



**MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH**



RAPORT KOŃCOWY

Rodzaj zdarzenia: poważny incydent

Zdarzenie nr: 1261/10

Statek powietrzny: samolot Jak-12M SP-KRD

**25 października 2010 r. – Bezmiechowa Górna, pow.
Leski**

Niniejszy raport jest dokumentem prezentującym stanowisko Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące okoliczności zdarzenia lotniczego, jego przyczyn i zaleceń profilaktycznych.

Raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej.

Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z zm.) nie mogą być traktowane, jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie.

Komisja nie orzeka, co do winy i odpowiedzialności.

W związku z powyższym wszelkie formy wykorzystania niniejszego raportu do celów innych niż zapobieganie wypadkom i poważnym incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

Raport niniejszy został sporządzony w języku polskim. Inne wersje językowe mogą być przygotowywane jedynie w celach informacyjnych.

Warszawa 2012

SPIS TREŚCI

Informacje Ogólne	3
Streszczenie	3
1. Informacje faktyczne.	5
1.1. Historia lotu.	5
1.2. Obrażenia osób.	7
1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.	7
1.4. Inne uszkodzenia.	7
1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).	7
1.6. Informacja o statku powietrznym.	8
1.7. Informacje meteorologiczne.	8
1.8. Środki nawigacyjne.	9
1.9. Łączność.	9
1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.	9
1.10. Pokładowe rejestratory.	10
1.11. Informacja o szczątkach i zderzeniu.	10
1.12. Informacje medyczne i patologiczne.	10
1.13. Pożar.	10
1.14. Czynniki przeżycia /Ratownictwo/.	10
1.15. Badania i ekspertyzy.	11
1.18. Informacje uzupełniające.	11
1.19. Nowe metody badań.	11
2. Analiza.	11
2.1 Poziom wykształcenia.	11
2.2 Organizacja i przebieg lotów.	11
3. Wnioski.	14
3.1. Ustalenia Komisji.	14
3.2. Przyczyna zdarzenia.	15
4. Zalecenia profilaktyczne.	15
5. Załączniki.	16

INFORMACJE OGÓLNE

Rodzaj zdarzenia:	Poważny incydent
Rodzaj i typ statku powietrznego:	Samolot Jak-12M
Znak rozpoznawczy statku powietrznego:	SP-KRD
Dowódca statku powietrznego:	Pilot zawodowy samolotowy
Organizator lotów/skoków	Osoba prywatna
Użytkownik statku powietrznego:	Aeroklub Bieszczadzki
Właściciel statku powietrznego:	Osoba prywatna
Miejsce zdarzenia:	Lądowisko Bezmiechowa, pow. Leski
Data i czas zdarzenia:	25 października 2010, godz. 12:15 (LMT)
Obrażenia załogi:	Bez obrażeń

STRESZCZENIE

W dniu 25 października, 2010 r. około godziny 12:10 LTM na lądowisku Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w Bezmiechowej Górnej odbywały się przygotowania szybowców do startów z górnego pasa. W tym czasie z kierunku południowo – zachodniego nadleciał samolot Jak 12M, który wykonał manewr do lądowania na kierunku północno – wschodnim lądując na górnym pasie. Samolot zakończył dobieg obok parkingu po wschodniej stronie budynku Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Laboratorium Naukowo-Badawczego.

Badanie poważnego incydentu przeprowadził Zespół Badawczy PKBWL w składzie:

mgr inż. pil. Andrzej Pussak
inż. Tomasz Makowski

-kierujący zespołem badawczym,
-członek zespołu.

W trakcie badania PKBWL ustaliła następujące przyczyny poważnego incydentu:

1. Wykonanie lądowania na górnym pasie lądowiska Bezmiechowa, bez uzyskania zgody zarządzającego i bez nawiązania łączności, co stworzyło zagrożenie dla przebywających tam osób i było niezgodne z zarządzeniami Dyrektora Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej nr 8/09 z dnia 01 grudnia 2009 roku oraz nr 3/10 z dnia 15 października 2010 roku w sprawie lądowania na górnej części lądowiska w Bezmiechowej.
2. Start z lądowiska w warunkach pogodowych poniżej minimalnych warunków atmosferycznych określonych w Instrukcji Użytkowania Innego Miejsca Przystosowanego Do Startów i Lądowań Statków Powietrznych (Bezmiechowa 01. 04. 2007 r., Rozdział 3. Procedury wykonywania lotów).

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

1. INFORMACJE FAKTYCZNE.

1.1. Historia lotu.

W dniu 25 października 2010 roku w godzinach przedpołudniowych na terenie innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań statków powietrznych Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w Bezmiechowej Górnej grupa pilotów przygotowywała szybowce do startów. Przygotowania były prowadzone na górnym pasie szybowiska w rejonie początku ścieżki do startu grawitacyjnego i miejsca startu z lin gumowych. Korzystając z tego, że nie odbywają się loty, zarówno piloci jak i osoby postronne poruszały się po górnym pasie lądowiska oraz w okolicy budynku Ośrodka.

Około godziny 12:10 zauważono zbliżający się samolot typu Jak 12M o znakach rozpoznawczych SP-KRD z kierunku południowo zachodniego, wykonujący lot na wysokości szczytu góry. Nikt z organizatorów lotów nie spodziewał się jego lądowania, ponieważ właściciel samolotu - pilot lat 48 - został telefonicznie poinformowany o zakazie lądowania na górnym pasie lądowiska, wprowadzonym przez dyrektora Akademickiego Ośrodka Szybowcowego, co przyjął do wiadomości i stosowania.

W tym czasie prowadzony był nasłuch na częstotliwości lądowiska 122,800 MHz, na której pilot nie zgłosił zamiaru lądowania, ani w żaden inny sposób nie poinformował wcześniej o takim zamiarze zarządzającego lądowiskiem, np. telefonicznie.

Pracownik Ośrodka Szybowcowego zauważył w nadlatującym samolocie wypuszczenie klap do lądowania i ostrzegł osoby postronne, w tym kobiety i dzieci znajdujące się w pobliżu szczytu góry, by opuściły górny pas, gdyż nadlatujący samolot ma zamiar lądować.

Jak 12M o godzinie 12:15 wykonał manewr lądowania podchodząc na kierunku północno wschodnim i lądując na górnym pasie szczytu. Dobieg zakończył obok parkingu po wschodniej stronie budynku Ośrodka, gdzie pilot zatrzymał samolot i wyłączył silnik. Pilot opuścił samolot nie informując nikogo o celu przylotu oraz dalszych zamiarach.

Po około jednej godzinie od lądowania nastąpiło znaczne pogorszenie pogody. Pułap chmur obniżył się do wysokości szczytu, a widoczność spadła poniżej 100 metrów. W tych warunkach, które były poniżej VMC (samoloty dzień: podstawa chmur 850 m n.p.m., widzialność 2000 m – loty VFR, „Instrukcja Użytkowania Innego Miejsca Przystosowanego Do Startów i Lądowań Statków Powietrznych, Bezmiechowa 01.04.2007 r., Rozdział 3. Procedury wykonywania lotów), pilot nie informując zarządzającego lądowiskiem o zamiarze odlotu, wykonał start odlatując w kierunku południowym.



*Przelot z wychylonymi klapami skrzydłowymi tego samego samolotu i pilota w dniu 28.08.2004 r
(Raport Końcowy „PI”-232/04)*

1.2. Obrażenia osób.

Obrażenia ciała	Załoga	Pasażerowie	Inni
Śmiertelne	Nie było	Nie było	Nie było
Poważne	Nie było	Nie było	Nie było
Nieznaczące	Nie było	Nie było	Nie było

1.3. Uszkodzenia statku powietrznego.

Nie było

1.4. Inne uszkodzenia.

Nie było

1.5. Informacja o składzie osobowym (dane o załodze).

Pilot posiadał licencję członka załogi latającej – licencja pilota zawodowego samolotowego CPL(A) nr PL-xxxx-CPL(A) -10 wydaną przez ULC w dniu 25.06.2010r. ważną do 25.06.2015 r. Pilot posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 1/2 wydane przez GOBL-L w dniu 24.03.2010 r z terminem ważności 24.03.2012. Posiadał również świadectwo operatora w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej No. L-xxxx z uprawnieniami operatora radiotelefonisty wydane przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej w dniu 12.04.2007 r ważne do odwołania. Pilot posiadał Kontrolę Wiedzy Teoretycznej ważną do 21.03.2011 roku oraz Kontrolę Techniki Pilotażu ważną do 05.10.2011 roku.

Pilot jest również posiadaczem ważnej licencji pilota szybowcowego z uprawnieniami instruktorskimi i posiada nalot na szybowcach ponad trzy tysiące godzin.

Dane o nalocie uzyskanym przez pilota

Rok	Rodzaj statku powietrznego	Pora doby	Liczba lotów	Czas lotu		w tym jako dowódca		Uwagi
				godz.	min.	godz.	min.	
do 10.2010			2636	658	02	503	09	
09.10	Cessna 150	dzień/ noc	3	2	15	2	15	Noc 0.30
11.10	Cessna 150	dzień	2	1	15	1	15	
23.10	Cessna 150	dzień/ noc	1	2	10	2	10	Noc 1.00
*25.10	Jak-12M	dzień	2	0	8	0	8	*
30.10	Cessna 150	dzień	2	3	15	3	15	
Ogółem do dnia 30.10.2010			2646	667	05	512	17	

* **Lot po trasie:** Weremień-Bezmiechowa-Weremień, jest ujęty w książce płatowca i silnika samolotu Jak-12M, SP-KRD, natomiast nie jest zaewidencjonowany w książce pilota wykonującego ten lot.

1.6. Informacja o statku powietrznym.

Samolot: Jak-12M SP-KRD, czteroosobowy samolot łącznikowy, jednosilnikowy zastrzałowy górnopłat z dwukołowym podwoziem głównym oraz kółkiem ogonowym.

Rok budowy	Producent	Nr.fabr. płatowca	Znaki rozp.	Nr rejestru	Data rejestru
1960	PZL-WSK Okęcie	2101001	SP-KRD	3793	20.11.2003

Nalot samolotu od początku eksploatacji 3214 godz.

Po naprawie głównej 249 godz.

Pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej ważne do 17.06.2011 roku.

Na statku powietrznym wykonano obowiązujące przeglądy i obsługi.

Pozwolenie na wykonywanie lotów w kategorii specjalnej ważne do 17.06.2011 roku.

Silnik: tłokowy, gwiazdowy, 9-cylindrowy, gaźnikowy typu AI-14RA

Rok produkcji	Producent	Nr fabryczny	Nr rejestru
1999	WSK- Kalisz	KA819717	6495

Maks. moc startowa 191kW/260 KM.

Czas pracy silnika od początku eksploatacji 1490 godz.

Po naprawie głównej 475 godz.

Na statku powietrznym wykonano obowiązujące obsługi

Ciężar samolotu pustego 1026 kG

Ciężar samolotu startowy 1450 kG

Ciężar i położenie środka ciężkości samolotu mieściły się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie.

UWAGA

Dokumentacja samolotu prowadzona niestarannie. Zawiera wiele poprawek i skreśleń.

1.7. Informacje meteorologiczne.

Pogoda z depesz SYNOP ze stacji meteorologicznej w Lesku w dniu 25.10.2010 r.

Godz. 08.00 UTC

zachmurzenie	8/8 Stratocumulus o podstawie 300-600 m
widzialność i zjawisko	0,7 km mgła, niebo widoczne, staje się rzadsza
wiatr	340° (NNW) 1m/s
ciśnienie QFE	964,4 hPa
ciśnienie QNH	1014,9 hPa
temperatura powietrza	8,4°C
temperatura pkt. rosy	8,3°C

Godz. 09.00 UTC

zachmurzenie	7/8 Stratocumulus o podstawie 600-1000 m
widzialność i zjawisko	1,4 km zamglenie
wiatr	cisza
ciśnienie QFE	964,5 hPa
ciśnienie QNH	1014,9 hPa
temperatura powietrza	9,0°C
temperatura pkt. rosy	8,9°C

Godz. 10.00 UTC

zachmurzenie	7/8 Stratocumulus o podstawie 600-1000 m
widzialność i zjawisko	2,5 km zamglenie
wiatr	310° (NW) 1m/s
ciśnienie QFE	964,2 hPa
ciśnienie QNH	1014,4 hPa
temperatura powietrza	9,9°C
temperatura pkt. rosy	9,3°C

Godz. 11.00 UTC

zachmurzenie	7/8 Stratocumulus o podstawie 600-1000 m
widzialność i zjawisko	7 km zamglenie
wiatr	310° (NW) 2m/s
ciśnienie QFE	964,2 hPa
ciśnienie QNH	1014,3 hPa
temperatura powietrza	10,5°C
temperatura pkt. rosy	9,4°C

1.8. Środki nawigacyjne.

Nie dotyczy.

1.9. Łączność.

Samolot był wyposażony w radiostację lotniczą RS6102 z zakresem częstotliwości 118,000 – 136.975 MHz, (Pozwolenie nr PB/1277/03 z dnia 31.05.1999 r. ważne do dnia 19.12.2011 r.). Łączność nie była prowadzona.

1.10. Informacje o miejscu zdarzenia.

Zdarzenie nastąpiło w miejscu przystosowanym do startów i lądowań statków powietrznych Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w Bezmiechowej Górnej (w niniejszym raporcie skrótowo zwanym lądowiskiem).

Lądowisko usytuowane jest na południowym stoku masywu Gór Słonnych, obejmując niezalesioną część zbocza – od szczytu 630, 00 m npm, gdzie znajdują się

zabudowania lotniskowe, hangar, budynek główny ośrodka i domek pilota, do podnóża góry, przy końcu wsi Bezmiechowa Górna.

Współrzędne lądowiska: N - 49°31'22'', E – 22°24'54''.



Ośrodek w Bezmiechowej sfotografowany z samolotu, widok w przybliżeniu w kierunku północnym
[foto: Internet].

W okresie przedwojennym było to znane szybowisko. W miejscu gdzie przed II wojną światową stał budynek szkoły szybowcowej wybudowany został przez Politechnikę Warszawską i Politechnikę Rzeszowską gmach Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Laboratorium Naukowo-Badawczego. Miejsce lądowania wybrane przez pilota samolotu Jak-12M, zgodnie z jego oświadczeniem na szczycie stoku Słonnego, jest miejscem faktycznie nieprzewidzianym do lądowań samolotów.

1.11. Pokładowe rejestratory.

Nie było.

1.12. Informacja o szczątkach i zderzeniu.

Nie dotyczy

1.13. Informacje medyczne i patologiczne.

Nie było

1.14. Pożar.

Nie było.

1.15. Czynniki przeżycia /Ratownictwo/.

Nie dotyczy.

1.16. Badania i ekspertyzy.

Przeanalizowano dokumentację eksploatacyjną samolotu i dokumentację szkoleniową pilota. Przeprowadzono analizę okoliczności i przebiegu zdarzenia. Przeanalizowano dokumentację fotograficzną. Przesłuchano świadków.

1.17. Informacje o organizacjach i działalności administracyjnej.

Nie było

1.18. Informacje uzupełniające

Nie było.

Zapoznanie z projektem raportu końcowego.

Zgodnie z § 15 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 roku (Dz.U. 35 poz.225), w dniu 02 lutego 2012 roku z projektem Raportu Końcowego poważnego incydentu samolotu Jak-12M kategorii „Specjalnej” o znakach rozpoznawczych SP-KRD, jaki miał miejsce w miejscowości Bezmiechowa Górna, na lądowisku Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w dniu 25 października 2010 roku, zapoznał się pilot tego samolotu. Zgłoszone uwagi znajdują się w „Protokole zapoznania z projektem raportu końcowego”. Nie wniósł zastrzeżeń ani uwag, mających na celu określenie okoliczności i przyczyn tego wypadku.

1.19. Nowe metody badań

Nie stosowano.

2. ANALIZA.

2.1. Poziom wyszkolenia

Poziom wyszkolenia teoretycznego i praktycznego pilota nie budził zastrzeżeń.

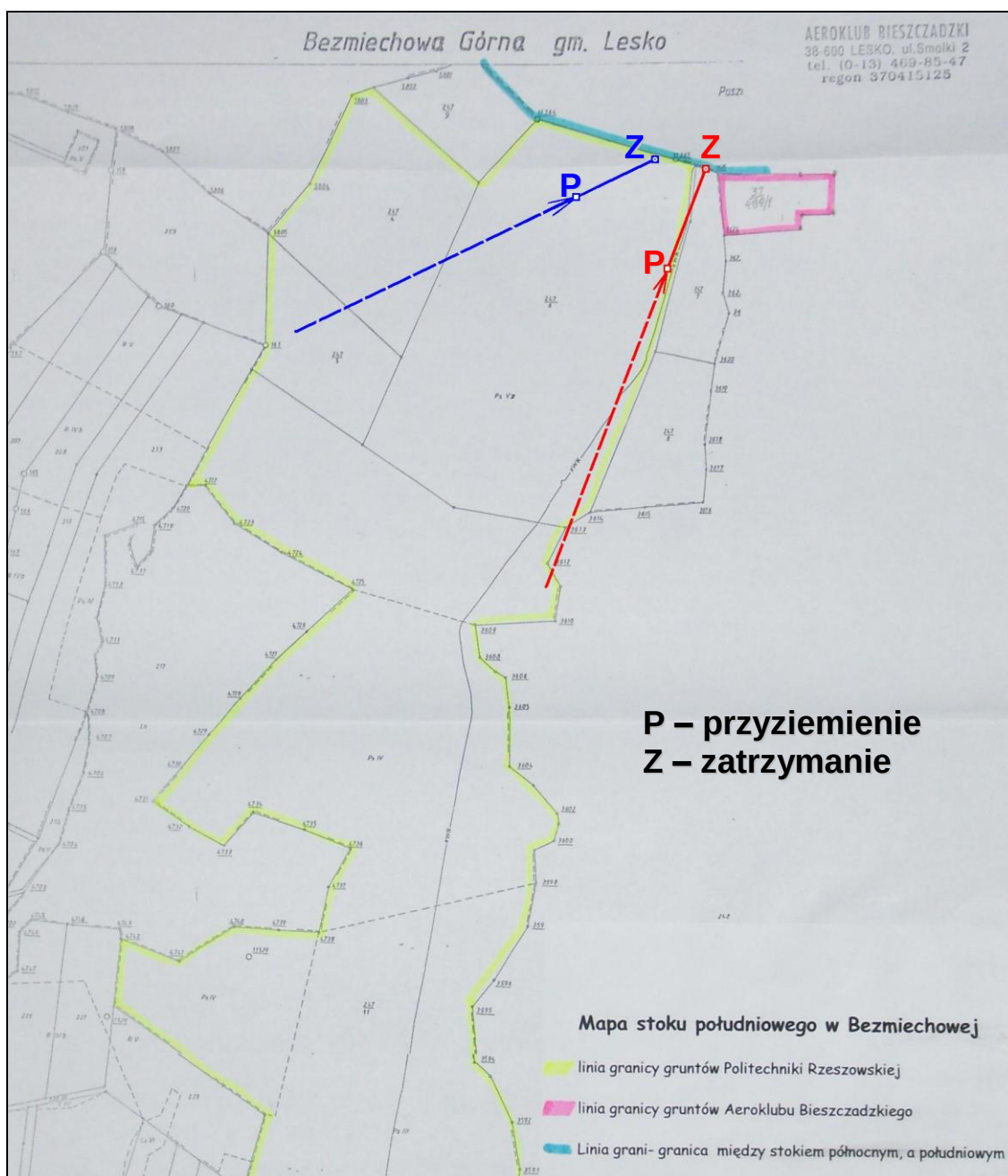
2.2. Organizacja i przebieg lotów

Miejsce, w którym doszło do incydentu lotniczego, położone jest na południowym stoku Gór Słonnych w Bezmiechowej Górnej. W okresie przedwojennym było to znane szybowisko. W miejscu, gdzie przed II wojną światową stał budynek szkoły szybowcowej, wybudowany został przez Politechnikę Warszawską i Politechnikę Rzeszowską gmach Międzyuczelnianego Wielofunkcyjnego Laboratorium Naukowo-Badawczego. W dniu 28.08.2004 r. budynek ten został uroczystie przekazany naukowcom i studentom ww. uczelni. Laboratorium to otrzymało imię płk pil. Tadeusza Góry.

Trudno określić miejsce przypuszczalnego planowanego lądowania przewidzianego przez pilota samolotu Jak-12M, gdyż zgodnie z jego oświadczeniem przewidywał lądowanie na szczycie stoku Słonnego, w miejscu faktycznie nieprzewidzianym do wykonywania lądowań samolotów i wymagającym

podejmowania podwyższonego ryzyka oraz posiadania szczególnych kwalifikacji przy podjęciu takiej próby.

Pilotowi miejsce to było znane, ponieważ kilkakrotnie na nim już lądował w celach demonstracji swoich umiejętności lotniczych. Kierunek podejścia jak i samo miejsce lądowania podawane przez pilota w jego oświadczeniu są niezgodne z tym, co zeznali naoczni świadkowie jak również tym, co pokazują wykonane przez jednego z nich zdjęcia jego startu.



Mapa południowego stoku Bezmiechowej z zaznaczonymi granicami działek oraz trajektoriami lądowania samolotu SP-KRD: kolor czerwony – wg pilota, kolor niebieski – wg świadków zdarzenia.

Motywy wykonywania bardzo częstych przelotów i lądowań przez pilota w Bezmiechowej Górnej oraz tego wykonanego w dniu 25.10.2010 r. były względy natury psychologicznej i emocjonalnej. Pilot przez okres około 13 lat pracował na

RAPORT KOŃCOWY

szybowisku w Bezmiechowej Górnej w charakterze instruktora i administratora oraz współpracował z poprzednimi władzami Politechniki Rzeszowskiej w zakresie reaktywowania ośrodka. Uważał i nadal uważa, że zakazy oraz zarządzenia nowych Władz nie dotyczą jego osoby, gdyż to on tworzył podwaliny wykonywania lotów w tym rejonie i to on najlepiej wie, co jest bezpieczne.



Sekwencja 4 zdjęć startu samolotu Jak-12M SP-KRD, wykonanych przez jednego ze świadków zdarzenia z dolnego tarasu budynku Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej.

Pilot samolotu Jak-12M posiadał informacje o Zarządzeniach Dyrektora Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej Nr 8/09 z dnia 01 grudnia 2009 roku w sprawie lądowań na górnej części lądowiska Bezmiechowa oraz Nr 3/10 z dnia 15 października 2010 roku (wydanym po śmiertelnym zdarzeniu lotniczym w dniu 09 października 2010 roku) zabraniającego wykorzystywania górnego pasa do lądowania szybowców i samolotów.

Ponadto w dniu 11 listopada 2010 roku o godzinie 11:05 LTM ten sam pilot, bez jakichkolwiek uzgodnień z zarządzającym Akademickim Ośrodkiem Szybowcowym oraz wbrew obowiązującym zakazom, ląduje na górnym pasie szybowcem Mucha, którego jest właścicielem (Incydent nr 1250/10). Na uwagę zasługuje fakt, że podczas lądowania szybowca na pasie znajdowały się osoby przygotowujące szybowce do lotów szkolnych oraz osoby trzecie.

Po około jednej godzinie od lądowania w dniu 25 października nastąpiło znaczne pogorszenie pogody. Pułap chmur obniżył się do wysokości szczytu, a widoczność spadła poniżej 100 metrów. W tych warunkach, które były poniżej VMC (samoloty dzień: podstawa chmur 850 m n.p.m., widzialność 2000 m – loty VFR, patrz „Instrukcja Użytkowania Innego Miejsca Przystosowanego Do Startów i Lądowań Statków Powietrznych, Bezmiechowa 01.04.2007 r., Rozdział 3. Procedury wykonywania lotów) pilot nie informując o zamiarze odlotu zarządzającego lądowiskiem, wykonał start odlatując w kierunku południowym.

Pilot w swoim oświadczeniu pisze, że przed startem zatelefonował do Weremienia (lądowisko startu w locie do Bezmiechowej) by uzyskać informacje o pogodzie i sytuacji lotniczej, na co otrzymał odpowiedź, że *...”loty w Weremieniu się odbywały za wyciągarka, a podstawa chmur wynosiła 250 m n.p.l.”...*

Sam proces szkolenia na szybowisku Aeroklubu Bieszczadzkiego Weremień nie był zagadnieniem związanym z badaniem poważnego incydentu lotniczego jednak warunki pogodowe podane w oświadczeniu dyrektora wymienionego Aeroklubu same mówią za siebie, jako nie zgodne z obowiązującymi przepisami.

3. WNIOSKI KOŃCOWE

3.1. Ustalenia Komisji

Na podstawie zebranych materiałów PKBWL ustaliła następujące fakty oraz okoliczności zdarzenia:

1. Lądowanie samolotu Jak-12M znak rozpoznawczy SP-KRD odbyło się wbrew zarządzeniom Dyrektora Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej nr 8/09 z dnia 01 grudnia 2009 roku oraz nr 3/10 z dnia 15 października 2010 roku w sprawie lądowania na górnej części lądowiska w Bezmiechowej.

2. Odlot samolotu został wykonany w warunkach atmosferycznych poniżej minimalnych określonych dla lotów w warunkach VMC (samoloty dzień: podstawa chmur 850 m n.p.m., widzialność 2000 m – loty VFR, „Instrukcja Użytkowania Innego Miejsca Przystosowanego Do Startów i Lądowań Statków Powietrznych, Bezmiechowa 01.04.2007 r., Rozdział 3. Procedury wykonywania lotów).
3. Dokumentacja statku powietrznego była prowadzona niestarannie (liczne poprawki).
4. Samolot był sprawny technicznie.
5. Badania lotniczo-lekarskie pilota były ważne.
6. Stan zdrowia pilota nie miał wpływu na zaistnienie zdarzenia.
8. Ciężar i położenie środka ciężkości samolotu mieściły się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie.

3.2. Przyczyny zdarzenia

1. Wykonanie lądowania na górnym pasie lądowiska Bezmiechowa, bez uzyskania zgody zarządzającego i bez nawiązania łączności, co stworzyło zagrożenie dla przebywających tam osób i było niezgodne z zarządzeniami Dyrektora Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej nr 8/09 z dnia 01 grudnia 2009 roku oraz nr 3/10 z dnia 15 października 2010 roku w sprawie lądowania na górnej części lądowiska w Bezmiechowej.
2. Start z lądowiska w warunkach pogodowych poniżej minimalnych warunków atmosferycznych określonych w Instrukcji Użytkowania Innego Miejsca Przystosowanego Do Startów i Lądowań Statków Powietrznych (Bezmiechowa 01. 04. 2007 r., Rozdział 3. Procedury wykonywania lotów).

4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

Nie zaproponowano.

Komentarz:

Komisja pragnie przypomnieć, że zarządzający lotniskami o statusie niepublicznym, lądowiskami oraz innymi miejscami przystosowanymi do startów i lądowań, mają prawo wydawać zgodę lub zabronić wykonywania na nich operacji lotniczych, a pilot ma obowiązek uzyskać zgodę od zarządzającego na wykonanie operacji lotniczej.

5. ZAŁĄCZNIKI

Bez załączników.

KONIEC

Kierujący zespołem badawczym

mgr inż. pil. dośw. Andrzej Pussak *podpis na oryginale*