

Biuletyn Informacyjny BL

Nr 13/2004



Stanowisko ds. Bezpieczeństwa Lotów ULC

00-958 Warszawa, skr. poczt. 125, ul. Żelazna 59. Tel./fax: +48 22 520 73 54, tel.: +48 22 520 73 13

BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW

TRZY KWARTAŁY 2004 ROKU

Wypadki i poważne incydenty lotnicze

W pierwszych trzech kwartałach 2004 roku miały miejsce **84** wypadki oraz **9** poważnych incydentów lotniczych. W wypadkach lotniczych śmierć poniosło **18** osób, a **44** osoby doznały poważnych obrażeń ciała. Zniszczeniu uległo **18** statków powietrznych, a **47** zostało poważnie uszkodzonych. Dokładne dane dotyczące wypadków lotniczych oraz straty ludzkie przedstawia zamieszczona poniżej tabela.

Dla porównania, w tym samym okresie roku ubiegłego zdarzyło się **88** wypadków lotniczych, w których zginęło **17** osób, a **36** doznało poważnych obrażeń.

Dotychczas PKBWL przekazała do ULC dokumentację trzech tegorocznych wypadków lotniczych. Dwa z ww. wypadków (spadochronowe) zakwalifikowano do grupy przyczynowej „błąd w technice skoku”. Okoliczności i zalecenia dotyczące tych wypadków zostały zamieszczone w Biuletynie nr 12. Dokumentację trzeciego wypadku przekazano do ULC w dniu 5 października 2004 r. Obecnie dokumentacja tego wypadku jest analizowana i wkrótce zostanie sporządzony projekt Decyzji Prezesa ULC w tej sprawie. Poznanie przyczyn zdecydowanej większości zdarzeń lotniczych wciąż zależy od zakończenia badań przez PKBWL. Na podstawie „wstępnych meldunków o wypadkach lotniczych” można sądzić, że w ok. 60 ÷ 70% sprawcą wypadków jest „czynnik ludzki”, a ich przyczyny mieszczą się w dwóch grupach przyczynowych – „błąd w technice pilotowania (skoku)” i „nieprzestrzeganie przepisów”. Nie odbiega to od średniej w lotnictwie światowym.

Podobnie jak w roku ubiegłym, w dalszym ciągu najwięcej ofiar pochłonęły wypadki na statkach powietrznych z podwójnym układem sterowania (**8** wypadków, **11** ofiar śmiertelnych, **4** osoby poważnie ranne) z dwuosobowym składem załogi. Potwierdza to wcześniejszą opinię wyrażoną na Krajowej Konferencji Bezpieczeństwa Lotów w dniu 18 czerwca 2004 r, że poziom szkolenia lotniczego, a w tym, sposób rekrutacji oraz przygotowania części kadry instruktorskiej do tego szkolenia, nadal budzi poważne zastrzeżenia. Nawet wśród doświadczonych pilotów powinna obowiązywać zasada „ograniczonego zaufania” do drugiego pilota.

WYPADKI LOTNICZE W LOTNICTWIE CYWILNYM RP W 2004 ROKU

1. Wypadki lotnicze w 2004 r. - wg rodzajów statków powietrznych (stan na 2004.09.30)

samoloty	- 17(2) ¹ wypadków;	- 5 ofiar śmiertelnych;	4 osoby poważnie ranne;
samoloty ULM	- 7 wypadków;	- 4 ofiary śmiertelne;	bez osób pow. rannych;
śmigłowce	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	2 osoby poważnie ranne;
szybowce	- 26(4) wypadków;	- bez ofiar śmiertelnych;	3 osoby poważnie ranne;
motoszybowce	- 1 wypadek;	- 2 ofiary śmiertelne;	
spadochrony	- 22(3) wypadki;	- bez ofiar śmiertelnych;	9 osób poważnie rannych;
lotnie	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	1 osoba poważnie ranna;
motolotnie	- 5 wypadków;	- 3 ofiary śmiertelne;	2 osoby poważnie ranne;
paralotnie	- 9 wypadków;	- 4 ofiary śmiertelne;	5 osób poważnie rannych;
paralotnie z nap.	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	1 osoba poważnie ranna;
balony	- 3 wypadki;	- bez ofiar śmiertelnych;	7 osób poważnie rannych;
	- 93(9) wypadki;	- 18 ofiar śmiertelnych;	44 osób pow. rannych;

2. Wypadki lotnicze w 2004 r. – główni użytkownicy statków powietrznych:

Linie lotnicze,	- bez wypadków;		
Aeroklub Polski,	- 59(7) wypadków;	- 1 ofiara śmiertelna;	26 osób poważnie rannych;
w tym:			
a) samoloty	- 10(1) wypadków;	- 1 ofiara śmiertelna;	3 osoby poważnie ranne;
b) samoloty ULM	- 2 wypadki;	- bez ofiar śmiertelnych i rannych;	
c) śmigłowce	- bez wypadków;		
d) szybowce	- 25(3) wypadków;	- bez ofiar śmiertelnych;	3 osoby poważnie ranne;
e) motoszybowce	- bez wypadków;		
f) spadochrony	- 20(3) wypadków;	- bez ofiar śmiertelnych;	17 osób poważnie rannych;
g) lotnie	- bez wypadków;		
h) motolotnie	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych i rannych;	
i) paralotnie	- bez wypadków;		
j) paralotnie z napędem	- bez wypadków;		
k) balony	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	3 osoby poważnie ranne;
Lotnictwo ogólnego przeznaczenia,	- 30(1) wypadków;	- 16 ofiar śmiertelnych;	15 osób poważnie rannych;
w tym:			
a) samoloty	- 4 wypadki;	- 3 ofiary śmiertelne;	1 osoba poważnie ranna;
b) samoloty ULM	- 5 wypadków;	- 4 ofiary śmiertelne;	
c) śmigłowce	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	2 osoby poważnie ranne;
d) szybowce	- 1(1) wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych i rannych;	
e) motoszybowce	- 1 wypadek;	- 2 ofiary śmiertelne;	
f) spadochrony	- 2 wypadki;	- bez ofiar śmiertelnych;	2 osoby poważnie ranne;
g) lotnie	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	1 osoba poważnie ranna;
h) motolotnie	- 4 wypadki;	- 3 ofiary śmiertelne;	2 osoby poważnie ranne;
i) paralotnie	- 9 wypadków;	- 4 ofiary śmiertelne;	5 osób poważnie rannych;
j) paralotnie z napędem	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	1 osoba poważnie ranna;
k) balony	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	1 osoba poważnie ranna;
Zagraniczne SP,	- 4(1)wypadki;	- 1 ofiara śmiertelna;	3 osoby poważnie ranne;
w tym:			
- samoloty	- 1 pow. incydent;	- bez ofiar śmiertelnych i rannych.	
- samoloty ULM	- 2 wypadki;	- 1 ofiara śmiertelna;	
- balony	- 1 wypadek;	- bez ofiar śmiertelnych;	3 osoby poważnie ranne;

¹ W nawiasach podano liczbę poważnych incydentów. 17(2) należy czytać 15 wypadków i 2 poważne incydenty.

Incydenty lotnicze

W pierwszych trzech kwartałach 2004 roku zgłoszono łącznie **171** incydentów lotniczych. Najwięcej incydentów lotniczych zanotowano na samolotach – **101** incydentów. Ponadto zanotowano: **4** incydenty na śmigłowcach, **21** na szybowcach, **2** na motoszybowcach, **2** na samolotach typu ULM, **1** na lotni, **3** na paralotni, **2** na paralotni z napędem, **1** na motolotni, **1** na balonie oraz **33** na spadochronach. Do dnia dzisiejszego zakończono badanie zaledwie **16** z ww. incydentów.

Najsprawniej badania incydentów przebiegają w EuroLOT, który zgłosił 13 incydentów – ustalono przyczyny 8 incydentów, z czego w 7 przypadkach przyczynami były usterki techniczne, a w 1 przypadku nie ustalono przyczyny. Na wyróżnienie pod tym względem zasługuje również OKL Politechniki Rzeszowskiej, w którym na 9 zgłoszonych incydentów, zbadano i ustalono przyczyny 5 incydentów: w 2 przypadkach – techniczne, w 2 – niustalone oraz w 1 – błąd techniki pilotowania.

Z PLL LOT zgłoszono 37 incydentów, a zakończono badanie tylko 2 incydentów lotniczych, których przyczynami były błędy załogi. Z Aeroklubów regionalnych zgłoszono łącznie 65 incydentów, a zbadano dotychczas tylko 1 incydent na samolocie (Aeroklub Łódzki) - przyczyną był również błąd pilota. Wszystkie wyniki dotychczas zakończonych badań incydentów lotniczych zostały zaakceptowane przez PKBWL. Niestety, w pozostałych przypadkach, przyczyny zaistniałych zdarzeń nie są znane. Z analizy „wstępnych meldunków o incydentach lotniczych” można przypuszczać, że w przeważającej liczbie będą to przyczyny techniczne oraz błędy w technice pilotowania lub skoku. Spora liczba incydentów to usterki wykrywane już na ziemi przez służby techniczne. Wierzyć tylko należy, że wszystkie te zdarzenia zostaną starannie i profesjonalnie zbadane, a wnioski i określone na ich podstawie zalecenia profilaktyczne spowodują uniknięcie podobnych sytuacji w przyszłości.

Od 18 marca 2004 r. obowiązują nowe regulacje, dostosowujące organizację polskiej przestrzeni powietrznej oraz system zarządzania ruchem lotniczym do standardów europejskich i ogólnoświatowych. Wynikają one z Prawa Lotniczego oraz wymogów międzynarodowych i mają zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa lotów. Niestety, skutkowało to jedynie wzrostem liczby incydentów związanych z nieuprawnionym naruszaniem przestrzeni powietrznej w rejonie lotnisk – przeważnie wojskowych i stref niebezpiecznych (poligony wojskowe). Liberalizacja tych przepisów nie oznacza, że z przestrzeni powietrznej można korzystać bez jakichkolwiek ograniczeń. Wprost przeciwnie, nakłada na użytkowników większą odpowiedzialność za bezpieczeństwo własne i innych. W celu uniknięcia podobnych zjawisk konieczne jest wzmocnienie kontroli ze strony Agencji Ruchu Lotniczego, a także, uświadamianie wszystkim użytkownikom polskiej przestrzeni powietrznej, na każdym możliwym forum, że bezpieczeństwo lotów w głównej mierze zależy od nich samych. Także od ich kultury lotniczej i osobistej odpowiedzialności za poprawne wykonywanie zadań lotniczych. Tymczasem, uwidacznia się nieznanomość podstawowych zasad zapisanych w Prawie lotniczym oraz innych dokumentach i podręcznikach oraz nie stosowanie się do tychże zasad.

Analizując liczbę zgłoszonych wszystkich zdarzeń lotniczych (264) niepokojący jest stosunek liczby zaistniałych wypadków lotniczych do liczby zbadanych incydentów. Wynika z niego, że co trzecie zgłoszone zdarzenie to wypadek lotniczy. W profilaktyce bezpieczeństwa lotów istotne jest wykrywanie, rejestrowanie, analizowanie, a także, dzielenie się informacją o incydentach lotniczych. Mimo czynionych starań trudno jest ludziom uświadomić, że wnikliwe badanie incydentów lotniczych, ustalanie ich okoliczności i przyczyn zaistnienia oraz opracowywanie wniosków i zaleceń profilaktycznych ma na celu przede wszystkim zapobieganie wypadkom lotniczym.

Pocieszający jest jedynie wzrost ogólnej liczby zgłaszanych incydentów lotniczych. W całym roku ubiegłym zgłoszonych było tylko 107 incydentów. Nadal jednak mamy wątpliwości, czy są to wszystkie incydenty lotnicze zaistniałe na terytorium RP. W bezpieczeństwie lotów propagowana jest logiczna zasada: „im więcej zgłoszonych incydentów, czasem mało istotnych lecz dokładnie zbadanych i omówionych, tym mniej wypadków lotniczych, tym większe bezpieczeństwo lotów”. Według poglądów ICAO, każdy wypadek lotniczy poprzedzony jest od kilku do kilkudziesięciu tzw. prekursorami, czyli incydentami. Lekceważenie znaczenia badań incydentów lotniczych jest więc „oczekiwaniem na wypadki lotnicze”.

Podsumowując, w dalszym ciągu tzw. „czynniki ludzkie” czyli wszyscy, którzy biorą jakkolwiek udział w operacjach lotniczych, począwszy od konstruktorów na pilotach kończąc, ma największy wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Stanowisko d.s. Bezpieczeństwa Lotów
Główny Specjalista – Wiesław WOJTASIAK

Warszawa, 13 października 2004 r.