu, najprawdopodobniej w lewym zakręcie, w konfiguracji z klapami wypuszczonymi w położenie około 10°, co doprowadziło do wejścia w płaski korkociąg na małej wysokości, w wyniku czego nastąpiło zderzenie z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- prawdopodobna utrata mocy silnika z nieustalonych przyczyn;
- brak doświadczenia pilota w wykonywaniu lotów na samolotach ultralekkich i niewielkie, ogólne doświadczenie lotnicze.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

- 4.1.** Podczas zatwierdzania Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej – szczególnie statków powietrznych, które zostały zbudowane jako konstrukcje amatorskie, Urząd Lotnictwa Cywilnego powinien, w ramach pełnionego nadzoru, zwracać szczególną uwagę na zgodność zapisów w Instrukcji Użytkowania w Locie i Obsługi Technicznej z Książką Ultralekkiego Statku Powietrznego oraz rzeczywistym wyposażeniem statku powietrznego.
- 4.2.** Sposób montażu akumulatora na samolocie DEDAL KB, bez możliwości dostępu z zewnątrz i bez oznakowania, gdzie się on znajduje, PKBWL uważa za niedopuszczalny, gdyż brak możliwości szybkiego dostępu do akumulatora może stanowić źródło zagrożenia. Urząd Lotnictwa Cywilnego, w ramach pełnionego nadzoru, powinien zwracać szczególną uwagę na praktyczną realizację sprawdzania zasad dostępu do wyposażenia samolotu, opisanych w § 60 *Wytycznych nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 kwietnia 2005 r. w sprawie wymagań technicznych stosowanych przez inspektorów przy sprawdzaniu zdatności technicznej ultralekkich statków powietrznych, parolotni, motolotni oraz spadochronów.*
- 4.3.** Urząd Lotnictwa Cywilnego rozważyć wprowadzenie w samolotach ultralekkich wymogu instalowania systemu ostrzegającego przed przeciągnięciem, jeżeli podczas prób w locie zostanie stwierdzone, że samolot nie daje wyraźnych sygnałów o zbliżeniu się do prędkości przeciągnięcia.
- 4.4.** Zalecenie numer 2011-001, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Wprowadzić wymóg umieszczania w instrukcjach użytkowania w locie samolotów ultralekkich, których zachowanie się w korkociągu nie było przedmiotem prób w locie lub próby w locie nie potwierdziły możliwości prawidłowego wyprowadzenia z korkociągu, ostrzeżenia o treści: *„Wyprowadzenie tego samolotu z korkociągu nie zostało*

przebadane, co może skutkować brakiem możliwości wyprowadzenia z tej fazy lotu. odpowiedzialność za skutki wprowadzenia samolotu w korkociąg ponosi pilot”.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

- 5.1.** Zgodnie z punktem 7.3.5. załącznika nr 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – *Prawo Lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków*, Instrukcje Użytkowania w Locie i Instrukcje Obsługi Technicznej zatwierdza Prezes Urzędu. Jednocześnie przypomina się, że za wartość merytoryczną instrukcji, a także za jej zgodność ze stanem faktycznym odpowiedzialny jest budowniczy/pilot właściciel. Ponadto właścicielom, użytkownikom statków powietrznych przypomina się o obowiązkach wynikających z Komunikatu nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie tłumaczeń dokumentacji eksploatacyjno-technicznej statku powietrznego.
- 5.2.** Producentom statków powietrznych przypomina się, że zasady dostępu do wyposażenia samolotu zostały opisane w § 60 *Wytycznych nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 kwietnia 2005 r. w sprawie wymagań technicznych stosowanych przez inspektorów przy sprawdzaniu zdatności technicznej ultralekkich statków powietrznych, parolotni, motolotni oraz spadochronów*, który brzmi: *„Musi być zapewniony dostęp umożliwiający przeprowadzenie kontroli (łącznie z kontrolą głównych elementów struktury nośnej i układów sterowania), badania, naprawy i wymiany każdej części wymagającej: obsługi i regulacji, niezbędnej dla dokładnego ustawienia i poprawnej pracy, smarowania lub naprawy”.*
- 5.3.** Prezes Urząd Lotnictwa Cywilnego wprowadzi do stosowanych *„Wymagań technicznych stosowanych przez inspektorów przy sprawdzaniu zdatności technicznej ultralekkich statków powietrznych, parolotni, motolotni oraz spadochronów”*, konieczność zabudowania systemu ostrzegającego przed przeciągnięciem jedynie w przypadku konstrukcji amatorskich, w których podczas prób w locie stwier-

dzono iż samolot nie daje wyraźnych sygnałów o zbliżaniu się do prędkości przeciągnięcia.

- 5.4.** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgłosi propozycję nowelizacji „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków” polegającą na wymogu umieszczania w Instrukcjach Użytkowania w Locie samolotów ultralekkich, których zachowanie się w korkociągu nie było przedmiotem prób w locie lub próby w locie nie potwierdziły możliwości prawidłowego wyprowadzania z korkociągu, ostrzeżenia o treści:

„Wyprowadzenie tego samolotu z korkociągu nie zostało przebadane, co może skutkować brakiem możliwości wyprowadzenia z tej fazy lotu”.

- 5.5.** Prezes Urząd Lotnictwa Cywilnego nie wprowadzi wymogu przeprowadzania dodatkowych prób w locie w zakresie sprawdzania właściwości samolotu po wprowadzeniu

w korkociąg. Wykonywanie zamierzonego korkociągu na samolotach ultralekkich jest zabronione zgodnie z punktem 8.1.3. ppkt 4. załącznika nr 5 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo Lotnicze. Ponadto wprowadzenie systemu ostrzegającego o przeciągnięciu o którym jest mowa w punkcie 5.3 niniejszego komunikatu, oraz publikowanie prędkości przeciągnięć w locie płaskim i w zakręcie są informacjami wystarczającymi do poprawnego pilotowania tego typu statku powietrznego. Stosowanie spadochronowego systemu ratowniczego nie jest obowiązkowe a ostateczna decyzja o jego montażu należy do właściciela statku powietrznego co pozostaje w zgodzie z definicją ultralekkiego statku powietrznego opisaną w punkcie 2.1. ppkt. 23 załącznika nr 5 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo Lotnicze.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński