

KOMUNIKAT Nr 5

PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 lutego 2010 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 451/09

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 29 czerwca 2009 r., pomiędzy kołującymi samolotami Cessna 152, a PZL-101A „Gawron”, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik organizacyjny”
w grupie przyczynowej „Standardy – O4”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Po wykonaniu serii lotów holowniczych, samolot PZL-101A „Gawron”, z uwagi na nierównomierną pracę silnika, został odstawiony od lotów i w „Kwadracie”, na pasie neutralnym oczekiwał na przybycie mechanika obsługi. Do „niesprawnego samolotu PZL-101A „Gawron”, przybył mechanik, który po uzyskaniu zgody od kierującego lotami szkolnymi, rozpoczął kołowanie w kierunku hangaru. Z uwagi na intensywny ruch statków powietrznych kołowanie w początkowej fazie odbywało się wzdłuż drogi startowej, a następnie północnym skrajem użytkowej części lotniska. W tym czasie na lotnisku wylądował samolot Cessna 152, wykonujący przelot szkolny. Załogę samolotu Cessna stanowili uczeń - pilot i instruktor. Załoga samolotu po zakończonym dobiegu zwolniła drogę startową w lewo i poinformowała kierującego lotami szkolnymi o zamiarze kołowania na płycę postojową. Kołował uczeń - pilot. W rejonie płyty postojowej, kołujące względem siebie po prostopadłych torach samoloty zderżyły się. W wyniku zderzenia nastąpiło uszkodzenie śmigła samolotu PZL-101A „Gawron” oraz poważne uszkodzenie skrzydła samolotu Cessna-152. Kołujący samolotami nie widzieli się do momentu zderzenia. Samolot PZL-101A znajdował się po lewej stronie samolotu Cessna-152. W trakcie zdarzenia nikt nie koordynował lotniskowego ruchu naziemnego, a kierujący lotami nadzorował jedynie loty szkolne uczniów-pilotów szybowcowych.

Z przeprowadzonych ustaleń wynika, że załogi obydwu samolotów posiadały sprawną łączność radiową, a kołowanie odbywało się z prędkością około 10 km/h.

Według oświadczenia mechanika kołującego samolotem PZL-101A „Gawron”, słyszał on korespondencję załogi samolotu Cessna-152, informującą o zamiarze kołowania w rejon tej samej płyty postojowej. Do kołowania ustawił fotel w pozycję podniesioną w celu poprawy widoczności z kabiny a kołowanie wykonywał tzw. „zmijką”. Kolidacja nastąpiła w chwili, gdy samolot wykonywał zakręt w prawo. Mechanik obsługi posiadał w przeszłości licencję pilota samolotowego zawodowego oraz doświadczenie w pilotowaniu samolotu PZL-101A „Gawron” i zdaniem Komisji posiadał on niezbędne umiejętności do kołowania tym samolotem.

Zgodnie z Instrukcją Wykonywania Lotów i Skoków Aeroklubu Polskiego, rozdział 6, punkt 6.4.12.1, ppkt2), gdy dwa statki powietrzne znajdują się na kierunkach zbieżnych, to statek powietrzny, który ma drugi statek po swojej prawej stronie, powinien dać mu

pierwszeństwo drogi. W analizowanym przypadku, załogi obydwu samolotów nie widziały się do samego momentu kolizji, w związku z tym nie można mówić o nieustąpieniu pierwszeństwa drogi przez kołującego samolotem PZL-101A „Gawron”.

Czynnikiem, który mógł utrudnić załodze samolotu Cessna-152 obserwację zbliżającego się samolotu PZL-101A „Gawron” mogło być niskie położenie słońca nad horyzontem oraz kolor samolotu PZL-101A „Gawron” (biały). Z uwagi na dużą odległość miejsca zdarzenia od stanowiska kierującego lotami szkolnymi, nie było możliwości podjęcia działań przez kierującego lotami w celu uniknięcia kolizji.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku była niewłaściwie prowadzona obserwacja przestrzeni przed samolotem przez kołujących obydwoma samolotami.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była utrudniona możliwość obserwacji kołującego samolotu PZL-101A „Gawron” przez załogę samolotu Cessna-152 pod słońce.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończonym badaniu, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

5. Komentarz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Urząd lotnictwa Cywilnego przypomina, że zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) punkt 4.3.1.1:

„Kołowanie statkiem powietrznym po wyznaczonych do tego celu płaszczyznach ruchu naziemnego lotniska może być rozpoczęte tylko w przypadku, jeżeli kierujący samolotem pilot albo inny członek personelu lotniczego, którego licencja upoważnia do wykonywania tej czynności:

(1) jest upoważniony przez użytkownika,

(2) jest w pełni przygotowany do kołowania statkiem powietrznym,

(3) jest uprawniony do posługiwania się radiostacją w myśl rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2008 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. Nr 206, poz. 1290), jeżeli podczas kołowania wymagane jest utrzymanie łączności radiowej ze służbami lotniskowymi,

(4) zapoznał się z planem lotniska, danymi o drogach naziemnego ruchu samolotów, znakach, oznaczeniach, światłach ostrzegawczych, sygnałach a także z instrukcjami służb ruchu lotniczego, frazeologią oraz procedurami, i jest w stanie zapewnić przestrzeganie wymagań norm eksploatacyjnych dotyczących bezpiecznego ruchu samolotów na lotnisku.”

PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Grzegorz Kruszyński