

Pokazy lotnicze w sezonie 2016 r. – analiza oraz wnioski i zalecenia

Poniżej przedstawiono wyniki analizy dotyczącej pokazów lotniczych zorganizowanych w 2016 r. na podstawie przeprowadzonych kontroli przez inspektorów ULC.

W 2016 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

1. **wydał 28 decyzji na tzw. duże pokazy lotnicze** (na podstawie art. 123 ust. 1b ustawy Prawo lotnicze),
2. **wydał 48 decyzji na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych**, w tym:
 - a) 28 na tzw. duży pokaz lotniczy (art. 123 ust. 1b ustawy Prawo lotnicze) oraz
 - b) 20 na tzw. mały pokaz lotniczy (art. 123 ust. 1d),
3. **otrzymał powiadomienia o 30 tzw. małych pokazach lotniczych** (na podstawie art. 123 ust. 1d ustawy Prawo lotnicze),

Prezes ULC wydał łącznie **76 decyzji**.

W pokazach lotniczych uczestniczyło łącznie **878 statków powietrznych**.

Inspektorzy Biura Zarządzania Bezpieczeństwem (LBB) skontrolowali łącznie 34 pokazy, a w tym:

- 24 tzw. duże pokazy (art. 123 ust. 1b ustawy Prawo lotnicze),
- 10 tzw. małych pokazów (art. 123 ust. 1d ustawy Prawo lotnicze).

Pokazy lotnicze są imprezą wysokiego ryzyka.

Brak przestrzegania i znajomości przepisów może skutkować nie wydaniem przez Prezesa ULC decyzji zezwalającej na przeprowadzaniem pokazu lotniczego lub zawieszeniem pokazu lotniczego w trakcie jego trwania, a w najgorszym przypadku może nawet doprowadzić do katastrofy lotniczej o dużej skali

Poniżej przedstawiono ocenę i najważniejsze wnioski mające na celu podwyższenie poziomu bezpieczeństwa podczas tego typu imprez oraz zwiększenie świadomości na temat zagrożeń i ryzyk z tym związanych dla organizatorów pokazów.

1. Dokumentacja pokazu lotniczego

Najczęstsze problemy związane ze składaniem dokumentacji pokazu lotniczego, to:

- organizator pokazu lotniczego w związku z brakiem wystarczającej wiedzy lotniczej, często nie składa właściwego wniosku oraz programu pokazu lotniczego w zależności od wielkości imprezy lotniczej dotyczącej art. 123 ust. 1b oraz art.123 ust. 1d ustawy Prawo Lotnicze,

- nieprzestrzeganie terminów składania wniosków (30 dni – art.123 ust.1b oraz 14 dni – art. 123 ust. 1d),
- niewłaściwe podanie wymiarów strefy pokazu lotniczego, w zależności od kategorii statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, gdzie należy podać długość i szerokość strefy w metrach w formie prostokątu, a nie okręgu lub bliżej nieokreślonej bryły,
- brak uwzględnienia w programie pokazu treningu dla załóg statków powietrznych przed pokazem lotniczym,
- organizator pokazu na podstawie art. 123 ust. 1d umieszcza w programie pokazu lotniczego imitacje tj. działań ratowniczych, działań agrolotniczych, działań taktycznych, gaszenia pożaru, lądowania nad drogą startową oraz zawodów lotniczych co jest niezgodne z prawem, gdyż tego typu imitacje są dozwolone tylko w art. 123 ust. 1b,
- brak lub złe umiejscowienie strefy skoków spadochronowych w stosunku do strefy dla publiczności oraz przeszkód lotniczych zagrażających bezpieczeństwu skoczków,
- niewłaściwy szkic terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego (mapy pokazu). Często złe wyznaczenie granicy strefy pokazu, opisu strefy dla publiczności wraz z określeniem bezpiecznej odległości, brak miejsc wyznaczonych do lądowań awaryjnych, brak oznaczenia przeszkód lotniczych, które są istotne dla bezpiecznego przeprowadzania operacji lotniczych, brak miejsca ustawienia sprzętu lotniczego wyznaczonego do pokazu lotniczego oraz brak centralnego punktu pokazu lotniczego, co jest istotne podczas wykonywania figur akrobacji lotniczej,
- niewłaściwe wyznaczanie osób funkcyjnych, których wiedza i umiejętności powinny być adekwatne do pełnionej funkcji podczas pokazu lotniczego,
- brak oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego, a w konsekwencji brak wprowadzenia ograniczeń wynikających z oceny ryzyka w postaci ograniczenia wysokości i prędkości lotu, dozwolonych manewrów, eksploatacji statków powietrznych oraz innych ograniczeń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa wykonywania lotów podczas pokazu lotniczego z uwzględnieniem uprawnień lotniczych załóg statków powietrznych uczestniczących w pokazie lotniczym,
- brak ustalenia oddzielnej częstotliwości na czas trwania pokazu lotniczego dla łączności radiowej pomiędzy kierownikiem lotów a załogami statków powietrznych oraz brak zapasowej radiostacji w razie wystąpienia awarii radiostacji podstawowej,
- brak ustalenia minimalnych warunków atmosferycznych dla poszczególnych figur wykonywanych w ramach pokazu,
- niedołączanie do kompletu dokumentacji zezwolenia władz lokalnych na przeprowadzenie imprezy masowej,
- błędne wnoszenie opłat za statki powietrzne uczestniczące w pokazie lotniczym oraz brak opłaty skarbowej za upoważnienie do występowania przed Prezesem ULC w sprawie pokazów lotniczych,
- błędy w programie pokazu lotniczego dotyczące:
 - a) imion i nazwisk pilotów biorących udział w pokazie oraz ich uprawnień,

- b) typów statków powietrznych biorących udział w pokazie,
 - c) nie uwzględnienia wszystkich czynności wykonywanych przez pilotów podczas pokazu lotniczego,
 - d) nie podawanie wymaganych wysokości oraz prędkości lotu,
 - e) nie podawanie wymaganych minimalnych wysokości lotu (uzależnionych od doświadczenia i umiejętności pilota i typu statku powietrznego),
- nie przedstawianie szczegółowego harmonogramu pokazu lotniczego (z uwzględnieniem graficznego przedstawienia figur, dokładnego lokalnego czasu trwania pokazu, rodzaju figur akrobacji lotniczych, ugrupowania formacji, liczby statków biorących udział w danym punkcie programu formacji, wysokości minimalnej i maksymalnej, które będą wykonywane podczas pokazu lotniczego),
 - brak rezerwowania stosownej przestrzeni powietrznej dla zorganizowania i przeprowadzenia pokazu lotniczego,
 - brak oświadczeń o powiadomieniu o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego właściwej władzy lokalnej (ze względu na miejsce pokazu lotniczego) takich jak: komendanta powiatowego Policji, Państwowej Straży Pożarnej, dysponentów zespołów ratownictwa medycznego oraz państwowego inspektora sanitarnego (art.123 ust.1d),
 - brak przygotowania procedur działania w sytuacjach awaryjnych (plany reagowania awaryjnego).

2. Infrastruktura niezbędna do przeprowadzenia pokazu lotniczego.

W wyniku przeprowadzonych inspekcji przez ULC najczęstsze problemy związane z inspekcją infrastruktury, to brak faktycznego sprawdzenia przez organizatora przed pokazem:

- rzeczywistego usytuowania miejsc, granic stref i występujących przeszkód (zgodnie z zawartym w programie pokazu szkicem terenu miejsca przeprowadzenia pokazu),
- zabezpieczenia strefy dla publiczności,
- dróg ewakuacyjnych oraz ich drożności,
- oznaczenia miejsca zgrupowania osób po ewakuacji,
- miejsca wystawy statycznej dla statków powietrznych pod kątem zabezpieczenia przeciwpożarowego, kotwic, ogrodzenia,
- miejsc postojowych statków powietrznych biorących czynny udział w pokazie lotniczym (nie są odpowiednio zabezpieczone przed wtargnięciem osób nieuprawnionych),
- miejsca „cichego wypoczynku” wyznaczonego dla pilotów uczestniczących w pokazie,
- miejsca dla osób funkcyjnych odpowiedzialnych za ruch naziemny i brak przygotowania procedur działania w sytuacjach awaryjnych oraz ich przedstawienia uczestnikom pokazu,
- miejsca kierowania lotami tzw. wieży (jej usytuowanie i zapewnienie dobrej widoczności oraz jej wyposażenie m.in. środki łączności),
- stref dla publiczności (zachowanie bezpiecznej odległości od strefy pokazu),

- linii pokazu i jej widoczności dla pilotów z powietrza,
- centralnego punktu pokazu lotniczego i jego widoczności dla pilotów z powietrza,
- stref tankowania statków powietrznych, uzupełniania gazów lub płynów technicznych (zabezpieczenie przed wtargnięciem osób niepożądanych),
- właściwego rozmieszczenia służb tj. staży pożarnej, pogotowia ratunkowego i innych właściwych służb w zależności od miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego,
- wyposażenia osób funkcyjnych w odpowiednie kamizelki i identyfikatory,
- stanu dróg startowych oraz kołowania,
- miejsc dla osób palących.

3. Odprawa przed pokazem lotniczym

a) z osobami funkcyjnymi

Najczęstsze problemy:

- brak odprawy z osobami funkcyjnymi,
- brak przydzielenia szczegółowych zdań dla każdej osoby funkcyjnej (przez organizatora pokazu/ dyrektora pokazu),
- nieobecność wszystkich osób funkcyjnych podczas odprawy,
- brak wyznaczenia miejsc dla osób funkcyjnych odpowiedzialnych za ruch naziemny,
- brak przygotowania procedur działania w sytuacjach awaryjnych oraz ich przedstawienia uczestnikom pokazu.

b) ze służbami lokalnymi

Najczęstsze problemy związane podczas odprawy:

- brak odprawy z policją, strażą pożarną, pogotowiem ratunkowym, służbami sanitarnymi oraz ochroną,
- brak przydzielenia szczegółowych zadań dla każdej ze służb,
- brak przedstawienia osób funkcyjnych wszystkim służbom,
- nie przedstawienie przez organizatora/ dyrektora pokazu służbom zidentyfikowanych zagrożeń bezpieczeństwa,
- brak przedstawienia procedur reagowania awaryjnego na zidentyfikowane zagrożenia,
- brak wskazania służbom porządkowym ustalonych procedur poruszania się terenie pokazu lotniczego,
- brak przedstawienia przez organizatora/ dyrektora pokazu stosownym służbom informacji o potencjalnych miejscach tworzenia się tzw. „dzikich stref publiczności”,
- nie ustalenia awaryjnej łączności (komunikacji) ze służbami (obciążenie linii telefonicznych, hałas),

- brak przypomnienia przez organizatora/ dyrektora pokazu o zagrożeniach związanych ze sprzedażą alkoholu i innych substancji odurzających,
- brak przypomnienia przez organizatora/ dyrektora pokazu o zagrożeniach związanych z przedmiotami pozostawionymi bez opieki,
- brak poinformowania służb o planowanym użyciu materiałów wybuchowych, pirotechnicznych oraz laserów i skutkach ich użycia,
- brak przekazania planów statków powietrznych dotyczące miejsc niebezpiecznych np. paliwo, akumulatory, pironaboje itp.

c) z pilotami/zalogami/zabezpieczeniem technicznym

Najczęstsze problemy:

- brak przedstawienia osób funkcyjnych podczas odpraw,
- brak weryfikacji stanu zdrowia pod kątem pełnienia czynności lotniczych (w tym weryfikacja trzeźwości),
- nie sprawdzenie obecności dowódców/przedstawicieli statków powietrznych przed rozpoczęciem odprawy,
- brak informacji o przeprowadzonej inspekcji infrastruktury w tym dokonania inspekcji stanu drogi startowej, dróg kołowania, miejsc parkingowych oraz miejsc postojowych statków powietrznych,
- niepełne przedstawienie wszystkich zadań i informacji dotyczących pokazu lotniczego m.in. miejsca i czasu trwania pokazu lotniczego, strefy dla publiczności, częstotliwości radiowych, planowanego programu pokazu, kontaktu do osób funkcyjnych, postępowania w sytuacji awaryjnych w locie i na ziemi, informacji o lotniskach zapasowych i minimalnych warunkach atmosferycznych, tras dolotowych i odlotowych do stref wyczekiwania, warunków wykonywania lotów i centralnego punktu pokazu lotniczego (punkt odniesienia dla pilotów),
- niepełne przedstawienie sytuacji i zagrożeń, które spowodują przerwanie pokazu m.in. wlatywanie nad publiczność, wtargnięcia na drogi kołowania i drogi startowe, niekontrolowane wloty w strefę oraz przekraczanie linii pokazu,
- nie przekazywanie informacji przypominającej o konieczności sprawdzania ilości paliwa w statkach powietrznych,
- brak informacji o zmianach w programie pokazu lotniczego,
- brak informacji dotyczących użycia materiałów wybuchowych/pirotechnicznych i związanych z tym zagrożeń i skutków ich użycia,
- brak przedstawienia oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego,
- brak informacji o wprowadzeniu ograniczeń wynikających z oceny ryzyka w postaci ograniczenia wysokości i prędkości lotu, dozwolonych manewrów, eksploatacji statków powietrznych oraz innych ograniczeń z uwzględnieniem uprawnień lotniczych załóg statków powietrznych, uczestniczących w pokazie lotniczym,

- brak informacji o konieczności przestrzegania ograniczeń czasu pełnienia czynności lotniczych, w tym czasu blokowego oraz przerw,
- brak informacji o konieczności potwierdzenia własnoręcznym podpisem uczestnictwa w odprawach.

d) Szkolenie służb ratowniczych z pilotami

Najczęstsze problemy to brak przeszkolenia służb ratowniczo-gaśniczych w zakresie awaryjnej obsługi statków powietrznych dotyczących otwierania kabiny, odpinania pasów, wskazania miejsc niebezpiecznych tj. akumulatory, paliwo, pironaboje itp.

4. Prowadzenie pokazu lotniczego

Najczęstsze problemy:

- brak zabezpieczenia miejsc szczególnie chronionych tj. stref dla publiczności, miejsc tankowania, płaszczyzn postojowych statków powietrznych biorących udział w pokazie, wtargnięcia na drogi startowe i kołowania,
- brak właściwego oznaczenia (kamizelki, identyfikatory) osób mogących poruszać się po terenach zastrzeżonych
- brak łączności pomiędzy osobami funkcyjnymi m.in. listy kontaktowe numerów awaryjnych,
- brak zabezpieczenia przeciwpożarowego miejsc postojowych statków powietrznych wystawy statycznej oraz brak opiekuna,
- brak reakcji na tworzenie się „dzikich stref publiczności” np. lokalnych dróg dojazdowych,
- niedrożne drogi ewakuacyjne na terenie pokazu oraz w strefie publiczności,
- brak reakcji na obecność nieuprawnionych osób w strefach zastrzeżonych,
- brak reakcji na niewłaściwe umiejscowienie służb ratowniczo-gaśniczych (brak pełnego widoku na pole startów i lądowań oraz innych miejsc zagrożonych),
- brak reakcji na wnoszone przedmioty zabronione m.in. balony, ładunki pirotechniczne,
- brak alternatywnego źródła łączności pomiędzy kierownikiem lotów a pilotami statków powietrznych (na wypadek awarii radiostacji prowadzącej),
- wykonywanie lotów treningowych bez wymaganego pisemnego zgłoszenia w ramach programu pokazu,
- brak uwzględniania zmian w programie pokazu przez dyrektora pokazu lotniczego,
- wloty nieuprawnionych statków powietrznych w strefę pokazu,
- brak zgłoszeń zdarzeń lotniczych w ramach obowiązkowego systemu raportowania,
- nie zachowanie minimalnych odstępów statków powietrznych od strefy dla publiczności,

- brak przestrzegania minimalnych wysokości przez statki powietrzne podczas pokazu lotniczego w zależności od kategorii prędkościowej statku powietrznego (w tym balony),
- nie zachowanie minimalnych odległości od linii pokazu do strefy dla publiczności przez statki powietrzne podczas pokazu lotniczego (w zależności od kategorii prędkościowej statku powietrznego),
- nie zachowanie minimalnych odległości od miejsca wyznaczonego do strefy dla publiczności podczas wykonywania skoków spadochronowych,
- brak reakcji kierownika lotów na naruszenia warunków wykonywania lotów przez pilotów podczas pokazu lotniczego,
- brak reakcji na przebywanie nieuprawnionych osób w kabinie dowódcy statku powietrznego (nie będących członkami załogi podczas pokazu),
- brak oznaczenia wydzielonych miejsc dla osób palących,
- brak reakcji na pojawiające się zagrożenie ze strony ptaków itp.
- brak prawidłowego zabezpieczenia statków powietrznych – kotwiczenie/podstawki pod koła, środki gaśnicze,
- brak właściwego oznakowania przeszkód lotniczych (w szczególności podczas pokazów nocnych).

5. Odprawa po pokazie:

Najczęstsze problemy:

- brak odprawy podsumowującej z osobami funkcyjnymi,
- brak oceny pracy osób funkcyjnych, służb porządkowych i innych służb lokalnych,
- nie przeprowadzenie analizy zagrożeń wynikających z przeprowadzonego pokazu lotniczego celem wykorzystania ich przy organizowaniu następnych pokazów.

6. Rola dyrektora oraz organizatora pokazu lotniczego

a) wnioski

Coraz częściej dyrektorzy pokazu mają problemy ze zrozumieniem ich własnej funkcji podczas przygotowania oraz przeprowadzenia pokazów lotniczych.

Zapominają, że rolą dyrektora pokazów lotniczych jest zorganizowanie i przeprowadzenie bezpiecznego pokazu lotniczego. Zdarza się, że dyrektor pokazu lotniczego pełni funkcję organizatora jednocześnie, jednak są to dwie różne funkcje. Dyrektor powinien zorganizować pokaz lotniczy z punktu widzenia przepisów lotniczych, spełnienia wymogów przepisów ustawy prawo lotnicze, a w szczególności obowiązującego rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.

Dyrektor pokazu lotniczego powinien jasno delegować swoje zadania i wyznaczać osoby funkcyjne, aby nie zajmować się czynnościami typowo administracyjnymi i obsługowymi

(przyjmowanie gości typu VIP, zapewnianie cateringu itp.) należącymi do organizatora pokazu.

Dlatego to na organizatorze spoczywa obowiązek skoordynowania wszystkich przedsięwzięć podejmowanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także wszelkiego zaopatrzenia w związku z imprezą.

Dyrektor pokazu ma posiadać zdolności menadżerskie w zakresie organizacji i przeprowadzenia części lotniczej pokazu. To od dyrektora pokazu lotniczego zależy, czy do zabezpieczenia pokazu lotniczego wyznaczył właściwe osoby funkcyjne, dobrze przygotowane, z właściwymi uprawnieniami na poszczególne stanowiska. To on wyznacza dodatkowe osoby funkcyjne, jeżeli uzna to za stosowne. To dyrektor musi dokładnie określić zadania poszczególnych osób z dokładnym podziałem zakresów ich odpowiedzialności.

Dyrektor nie może być obciążany innymi obowiązkami niż związanymi z operacjami lotniczymi. Rolą dyrektora jest, aby poinformował organizatora pokazu lotniczego, gdzie kończy się jego kompetencja, a gdzie zaczyna się odpowiedzialność organizatora. Tego typu problemy powinny być załatwiane dużo wcześniej na spotkaniach/odprawach przed pokazami.

Zajmowanie się przez dyrektora pokazu lotniczego innymi zadaniami doprowadza do sytuacji, że nie posiada on czasu na przeprowadzenie szczegółowej odprawy przed pokazami lotniczymi (sprawdzenie dokumentacji, odprawa ze wszystkimi służbami lokalnymi, odpowiedzialnymi za działania podczas pokazu tj. straż pożarna, pogotowie ratunkowe i inne właściwe służby w zależności od miejsca pokazu).

Dyrektorzy często nie mają przygotowanych harmonogramów przeprowadzenia odpraw i dlatego odprawa nie zawiera wszystkich istotnych informacji, które powinny być przekazane.

To od dyrektora pokazu lotniczego zależy, czy do pokazu lotniczego zostali wyznaczeni właściwi piloci lub zespoły akrobacyjne. Dyrektor nie może angażować pilotów, którzy notorycznie naruszają prawo związane z pokazami lotniczymi. Dyrektorzy pokazów lotniczych nie wyznaczają minimalnych odległości między osią drogi startowej, a granicą strefy dla publiczności przy starcie i lądowaniu podczas pokazu lotniczego dla poszczególnych rodzajów statków powietrznych. Dyrektorzy pokazów lotniczych nie sprawdzają odpowiednio wcześniej minimalnego nalotu pilotów w charakterze dowódcy na statku powietrznym, na którym wykonują loty podczas pokazów lotniczych oraz obowiązku, czy w okresie ostatnich 90 dni wykonali co najmniej 6 lotów akrobacyjnych.

Dyrektorzy często dokonują zmian w programie pokazu, natomiast nie dokonują zapisów tych zmian, co jest bezwzględnie wymagane. Dyrektorzy zapominają o przygotowaniu właściwej infrastruktury pokazów lotniczych m.in. usytuowanie miejsca kierowania lotami (tzw. wieży), stref dla publiczności, stref wystawy statycznej, stref parkowania statków powietrznych. Często dochodzi do sytuacji, gdy wyznaczona linia pokazu jest niewidoczna dla pilotów z powietrza. Również występują problemy z właściwym wygradzeniem i

zabezpieczeniem wystawy statycznej statków powietrznych w sprzęt przeciwpożarowy oraz przed wtargnięciem osób nie uprawnionych.

Często dochodzi do sytuacji, w której jest brak wyznaczonych „cichych miejsc wypoczynku” dla załóg biorących udział w pokazie. Zdarza się, że dyrektor nie wyznacza dróg ewakuacyjnych dla zgromadzonej publiczności z określeniem miejsca zbiórki po ewakuacji. Również parkingi dla samochodów są źle usytuowane (znajdują się w granicach strefy pokazu).

Dyrektorzy zapominają o wyznaczeniu centralnego punktu pokazu lotniczego co jest istotne podczas wykonywania figur akrobacji lotniczych przez pilotów.

Dyrektor pokazu lotniczego nie wyznacza linii pokazu w zależności od prędkościowej kategorii statków biorących udział w pokazie lotniczym oraz nie wyznacza strefy kołowania statków powietrznych w odpowiedniej odległości od strefy publiczności. Zdarza się, że strefy tankowania paliwa, uzupełnienie gazów lub płynów technicznych są niewłaściwie zabezpieczone i chronione przed wtargnięciem osób niepożądanych. Często dochodzi do sytuacji gdzie nie wyznacza się stref dla osób i statków powietrznych biorących udział w lotach zapoznawczych bądź widokowych.

b) zalecenia

Zaleca się, aby organizator pokazów lotniczych zatrudnił właściwą i kompetentną osobę na stanowisko dyrektora pokazu lotniczego, posiadającą odpowiednie przygotowanie do realizacji tego przedsięwzięcia.

Zarówno organizator jak i dyrektor pokazu lotniczego, muszą wykazać się większą znajomością przepisów dotyczących składania pełnej dokumentacji, organizacji i przebiegu pokazu lotniczego. Organizator musi brać czynny udział w reagowaniu na wszelkie sytuacje, które mają miejsce w czasie jego trwania.

Dyrektor pokazu nie może być jednocześnie organizatorem, są to dwie diametralnie różne funkcje.

7. Przepisy dotyczące organizacji i przeprowadzenia pokazów lotniczych

Pokazy lotnicze uregulowane zostały przez szereg aktów prawnych w randze ustawy lub rozporządzenia. Zgodnie z art. 123 ust. 1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605 z późn. zm.), przez pokaz lotniczy należy rozumieć loty statków powietrznych organizowane dla publiczności w celu zademonstrowania sprzętu lotniczego lub umiejętności pilotów, które nie są:

- 1) wykonywane wyłącznie w ramach szkolenia lub treningu;
- 2) organizowane wyłącznie w celach handlowych lub zawodowych.

Zorganizowanie pokazu lotniczego, zgodnie z art. 123 ust. 1b, wymaga uzyskania właściwej zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, udzielanej na wniosek organizatora pokazów lotniczych, złożony co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem pokazu, wraz z programem, jeżeli spełnione są wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach wydanych na podstawie art. 123 ust. 1f, tj. przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz. U. z 2015 r., poz. 956). W rozporządzeniu tym określone zostały w szczególności:

- 1) wyjątki od zakazu wykonywania przez statki powietrzne lotów próbnych, akrobacyjnych oraz organizowania pokazów lotniczych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności
- 2) szczegółowe wymogi bezpieczeństwa podczas organizacji i prowadzenia pokazów,
- 3) szczegółowe warunki organizacji i prowadzenia pokazów oraz lotów próbnych i akrobacyjnych

Zgodnie z art. 123 ust. 1d ustawy Prawo lotnicze, spod obowiązku uzyskania zgody Prezesa Urzędu wyłączone są pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000. O zamiarze zorganizowania takich pokazów należy jednak powiadomić Prezesa Urzędu na co najmniej 14 dni przed planowanym terminem pokazu wraz z podaniem programu.

W przypadku wszystkich pokazów, a więc o których mowa w z art. 123 ust. 1b oraz 1d, zgodnie z § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia, w drodze decyzji Prezesa Urzędu obniżona może zostać określona w rozporządzeniu wysokość lotu wykonywanego w ramach pokazu lotniczego, dla poszczególnych pilotów, wskazanych we wniosku:

- 1) organizatora pokazu lotniczego, o którym mowa w art. 123 ust. 1b ustawy Prawo lotnicze, złożony wraz z programem pokazu lotniczego;
- 2) organizatora pokazu lotniczego, o którym mowa w art. 123 ust. 1d ustawy Prawo lotnicze, złożony nie później niż na 14 dni przed planowanym terminem pokazu lotniczego.

Należy mieć również na uwadze, że pokazy lotnicze – jak to zostało wskazane na wstępie – podlegają nie tylko ww. przepisom, ale również regulacjom zawartym w innych aktach prawnych, tj.:

1. ustawie z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2139, z późn. zm.),
2. ustawie z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1166, z późn. zm.),

3. rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz. U. z 2013 r., poz.487).

8. Zgłaszanie pokazów lotniczych do Prezesa ULC

Szczegółowe informacje dotyczące organizacji pokazów, wzory formularzy, dane kontaktowe umieszczone są na stronie:

<http://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/pokazy-lotnicze>