



# DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 30 marca 2005 r.

Nr 2

## TREŚĆ:

Poz.:

### ZARZĄDZENIA:

- 7 – Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 stycznia 2005 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Tymczasowych Materiałów Doradczych (TGL) . . . . . 31
- 8 – Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lutego 2005 r. w sprawie klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych . . . . . 32

### WYTYCZNE:

- 9 – Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2005 r. zmieniające wytyczne w sprawie kierowania lotami szkolnymi . . . . . 35
- 10 – Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 lutego 2005 r. w sprawie zasad organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych . . . . . 35

### DECYZJE:

- 11 – Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 stycznia 2005 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Procedury obiegu dokumentów przy wydawaniu/ wymianie licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz przy wpisywaniu dodatkowych uprawnień lotniczych . . . . . 67
- 12 – Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 stycznia 2005 r. w sprawie zatwierdzenia wykazu stref niebezpiecznych . . . . . 73

### OBWIESZCZENIA:

- 13 – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera . . . . . 77
- 14 – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 lutego 2005 r. w sprawie zalecanych metod spełnienia wymagań przepisu JAR-OPS 1.1255(c)(2) oraz Międzynarodowej Normy podanej w rozdziale 13, pkt 13.2.3(b) Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym . . . . . 81

### KOMUNIKAT:

- 15 – Komunikat Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 marca 2005 r. w sprawie zmiany numerów rachunków bankowych związanych z pobieraniem opłat lotniczych . . . . . 82

## 7

### ZARZĄDZENIE NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 21 stycznia 2005 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Tymczasowych Materiałów Doradczych (TGL)

Na podstawie art. 21 ust 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54,

poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278, poz. 2755) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się dostosowania poniższe Tymczasowe Materiały Doradcze (TGL *Temporary Guidance Leaflets*):

- 1) Zadania inspekcji JAR-145 (TGL 2);
- 2) Wspecjalizowane usługi w JAR-145 (TGL 4);
- 3) Najmniejsze organizacje JAR-145 (TGL 5);
- 4) Definicja obsługi liniowej dla potrzeb JAR-145 (TGL 6);
- 5) Niezależność personelu monitorującego jakość w JAR-145 (TGL 8);
- 6) Wzajemne odniesienia organizacji obsługowych i producentów sprzętu lotniczego dla potrzeb JAR-145 (TGL 9);
- 7) Wystawianie formularza Nr 1 JAA lub jego ekwiwalentu dla podzespołów statków powietrznych magazynowanych przed wejściem w życie JAR-145 i JAR-21 i nie zamontowanych w statkach powietrznych oraz dla podzespołów demontowanych jako sprawne ze statków powietrznych będących w eksploatacji lub wyłączonych z eksploatacji (TGL 10);
- 8) Akceptowanie podzespołów statków powietrznych i materiałów dla potrzeb JAR-145 (TGL 11);
- 9) Poświadczanie obsługi w przypadkach niecałkowitego jej wykonania dla potrzeb JAR-145 (TGL 12);
- 10) Poświadczanie obsługi – podpisy pojedyncze i wielopoziomowe dla potrzeb JAR-145 (TGL 13);
- 11) Umowy o obsłudze technicznej dla potrzeb JAR-OPS 1 i 3, podczęść M (TGL 15);
- 12) Poświadczanie obsługi JAR-145 a Pokładowy Dziennik Techniczny JAR-OPS (TGL 16);
- 13) Zatwierdzanie charakterystyki organizacji obsługowej JAR-145 zawierającej szczegółowe procedury (TGL 18);
- 14) Instrukcja zarządzania obsługą techniczną przewoźnika JAR-OPS 1 i 3 (TGL 19);

- 15) Połączony formularz Nr 1 JAA i dopuszczenie do użytkowania zgodnie z FAR część 43 dla klientów JAA/FAA (TGL 21);
  - 16) Akceptacja przez JAA stacji naprawczych w USA (TGL 22);
  - 17) Akceptacja przez JAA Kanadyjskich zatwierdzonych organizacji obsługowych (TGL 23);
  - 18) Programy niezawodności (TGL 25);
  - 19) Częstotliwości w programach obsługi przewoźników JAR-OPS 1 i 3 (TGL 26);
  - 20) Delegowanie przez nadzór lotniczy JAA uprawnień do zatwierdzania zmian w programach obsługi do organizacji przewoźników lotniczych JAR-OPS 1 i 3 (TGL 27);
  - 21) Wpływ wynajmu statków powietrznych na odpowiedzialność przewoźników lotniczych za ich obsługę techniczną (TGL 28);
  - 22) Nadzorowanie jednorazowych poświadczeń obsługi (SEA) wystawianych przez personel poświadczający w specyficznych przypadkach (TGL 42);
  - 23) Personel poświadczający pracujący w stacjach obsługi liniowej zlokalizowanych na terenie państw, które nie są pełnymi członkami JAA ani kandydatami do JAA (TGL 43);
  - 24) Specjalne warunki kwalifikacyjne dla personelu poświadczającego pracującego w zatwierdzonych organizacjach obsługowych JAR-145 oraz wynajętych stacjach obsługi liniowej, zlokalizowanych na terenie państw, które nie są pełnymi członkami JAA ani kandydatami do JAA (TGL 44);
- stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia .

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

<sup>1)</sup> Tymczasowe Materiały Doradcze (TGL) są dostępne w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel 520-73-14, 520-73-15

8

**ZARZĄDZENIE NR 3  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO  
z dnia 22 lutego 2005 r.**

**w sprawie klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych**

Na podstawie art. 21 ust 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278, poz. 2755) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do stosowania klasyfikację grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, stanowiącą załącznik do zarządzenia.

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

**GRUPY PRZYCZYNOWE ZDARZEŃ LOTNICZYCH****Czynnik ludzki (H)**

Grupy przyczynowe w kategorii "Czynnik ludzki" odnoszą się tylko do personelu latającego, jednak aspekty działania czynnika ludzkiego znajdują swoje odniesienie w obszarach technicznych, środowiskowych i organizacyjnych. Np. czynnik H2 może być konsekwencją braków w szkoleniu (02) lub standardów, kontroli i audytów (03). Podobnie H5 może być konsekwencją braków w zarządzaniu bezpieczeństwem (01) lub standardów, kontroli i audytów (03).

| Kod grupy przyczynowej | Grupa przyczynowa     | Opis przykładowych zdarzeń   |
|------------------------|-----------------------|--|
| H1                     | Postępowanie umyślne  | Zamierzone odstępianie od procedur operacyjnych i/lub przepisów, np. postępowanie załogi/pilota/skoczek z pamięci, a nie według pisemnych instrukcji lub umyślne lekceważenie operacyjnych ograniczeń albo instrukcji i podręczników.  |
| H2                     | Braki kwalifikacji    | Błędne działanie wynikające z braku wiedzy lub umiejętności, połączone z brakiem doświadczenia lub wyszkolenia, np. niewłaściwe utrzymanie parametrów podczas podejścia do lądowania lub nieumiejętność wykorzystania komputera pokładowego.   |
| H3                     | Błędy operacyjne      | Działanie załogi/pilota/skoczek zagrażające bezpieczeństwu lotu, np. nie stosowanie się załogi/pilota/skoczek do ustalonych znanych procedur lub nieefektywne wykorzystanie czasu do podjęcia/zmiany decyzji. Podjęcie decyzji o lądowaniu lub starcie, w przypadku posiadania informacji, że na ścieżce lądowania lub po starcie występują niebezpieczne zjawiska pogody. |
| H4                     | Błędy w komunikowaniu | Nieodpowiednie komunikowanie się, błędna interpretacja lub niemożność właściwego porozumiewania się w załodze lub załogi z odbiorcami zewnętrznymi, np. ATC. Niewłaściwe zrozumienie otrzymanego zezwolenia, błędne przekazanie istotnej informacji dotyczącej wykonywanego lotu/skoku.  |
| H5                     | Błędy proceduralne    | Niezamierzone odstępianie od przestrzegania procedur lub przepisów. Intencja działania prawidłowa lecz wykonanie błędne, np. sytuacja, w której załoga zapomina lub pomija istotne czynności, załoga/pilot/skoczek wprowadza niewłaściwą wysokość do komputera pokładowego/innych urządzeń kontroli lub wybiera niewłaściwą wysokość w module kontroli.                    |
| H6                     | Niezdolność           | Członkowie (członek) załogi/pilot/skoczek nie są zdolni do wykonywania czynności z powodu fizycznej lub psychofizycznej niedyspozycji.   |

**Czynnik techniczny (T)**

Grupy przyczynowe w kategorii "Techniczne" odnoszą się szczególnie do systemów i komponentów konkretnego statku powietrznego w zakresie jego zdatności i sprawności.

|    |  |   |
|----|--|---|
| T1 | Poważna awaria silnika, pożar silnika, uszkodzenia powłoki balonu, czaszy lub uprząży spadochronu                      | Awaria niemożliwa do opanowania podczas lotu/skoku.   |
| T2 | Uszkodzenie silnika, niesprawność, sygnalizacja pożaru, uszkodzenie balonu, uszkodzenie czaszy lub uprząży spadochronu | Przegrzanie silnika, uszkodzenie śmigła, uszkodzenie balonu, spadochronu – możliwe do opanowania.   |
| T3 | Podwozie i ogumienie   | Uszkodzenie podczas postoju, kołowania, startu lub lądowania.   |
| T4 | Układy sterowania  | Uszkodzenie w czasie sterowania samolotem/pilotowania statku powietrznego.  |
| T5 | Uszkodzenie konstrukcji  | Uszkodzenie wskutek flatteru, przekroczenia dopuszczalnego ciężaru, działania korozji/zmęczenia materiału, oderwania się silnika lub istotnych elementów konstrukcji. |
| T6 | Pożar, dym (w kabinie załogi, w kabinie pasażerskiej, w ładowni)   | Pożar po katastrofie, pożar systemów, pożar z innych powodów.   |

| 1   | 2   | 3   |
|-----|---|---|
| T7  | Obsługa techniczna przez użytkownika lub warsztatowa (łącznie z błędem ludzkim) | Nieoryginalne części zamienne, uszkodzenie w trakcie obsługi technicznej, błąd podczas przeglądu/układania, niewłaściwa rejestracja obsługi.  |
| T8  | Osprzęt i urządzenia radiowe (awionika)   | Uszkodzenia w systemach informacji i komunikowania się.   |
| T9  | Błędy konstrukcyjne, produkcyjne  | Błędy projektowe, defekty produkcyjne, nieuprawnione modyfikacje.   |
| T10 | Inne  | Działanie, np. niemożność utrzymania prędkości, wysokości.  |
| T11 | Uszkodzenie systemów  | Awaria systemu przekazywania danych na pokład statku powietrznego, awaria EFIS, awaria wyposażenia nawigacyjnego, awaria systemu hydraulicznego bez wskazań na wskaźnikach kontroli lotu. |
| T12 | Układy automatyczne (lotu, lądowania)   | Wyłączenie się autopilota lub innych urządzeń.  |

### Czynnik środowiskowy (E)

Grupy przyczynowe w kategorii "Czynnik środowiskowy" odnoszą się do świata fizycznego, w którym statek powietrzny wykonuje lot oraz urządzeń infrastrukturalnych niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

|     |  |   |
|-----|--|---|
| E1  | Meteorologiczne  | Uskok wiatru, prąd strumieniowy, turbulencja, oblodzenie, ślad turbulentny, popiół wulkaniczny, burza piaskowa, błyskawice, opady atmosferyczne, słaba widzialność, zły stan drogi startowej/miejsca przyziemienia. |
| E2  | Służby ruchu lotniczego, łączność radiowa, zakłócenia ruchu lotniczego | Niewłaściwe, nieadekwatne lub wprowadzające w błąd instrukcje lub rady. Niezrozumienie, nieodebranie informacji, nie zapewnienie właściwej separacji w powietrzu i na ziemi.  |
| E3  | Załoga naziemna, pokładowa, pasażerowie                                | Niewłaściwie zachowujący się pasażerowie, zbyt późne zauważenie i ominięcie przeszkody przez załogę obsługi naziemnej, niewłaściwe działanie załogi pokładowej, uszkodzenia powstałe na ziemi.                      |
| E4  | Ptaki, zwierzęta, inne objekty   | Uszkodzenia spowodowane zderzeniami z ptakami, zwierzętami i innymi obiektami.  |
| E5  | Urządzenia lotniskowe  | Niewłaściwa działalność służb lotniskowych (np. ratowniczych), nieutrzymanie właściwego stanu drogi startowej, oznakowania lub informacji.  |
| E6  | Obsługa naziemna (procedury, szkolenie)                                | Niewłaściwe procedury podczas wypychania, holowania, odładzania, sygnalizacji, błędy podczas załadunku.   |
| E7  | Pomoce nawigacyjne   | Niewłaściwe działanie naziemnych środków nawigacyjnych, ich brak lub niemożność wykorzystania.  |
| E8  | Ładunki niebezpieczne  | Przewóz artykułów lub substancji mogących stanowić lub stwarzających znaczne zagrożenie zdrowia lub bezpieczeństwa w trakcie transportu lotniczego.   |
| E9  | Ochrona (zabezpieczenie przewozów)                                     | Niewłaściwe środki ochrony. Nie stosowanie się do procedur ochrony.   |
| E10 | Inne   | Brak oczywistych powodów do zakwalifikowania danego zdarzenia do przyczyn ustalonych w kategorii „Czynnik środowiskowy”.  |
| E11 | Nadzór nad stosowaniem przepisów                                       | Niedopełnienie obowiązku powiadomienia władzy o przeoczeniu przepisów lub ich braku.  |

### Czynnik organizacyjny (O)

Grupy przyczynowe w kategorii "Czynnik organizacyjny" odnoszą się do systemu zarządzania bezpieczeństwem lotów w środowisku pracy jednostki organizacyjnej lotnictwa.

|    |                             |   |
|----|-----------------------------|---|
| O1 | Zarządzanie bezpieczeństwem | Niewłaściwy lub brak: system zbierania i analizy danych dotyczących bezpieczeństwa, dobrowolny poufny system składania raportów o zdarzeniach, wymiany i rozpowszechniania informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz metod korzystania z doświadczeń innych jednostek organizacyjnych lotnictwa.   |
| O2 | Szkolenie                   | Pominięte lub niewłaściwe szkolenie, niedostateczna znajomość języka, niskie kwalifikacje i niewystarczające doświadczenie załogi/pilota/skoczka, potrzeby operacyjne (nadmiar zadań) wymuszające ograniczenia w szkoleniu, niewłaściwa ocena poziomu wyszkolenia, niewłaściwe środki szkoleniowe tj. podręczniki, pomoce naukowe oraz urządzenia treningowe. |

| 1   | 2   | 3  |
|-----|---|--|
| O3  | <b>Standardy, kontrole i audyty</b>         | Nieadekwatne, niepoprawne, niejasne lub brak instrukcji i podręczników.<br>Niewłaściwe: polityka w odniesieniu do zagadnień bezpieczeństwa, wewnętrzne regulaminy. Brak kontroli i oceny zagrożeń i/lub zgodności z zapisami instrukcji i podręczników oraz z przepisami.        |
| O4  | <b>Porozumiewanie wewnętrzne</b>            | Brak, nieużywanie lub niewłaściwe funkcjonowanie ustanowionych kanałów/zasad komunikacji wewnętrznej.<br>Niezbędna informacja nie jest przekazywana, jest źle interpretowana lub jest dostarczona zbyt późno.  |
| O5  | <b>Technologia i wyposażenie</b>            | Dostępne wyposażenie dot. bezpieczeństwa (np. EGPWS, TCAS/ACAS) nie jest wprowadzone.  |
| O6  | <b>Planowanie operacyjne</b>                | Niewłaściwe planowanie dla załóg i personelu, nieprzestrzegane ograniczenia czasowe pełnienia obowiązków i lotów, sprawy zdrowotne i socjalne.   |
| O7  | <b>Zmiany zarządzania</b>                   | Nieprawidłowa kontrola zmian, zaniechanie zajęcia się potrzebami operacyjnymi wynikającymi z planów wzrostu lub prognoz, zaniechanie - w ocenie integracji lub monitorowania - zmian do ustanowionych praktyk i procedur organizacyjnych.<br>Konsekwencje fuzji organizacyjnych. |
| O8  | <b>Systemy selekcji</b>                     | Nieadekwatne lub brak standardów selekcyjnych.   |
| O9  | <b>Środowisko zarządzania (kierownicze)</b> | Działania kierownictwa odnoszące się do obsługi, bezpieczeństwa w kabinach, załadunku, itp   |
| O10 | <b>Inne</b>                                 |  |

### Nieustalone (N)

Podane dane są niewystarczające do zakwalifikowania zdarzenia do jakiegokolwiek grupy przyczynowej.

## 9

### WYTYCZNE NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 2 lutego 2005 r.

#### zmieniające wytyczne w sprawie kierowania lotami szkolnymi

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278, poz. 2755) zarządza się, co następuje:

"1) książkę raportów kierującego lotami szkolnymi według wzoru stanowiącego załącznik do wytycznych".

#### § 2

Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

#### § 1

W § 14 ust. 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

## 10

### WYTYCZNE NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 28 lutego 2005 r.

#### w sprawie zasad organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 i z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959 i Nr 99, poz. 1002, Nr 72, poz. 1805 i Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278,

poz. 2755) oraz w związku z § 3 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie wyjątków od zakazu lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i skupiskami ludności (Dz. U. Nr 230, poz. 2304) zarządza się, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do stosowania wytyczne w sprawie zasad organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych, stanowiące załącznik do wytycznych<sup>1)</sup>.

§ 2

Tracą moc materiały doradcze Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawarte w Podręczniku certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego PNO-6-01-00,

wprowadzone do stosowania Decyzją Nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2003 r.

§ 3

Wytyczne wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem pkt. 6.1.1, który wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2005 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

Załącznik do Wytycznych Nr 2  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 28 lutego 2005 r.  
(poz. 10)

## WYTYCZNE W SPRAWIE ZASAD ORGANIZACJI I PROWADZENIA POKAZÓW LOTNICZYCH

### ROZDZIAŁ 1

#### TERMINOLOGIA I POSTANOWIENIA OGÓLNE

##### 1.1 TERMINOLOGIA

Określenia i skróty użyte w niniejszych wytycznych oznaczają:

1.1.1 AIP-Polska (*Air Information Publication*) – Zbiór Informacji Lotniczych – publikacja wydawana przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej i dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa;

1.1.2 AOC (*Air Operation's Certificate*) – certyfikat przewoźnika lotniczego – świadectwo uprawniające do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego, wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej "Prezesem Urzędu";

1.1.3 Dzień prasowy (*Press Day*) – wyznaczony przez organizatora imprezy dzień treningu załóg przed pokazami, podczas którego przedstawiciele mediów mają zorganizowany dostęp do personelu latającego i statków powietrznych uczestniczących w pokazach;

1.1.4 Dyrektor pokazu lotniczego (*Flying Display Director*) – osoba odpowiedzialna przed Prezesem Urzędu za przygotowanie, przestrzeganie przepisów lotniczych oraz realizację pokazu lotniczego zgodnie z jego programem;

1.1.5 Ekspozycja statków powietrznych (*Static Aircraft Park*) – miejsca postoju statków powietrznych, na które publiczność ma prawo wstępu;

1.1.6 Granica terenów dla widzów (*Crowd Line*) – granica terenu przeznaczonego i dostępnego dla widzów oraz terenu wyznaczonego do parkowania samochodów, do którego publiczność ma dostęp w czasie pokazu;

1.1.7 ICAO (*International Civil Aviation Organization*) – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

1.1.8 Impreza lotnicza (*Special Event*) – każde przedsięwzięcie dostępne dla publiczności, połączone z działaniem statków powietrznych w ramach publicznego pokazu lotniczego;

1.1.9 Instruktor pilot (*Flight manager*) – członek personelu lotniczego, posiadający uprawnienia instruktorskie właściwe dla kategorii statku lub statków powietrznych, upoważniony do nadzorowania bezpiecznego przebiegu pokazu przedmiotowego statku;

1.1.10 JAA (*Joint Aviation Authorities*) – Zrzeszenie Władz Lotniczych – organizacja zrzeszająca władze lotnicze krajów europejskich, której członkiem jest Rzeczpospolita Polska;

1.1.11 Kierownik lotów – uprawniona osoba posiadająca licencję lub świadectwo kwalifikacji oraz uprawnienia instruktorskie lub inny równoważny dokument, odpowiedzialna za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i wykonanie pokazu statku powietrznego lub grupy statków powietrznych;

1.1.12 Kierownik linii lotów – uprawniona osoba posiadająca licencję sędziego sportowego Aeroklubu Polskiego (co najmniej klasy drugiej), odpowiedzialna za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i wykonanie pokazu modeli latających;

1.1.13 Kierownik skoków – uprawniona osoba, odpowiedzialna za zgodne z przepisami, bezpieczne przygotowanie i wykonanie skoków spadochronowych podczas pokazu;

1.1.14 Linia pokazu (*Display Line*) – umowna linia w przestrzeni, której statek powietrzny biorący udział w pokazie nie może przekroczyć zbliżając się do granicy terenów dla publiczności w locie akrobacyjnym lub podczas lotu na zniżaniu w kierunku publiczności;

1.1.15 Lokalne loty widokowe (*Local passenger flights, Pleasure Flights*) – loty rozpoczynające się i kończące w miejscu pokazu (z punktu A do punktu A), mające charakter przewozów publiczności dla zaprezentowania przyjemności latania (mogą mieć charakter przewozów płatnych);

1.1.16 NATO (*North Atlantic Treaty Organization*) – Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego – sojusz wojskowy krajów Ameryki Północnej i Europy;

1.1.17 Organizator imprezy (*Event Organiser*) – określona osoba prawna, osoba fizyczna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, odpowiedzialną za

1) Załącznik jest również dostępny w postaci zapisu na płycie CD-ROM w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. 520-73-14, 520-73-15.

całokształt działań związanych z organizacją i przebiegiem imprezy, łącznie z pokazem lotniczym;

1.1.18 Parking dla statków powietrznych (*Visiting Aircraft Parking Area*) – miejsce parkowania statków powietrznych nieuczestniczących w pokazach, dostępnych dla publiczności, z zastrzeżeniem przepisów, o których mowa w rozdz. 4 pkt 4.3.2-4.3.5;

1.1.19 Parking dla samochodów (*Car Parking Area, Car Parks*) – teren przeznaczony do parkowania samochodów, do którego zapewniony jest swobodny dostęp podczas pokazu;

1.1.20 Pilot (*Display pilot*) – pilot-dowódca załogi posiadający ważne uprawnienia do wykonywania lotów pokazowych, które zobowiązany jest okazać dyrektorowi pokazu przed rozpoczęciem pokazu;

1.1.21 Pokaz lotniczy (*Flying Display*) – dynamiczne działanie lotnicze prowadzone w celu prezentacji umiejętności lotniczych pilotów i skoczków spadochronowych oraz zdolności manewrowych statków powietrznych;

1.1.22 Publiczny pokaz lotniczy – dynamiczne działanie lotnicze prowadzone w celu prezentacji umiejętności lotniczych pilotów i skoczków spadochronowych oraz zdolności manewrowych statków powietrznych, podczas imprez dostępnych dla publiczności, w rozumieniu ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. Nr. 106, poz. 680 z późn. zm.), które nie jest:

- a) wykonywane w ramach szkolenia i treningu określonego programem szkolenia,
- b) organizowane dla zademonstrowania sprzętu lotniczego lub jego urządzeń dla celów handlowych lub profesjonalnych;

1.1.23 Polecenie operacyjne (*Air Operation Order, Display Order*) – zbiór informacji dotyczących procedur lotniczych organizowanego pokazu, adresowany do uczestniczących załóg, wydany w formie pisemnej lub elektronicznej;

1.1.24 Poziom umiejętności do pokazów akrobacyjnych (*Skill Levels for Aerobatic Displays*) – potwierdzone umiejętności pilota określone zgodnie z regulaminem *Comission Internationale de Voltige Aerienne (CIVA) FAI*, w zakresie:

- a) podstawowym (*Standard*),
- b) średnim (*Intermediate*),
- c) wyczynowym ograniczonym (*Advanced*),
- d) wyczynowym nieograniczonym (*Unlimited*),

lub z uprawnieniami nadanymi wg programów szkolenia zatwierdzonych przez władzę lotniczą;

1.1.25 Program lotu pokazowego (*Pilot's display programme*) – szczegółowy plan lotu wykonywanego podczas pokazu lotniczego, od rozpoczęcia startu do zakończenia dobiegu;

1.1.26 Program pokazu (*Flying Display Programme*) – harmonogram określający działania lotnicze mające charakter widowiskowy, realizowane w ramach imprezy masowej;

1.1.27 Służba porządkowa (*Security service*) – służba wyznaczona i przygotowana do zapewnienia bezpiecznego przebiegu imprezy, spełniająca wymagania określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 lipca 2002 r. w sprawie wymogów, jakie powinny spełniać służby porządkowe organizatora imprezy masowej w zakresie wyszkolenia i wy-

posażenia oraz szczegółowych warunków i sposobów ich działania (Dz. U. Nr 113, poz. 986);

1.1.28 STANAG (*Standardization Agreement*) – dokument władz wojskowych państw członkowskich NATO, określający zasady realizacji określonych działań lub przedsięwzięć. Zasady bezpieczeństwa podczas wykonania pokazu przez wojskowe statki powietrzne określa STANAG nr 3533;

1.1.29 Strefa pokazu (*Display Air Traffic Zone, Flying Display Area*) – wyznaczona okresowo przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych, wydzielona dla potrzeb wykonania pokazu;

1.1.30 Upoważnienie pokazu (*Display Authorization*) – wydany przez Prezesa Urzędu lub uprawnioną organizację lotniczą, imienny dokument potwierdzający uprawnienia pilota (skoczka spadochronowego) do wykonania pokazu akrobacji wyczynowej i grupowej, określający typ, grupę statków powietrznych, poziom umiejętności akrobacyjnych, ograniczenia oraz inne warunki związane z jego wykonaniem;

1.1.31 Widz (*Spectator*) – osoba obserwująca pokazy i pozostająca w granicach terenów wydzielonych dla publiczności;

1.1.32 Wystawa statyczna sprzętu lotniczego (*Static Aircraft Display*) – ekspozycja urządzeń, sprzętu lotniczego oraz statków powietrznych, w tym biorących udział w pokazie lotniczym podczas imprezy, przy czym urządzenia i statki powietrzne są niedostępne dla publiczności.

## 1.2 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.2.1 Postanowienia zawarte w wytycznych mają zastosowanie do każdej imprezy lotniczej połączonej z publicznym pokazem lotniczym organizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 414) i są uzupełnieniem aktów wykonawczych ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o bezpieczeństwie imprez masowych, jakie mają być stosowane w czasie tych pokazów.

1.2.2 W celu uzyskania zgody na przeprowadzenie publicznego pokazu lotniczego, dyrektor pokazu zobowiązany jest, zgodnie z § 3 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie wyjątków od zakazu wykonywania lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności (Dz. U. Nr 230, poz. 2304) oraz szczegółowymi technicznymi przepisami ruchu lotniczego, o których mowa w pkt. 1.2.1, wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zatwierdzenie ich programu, nie później niż 14 dni przed planowanymi pokazami. W udzielonej zgodzie mogą zostać określone istotne dla organizacji pokazu warunki i ograniczenia, jeżeli zostaną nałożone.

1.2.3 Odstępstwami wprowadzonymi na czas przeprowadzenia treningów i pokazów mogą być zezwolenia na:

- a) loty poniżej wysokości 300 m w wyznaczonej strefie pokazu, w rejonie lotniska (lądowiska) albo nad osiedlami lub innymi skupiskami ludności,
- b) loty koszące nad terenem lotniska lub lądowiska – loty poniżej wysokości 50 m (170 ft),
- c) wyrzucanie lub unoszenie ładunków albo osób, z wyjątkiem skoczków spadochronowych,

- d) przewożenie osób na zewnątrz statku powietrznego w miejscu do tego nieprzystosowanym w normalnej eksploatacji (np. stanie na skrzydle, itp.),
- e) loty blisko widzów, tj. bliżej niż wymagania, o których mowa w pkt 4.4.12,
- f) loty z prędkością powyżej 460 km/h (250 kt) na wysokości poniżej 3 050 m (10 000 ft, FL 100),
- g) lądowanie w terenie przygodnym,
- h) wykonanie pokazu przez pilota zgodnie z postanowieniami, o których mowa w pkt. 2.3.2 oraz 3.5.3,
- i) pobyt na pokładzie statku powietrznego wykonującego lot pokazowy osób nie związanych z wykonaniem pokazu,
- j) przekroczenie dozwolonych nacisków nawierzchni lotniska lub lądowiska.

1.2.4 Wzór wniosku o wydanie zgody na przeprowadzenie pokazu określa załącznik nr 1.

## ROZDZIAŁ 2

### WYMAGANIA FORMALNE

#### 2.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1.1 Przed zatwierdzeniem programu pokazów, osoba mająca wykonywać obowiązki dyrektora pokazu lotniczego, powinna przedstawić Prezesowi Urzędu następujące dokumenty:

- a) licencję pilota lub skoczka spadochronowego z uprawnieniami instruktorskimi,
- b) świadectwo radiooperatora w służbie lotniczej, lub dokumenty równoważne, które potwierdzają posiadanie potrzebnej wiedzy oraz doświadczenia w kierowaniu działaniami lotniczymi.

2.1.2 Organizator imprezy masowej połączonej z publicznym pokazem lotniczym zobowiązany jest wystąpić do Prezesa Urzędu z wnioskiem o zatwierdzenie programu pokazu, niezależnie od tego czy prowadzona impreza ma charakter otwarty, czy jest przedsięwzięciem o charakterze zarobkowym.

2.1.3 W przypadku organizacji pokazu lotniczego nie mającego charakteru publicznego, organizator imprezy zobowiązany jest zawiadomić Prezesa Urzędu o planowanym przedsięwzięciu nie później niż 7 dni przed jego przeprowadzeniem.

2.1.4 Prezes Urzędu może określić istotne dla organizacji pokazu, o którym mowa w pkt. 2.1.2 i 2.1.3, warunki i ograniczenia, jeśli będą tego wymagać względy bezpieczeństwa.

2.1.5 Zawiadomienie, o którym mowa w pkt. 2.1.3, wraz z załącznikami, należy złożyć na druku formularza stanowiącego załącznik nr 2.

#### 2.2 UDZIAŁ PAŃSTWOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH W CYWILNYCH POKAZACH LOTNICZYCH

2.2.1 Pokazy lotnicze organizowane przez jednostki organizacyjne podlegające Ministrowi Obrony Narodowej lub ministrowi właściwemu dla spraw wewnętrznych, realizowane są w oparciu o odrębne przepisy, z zastrzeżeniem art. 1 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze.

2.2.2 Zapewnia się stosowanie niniejszych wytycznych podczas organizacji publicznych pokazów lotniczych przez podmioty cywilne na lotniskach wpisanych do rejestru lotnisk, prowadzonego przez Ministra Obrony Narodowej.

2.2.3 Podczas imprezy, w której uczestniczą wojskowe statki powietrzne, zapewnia się spełnienie wymogów strony wojskowej w zakresie zabezpieczenia logistycznego oraz ochrony statków powietrznych, o ile podpisana umowa lub inne porozumienie bilateralne nie stanowią inaczej.

#### 2.3 UDZIAŁ ZAGRANICZNYCH ZAŁÓG I STATKÓW POWIETRZNYCH

2.3.1 W przypadku udziału w pokazie załóg i statków powietrznych z krajów zrzeszonych w JAA wydających zezwolenie pokazu, obowiązują następujące zasady:

- a) zezwolenie pokazu wydane przez władzę lotniczą kraju uczestnika zachowuje ważność podczas udziału w pokazach lotniczych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, z zastrzeżeniem przestrzegania ograniczeń i warunków określonych w zezwoleniu na ich przeprowadzenie,
- b) pilot ma prawo ubiegać się o wydanie przez Prezesa Urzędu zezwolenia pokazu, po przedstawieniu dokumentu rekomendującego właściwej krajowej władzy lotniczej. Wydane w takim przypadku, przez Prezesa Urzędu, zezwolenie pokazu uprawnia do wykonywania pokazów wyłącznie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

2.3.2 W przypadku udziału w pokazie lotniczym pilota posiadającego licencję wydaną przez władzę kraju nie zrzeszonego w JAA lub władzę kraju zrzeszonego w JAA, ale nie wydającego zezwolenia pokazu, Prezes Urzędu ma prawo uznać inny dokument potwierdzający posiadane kwalifikacje, z zastrzeżeniem przestrzegania ograniczeń i warunków określonych w zgodzie na prowadzenie pokazów. Otrzymane w tym trybie zezwolenie ma charakter jednorazowy i uprawnia pilota do wykonania pokazu, na który zostało wydane.

2.3.3 W przypadku udziału w pokazie lotniczym wojskowych statków powietrznych zapewnia się:

- a) przestrzeganie zasad określonych w STANAG-3533 przez zagraniczne, wojskowe załogi pojedynczych statków powietrznych i zespołów akrobacyjnych z krajów członkowskich NATO, podczas realizacji pokazu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, o ile podpisana umowa międzynarodowa lub inne porozumienie bilateralne nie stanowią inaczej,
- b) przestrzeganie zasad, o których mowa w niniejszych wytycznych, przez zagraniczne wojskowe załogi, o których mowa w lit. a, z krajów nie będących członkami NATO, podczas realizacji pokazu, o ile podpisana umowa międzynarodowa lub inne porozumienie bilateralne nie stanowią inaczej,
- c) uzyskanie przez organizatora imprezy zezwolenia Ministra Obrony Narodowej na udział w pokazie zagranicznych, wojskowych statków powietrznych, niezależnie od kraju z jakiego pochodzą,
- d) udzielenia informacji, przez dyrektora pokazu, zainteresowanym załogom i zespołom o konieczności przestrzegania przepisów, o których mowa w lit. a i b, przed przylotem do Rzeczypospolitej Polskiej.

2.3.4 Zapewnia się, że uczestnik pokazu wykonujący lot lub loty na cywilnym, zagranicznym statku powietrznym przed-



stawi, na polecenie dyrektora pokazu, kopie świadectw: rejestracji oraz zdatności do lotu wydane przez władze lotnicze kraju właściciela oraz świadectwa umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu incydentów i wypadków lotniczych.

2.3.5 Cywilny zagraniczny statek powietrzny używany do wykonywania lokalnych lotów widokowych na lotnisku, na którym odbywa się pokaz, zobowiązany jest posiadać właściwe upoważnienie do prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej.

2.3.6 Cywilny zagraniczny statek powietrzny posiadający świadectwo zdatności do lotu z ograniczeniami, wydane przez właściwą władzę lotniczą, powinien uzyskać zgodę Prezesa Urzędu na wykonywanie lotów pokazowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

## ROZDZIAŁ 3

### PERSONEL ORGANIZUJĄCY ORAZ PLANOWANIE POKAZÓW

#### 3.1 ORGANIZATOR IMPREZY

3.1.1 Organizatorem imprezy może być określona osoba prawna, osoba fizyczna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej.

3.1.2 Podmiot, o którym mowa w pkt. 3.1.1, odpowiedzialny jest za całokształt działań związanych z organizacją i przebiegiem imprezy, łącznie z pokazem lotniczym.

3.1.3 W przypadku organizacji pokazów z udziałem dwunastu i więcej statków powietrznych, zapewnia się powołanie zespołu lub zespołów osób funkcyjnych odpowiedzialnych za poszczególne sfery organizacyjne planowanej imprezy.

3.1.4 Zapewnia się kierowanie pracami powołanego zespołu przez osobę posiadającą doświadczenie w zakresie organizacji imprez masowych.

#### 3.2 DYREKTOR POKAZU LOTNICZEGO

3.2.1 Dyrektor pokazu lotniczego jest odpowiedzialny, wobec Prezesa Urzędu, za zgodne z obowiązującymi przepisami przygotowanie i przeprowadzenie wszelkich działań lotniczych w ramach imprezy połączonej z pokazem lotniczym.

3.2.2 Zapewnia się, że dyrektorem, o którym mowa w pkt. 3.2.1, będzie osoba posiadająca doświadczenie lotnicze i organizacyjne odpowiednie do rozmiaru planowanej imprezy, ilości lotnisk oraz statków powietrznych uczestniczących w jej prowadzeniu i spełniająca wymogi, o których mowa w pkt 2.1.1.

3.2.3 Do właściwości dyrektora, o którym mowa w pkt. 3.2.1, należy nadzorowanie przestrzegania dyscypliny lotniczej przez załogi statków powietrznych uczestniczących w pokazie i osoby zabezpieczające logistycznie organizowaną imprezę. Uprawniony jest on do kontroli, modyfikacji, lub odwołania poszczególnych elementów lub całego programu pokazu, ze względu na warunki atmosferyczne lub inne uwarunkowania mające wpływ na bezpieczeństwo imprezy.

3.2.4 Zapewnia się, że podczas pokazu, w którym biorą udział cztery statki powietrzne lub mniej, obowiązki dyrektora pokazu wykonywać może pilot uczestniczący w pokazie.

3.2.5 Podczas pokazu, w którym uczestniczy mniej niż dwanaście statków powietrznych, zapewnia się możliwość łączenia funkcji organizatora imprezy i dyrektora pokazu, jeżeli wyznaczona osoba posiada właściwe doświadczenie lotnicze.

3.2.6 W przypadku pokazu, w którym bierze udział dwanaście i więcej statków powietrznych, zapewnia się przestrzeganie zasady nie nakładania na dyrektora pokazu innych obowiązków organizacyjnych.

3.2.7 Podczas pokazu, w którym bierze udział więcej niż osiem statków powietrznych, zapewnia się przestrzeganie zasady nie wykonywania lotów w charakterze dowódcy załogi, przez dyrektora pokazu.

3.2.8 Zapewnia się zorganizowanie systemu łączności, umożliwiającego dyrektorowi pokazu sprawną dwustronną komunikację z:

- a) personelem lotniczym uczestniczącym w pokazie,
- b) zespołem kontroli bezpieczeństwa lotów (jeżeli został powołany),
- c) służbami ruchu lotniczego,
- d) służbami biorącymi udział w zabezpieczeniu imprezy.

#### 3.3 ZESPÓŁ KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

3.3.1 Podczas organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych, w których uczestniczyć będzie więcej niż osiem statków powietrznych, zapewnia się powołanie zespołu kontroli bezpieczeństwa lotów.

3.3.2 W skład zespołu, o którym mowa w pkt. 3.3.1, powinni wchodzić: przewodniczący oraz od 2 do 4 członków – przedstawicieli personelu lotniczego, posiadających duże doświadczenie lotnicze na różnych typach statków powietrznych. Zaleca się, aby jeden z członków zespołu posiadał doświadczenie w wykonywaniu kierowaniu lotami pokazowymi.

3.3.3 Zapewnia się wykonanie przez zespół, o którym mowa w pkt 3.3.1, następujących zadań, w szczególności:

- a) analizę i ocenę poziomu bezpieczeństwa programów lotów pokazowych poszczególnych statków powietrznych,
- b) kontrolę uprawnień personelu lotniczego uczestniczącego w pokazie,
- c) wszechstronną pomoc dyrektorowi pokazu w monitorowaniu bezpieczeństwa treningów i pokazów oraz lotów statków powietrznych związanych z logistycznym zabezpieczeniem imprezy,
- d) obiektywną ocenę zdarzeń, w przypadku stwierdzenia naruszeń warunków bezpieczeństwa oraz programów lotów pokazowych.

3.3.4 Zapewnia się wykonanie zadań przez członków zespołu, o którym mowa w pkt. 3.3.1, również w dniach przylotów i odlotów statków powietrznych uczestniczących w pokazach oraz ocenę wszystkich elementów pokazów, w tym przesłanek do naruszeń dyscypliny przez personel latający.

3.3.5 Decyzję o rozmieszczeniu członków zespołu podczas trwania treningów i pokazów, podejmuje przewodniczący zespołu, w porozumieniu z dyrektorem pokazu. Wszystkim

członkom zespołu zapewnia się możliwość bezpośredniej, dwustronnej łączności z dyrektorem pokazu.

3.3.6 Członkowie zespołu nie powinni czynnie uczestniczyć w pokazie lotniczym, którego bezpieczeństwo nadzorują.

3.3.7 Nie należy łączyć obowiązków przewodniczącego zespołu kontroli bezpieczeństwa lotów i dyrektora pokazu.

3.3.8 W przypadku stwierdzenia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa lotu, przewodniczący zespołu wnioskuje o wstrzymanie albo przerwanie każdego indywidualnego lub grupowego pokazu.

3.3.9 W uzasadnionych przypadkach, przewodniczącemu, o którym mowa w pkt. 3.3.7, zapewnia się prawo wnioskowania o całkowite przerwanie pokazów.

3.3.10 Do właściwości dyrektora pokazu należy podejmowanie i realizacja decyzji, o których mowa w pkt. 3.3.8 oraz 3.3.9.

3.3.11 W każdym przypadku wstrzymania albo przerwania pokazu, przewodniczący zespołu zobowiązany jest, w nieprzekraczalnym czasie 12 godzin od momentu zakończenia, przedstawić dyrektorowi pokazu pisemną opinię o przyczynach podjętych działań.

#### 3.4 SŁUŻBY ZABEZPIECZENIA POKAZÓW

3.4.1 W zakresie przygotowania, organizacji i kierowania służbami zabezpieczenia, organizator imprezy zobowiązany jest do przestrzegania postanowień ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o bezpieczeństwie imprez masowych oraz aktów wykonawczych z nią związanych.

3.4.2 Do właściwości dyrektora pokazu należy udzielanie pracownikom służby porządkowej i informacyjnej szczegółowych wytycznych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa publiczności (na terenie dla niej wyznaczonym) oraz statków powietrznych znajdujących się na ekspozycjach i wystawach statycznych, a także zapewnienie pełnego dostępu do dróg ewakuacyjnych i dróg umożliwiających dojazd pojazdom służb ratowniczych i Policji.

3.4.3 W celu zapewnienia porządku w rejonach manewrowania statkami powietrznymi, zaleca się zatrudnić osoby posiadające doświadczenie lotnicze.

#### 3.5 PERSONEL LOTNICZY

3.5.1 Zapewnia się, aby pilot cywilny uczestniczący w pokazie posiadał:

- a) ważną(e) licencję(e) pilota lub świadectwo kwalifikacji,
- b) minimalny poziom doświadczenia, o którym mowa w pkt. 6.4.2 lit. a-h,
- c) aktualne nawyki w wykonywaniu elementów pilotażu przewidzianych w planie pokazu,
- d) upoważnienie pokazu, jeżeli jest wymagane,
- e) dokumenty uprawniające do eksploatacji statku lub statków powietrznych, na których wykonywać będzie loty.

3.5.2 Wymagania, które powinien spełnić pilot/skoczek spadochronowy ubiegający się o wydanie upoważnienia pokazu do wykonywania akrobacji wyczynowej oraz lotów/skoków, określone są w rozdz. 6.

3.5.3 Piloci państwowych statków powietrznych mogą uczestniczyć w pokazie lotniczym organizowanym przez podmiot cywilny, na podstawie decyzji uprawnionego przełożonego, w którego dyspozycji znajduje się statek.

3.5.4 Zapewnia się przestrzeganie przez pilotów, o których mowa w pkt. 3.5.3, warunków bezpieczeństwa ustalonych przez dyrektora pokazu.

#### 3.6 PLANOWANIE IMPREZY POŁĄCZONEJ Z PUBLICZNYM POKAZEM LOTNICZYM

W zakresie dotyczącym planowania przedsięwzięcia połączonego z pokazem lotniczym, zapewnia się ocenę:

- a) miejsca przeprowadzenia i sposobu zarządzania przedsięwzięciem, w szczególności:
  - lotniska, lądowiska lub innego obiektu,
  - możliwości wyznaczenia terenów dla publiczności, parkingów samochodowych oraz organizacji systemu informowania widzów,
  - płaszczyzn postoju i manewrowania statków powietrznych uczestniczących w pokazie i wystawie statycznej, przewożących gości, itp.,
  - usytuowania linii i strefy pokazów,
  - potrzeby wykonywania lotów statków powietrznych nad obszarem wydzielonym dla publiczności,
  - minimalnych wysokości lotów,
  - ograniczeń maksymalnych prędkości statków powietrznych,
  - minimalnych warunków atmosferycznych,
  - systemu łączności lotniczej oraz używanych częstotliwości,
  - systemu bezpieczeństwa naziemnego,
  - systemu prowadzenia odpraw personelu lotniczego,
  - metod kontroli dokumentów personelu lotniczego,
  - programu pokazów,
  - możliwości i sposobu wykonywania lokalnych lotów pasażerskich,
  - możliwości udziału skoczków spadochronowych, lotni, parolotni i innych lekkich statków powietrznych,
  - możliwości udziału modeli latających,
  - możliwości udziału balonów wolnych;
- b) zasad i sposobów współpracy z Prezesem Urzędu, państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, władzami państwowymi i lokalnymi oraz jednostkami systemów ratownictwa i bezpieczeństwa publicznego, w zakresie:
  - zawiadomienia o zamiarze organizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, ze wskazaniem proponowanych sposobów współpracy i komunikacji,
  - opracowania harmonogramu współpracy w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa publicznego podczas trwania pokazu.

### ROZDZIAŁ 4

#### ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE POKAZAMI

##### 4.1 OCENA MIEJSCA POKAZU

4.1.1 W przypadku organizacji publicznych pokazów lotniczych na lotnisku lub lądowisku wpisanym do rejestru lotnisk lub ewidencji lądowisk, zapewnia się przestrzega-

nie warunków określonych w programie, o którym mowa w pkt. 2.1.2, zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu.

4.1.2 Jeżeli jakkolwiek z warunków określonych w niniejszych wytycznych mógłby zostać przekroczony lub lotnisko nie jest wpisane do rejestru (ewidencji), zapewnia się uzyskanie właściwego zezwolenia od Prezesa Urzędu.

4.1.3 Podczas oceny przydatności lotniska lub lądowiska albo innego miejsca do organizacji pokazu lotniczego lub imprezy lotniczej, w odniesieniu do typów statków powietrznych planowanych do udziału, zapewnia się uwzględnienie następujących czynników, w szczególności :

- a) własności nawierzchni przeznaczonych do startu, lądowania i kołowania,
- b) dostępnych i wymaganych parametrów startu i lądowania,
- c) wysokości i odległości przeszkód terenowych sąsiadujących z lotniskiem/lądowiskiem oraz ich wpływu na procedury startu i lądowania oraz pokazu,
- d) odległości terenów zurbanizowanych oraz aglomeracji miejskich, w obrębie których znajdują się szkoły, szpitale, z wyjątkiem realizacji procedur startu oraz lądowania objętych ograniczeniami ruchu lotniczego, określonych w Rozporządzeniu, o którym mowa w pkt. 1.2.1, oraz w Zarządzeniu Nr 11 Prezesa Urzędu z dnia 24 grudnia 2003 r. w sprawie procedur żeglugi powietrznej, zarządzania ruchem lotniczym – PL-4444 (Dz. Urz. ULC Nr 1, poz. 1),
- e) obecności ferm hodowlanych i innych miejsc chronionych przed nadmiernym hałasem,
- f) odległości stref zakazanych, niebezpiecznych i ograniczonych dla ruchu lotniczego, przestrzeni kontrolowanych, lotnisk, lądowisk i innych miejsc działalności lotniczej (terenów, na których wykonywane są skoki spadochronowe, loty na lotniach, motolotniach, paralotniach, itp.),
- g) dostępności oraz stanu technicznego dróg dojazdowych dla pojazdów służb ratowniczych, stosownie do wielkości planowanej imprezy.

4.1.4 Zapewnia się określenie minimalnych wysokości lotu nad terenami, o których mowa w pkt. 4.1.3 lit. d – e. Szczegóły ograniczeń powinny zostać opublikowane w poleceniu operacyjnym organizowanej imprezy, o którym mowa w pkt. 4.11.2.

4.1.5 Zapewnia się wydanie zakazu sprzedaży, na terenie przewidzianym dla publiczności, balonów–zabawek wypełnionych gazami lżejszymi od powietrza, ze względu na zagrożenie dla statków powietrznych uczestniczących w pokazach.

4.1.6 Zabrania się wykonywania lotów na uwięzi, na wysokości powyżej 25 m, bezpilotowymi balonami reklamowymi na lotnisku oraz w promieniu 10 km od jego środka, bez uzyskania pisemnej zgody dyrektora państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

## 4.2 TERENY DLA WIDZÓW, PARKINGI SAMOCHODOWE ORAZ SYSTEM INFORMOWANIA PUBLICZNOŚCI

4.2.1 Zapewnia się wyznaczenie terenów lub płaszczyzn dla publiczności oraz parkingów samochodowych, z uwzględnieniem planowanej działalności lotniczej. Żadna z wyznaczonych przestrzeni dostępnych dla publiczności nie powinna

być wyznaczona w odległości mniejszej od linii pokazów niż ta, o której mowa w pkt. 4.4.12.

4.2.2 Zapewnia się usytuowanie terenów lub płaszczyzn dla publiczności oraz parkingów samochodowych w sposób nie ograniczający możliwości manewrów statków powietrznych uczestniczących w imprezie lotniczej.

4.2.3 W przypadku konieczności wyznaczenia terenów lub płaszczyzn parkingowych dla samochodów i statków powietrznych nie uczestniczących w pokazach – poza linią pokazów (w strefie pokazów), zabrania się dostępu publiczności do tych płaszczyzn podczas trwania pokazów.

4.2.4 System nagłośnienia terenów lub płaszczyzn dostępnych dla publiczności jest jednym z najistotniejszych systemów informacyjnych. Zapewnia się słyszalność systemu nagłośnienia wzdłuż całej granicy terenów dla widzów.

4.2.5 Zapewnia się usytuowanie stanowiska komentatora imprezy w sposób umożliwiający szybkie dostarczenie ważnych wiadomości i komunikatów kryzysowych oraz natychmiastowe przekazanie ich do wiadomości publicznej.

4.2.6 Treści komunikatów kryzysowych dotyczące najistotniejszych zagrożeń mogących wystąpić podczas imprezy, powinny znajdować się na stanowisku komentatora podczas trwania imprezy.

## 4.3 PARKOWANIE ORAZ MANEWROWANIE NAZIEMNE STATKÓW POWIETRZNYCH

4.3.1 Zapewnia się ustawienie statków powietrznych biorących udział w pokazie, na niedostępnych dla publiczności płaszczyznach, oddzielonych od płaszczyzn przeznaczonych do ekspozycji oraz od statków nie biorących udziału w pokazach.

4.3.2 Dopuszcza się udział w pokazie lotniczym statku powietrznego uczestniczącego w wystawie statycznej sprzętu lotniczego, po przeholowaniu, przed uruchomieniem zespołu lub zespołów napędowych, na płaszczyznę manewrową niedostępną dla publiczności.

4.3.3 Zapewnia się bezpieczeństwo publiczności i przestrzeganie separacji, o której mowa w pkt. 4.3.7 i 4.3.8, podczas holowania statku powietrznego, o którym mowa w pkt. 4.3.2.

4.3.4 Zabrania się manewrowania statkiem powietrznym, uczestniczącym w wystawie statycznej sprzętu lotniczego, z wykorzystaniem autonomicznego zespołu lub zespołów napędowych.

4.3.5 Podczas przedstartowego przygotowywania statku powietrznego uczestniczącego w pokazie, zapewnia się przestrzeganie warunków bezpieczeństwa określonych w instrukcji użytkownika danego typu statku.

4.3.6 Zapewnia się ochronę płaszczyzny przygotowania statku powietrznego w sposób uniemożliwiający wtargnięcie osób nieupoważnionych.

4.3.7 Zapewnia się usytuowanie terenów lub płaszczyzn dla publiczności oraz parkingów samochodowych w odległości od dróg kołowania i pasów startowych zapewniającej separację nie mniejszą niż 10 m od najbliższej części kołującego statku powietrznego.

4.3.8 Odległość, o której mowa w pkt. 4.3.7, powinna być zwiększona do minimum 15 m w przypadku udziału w imprezie lub pokazie samolotów odrzutowych lub ciężkich śmigłowców.

4.3.9 Zabrania się zbliżania osobom nieupoważnionym do wyznaczonego miejsca tankowania paliwa lub uzupełniania gazów technicznych statków powietrznych, na odległość mniejszą niż 50 m.

4.3.10 Zapewnia się oddzielenie, przy pomocy skutecznych barier, powierzchni lotniska, na których manewrują statki powietrzne uczestniczące w pokazie, od terenów przeznaczonych dla publiczności, przez cały czas trwania imprezy.

4.3.11 Zapewnia się poinformowanie publiczności o ustaleniach obowiązujących w zakresie określonym w pkt. 4.3.9 i 4.3.10 oraz o sposobach kontroli ich przestrzegania.

4.3.12 Zapewnia się przebywanie, podczas trwania pokazu, personelu lotniczego i pasażerów statków powietrznych nie biorących udziału w imprezie na terenie przeznaczonym dla widzów.

4.3.13 W przypadku wyznaczenia płaszczyzny postoju statków powietrznych nie biorących udziału w imprezie, w odległości większej niż 1 000 m od terenów dla widzów, zapewnia się transport pasażerów i załóg, z zachowaniem ciągłej łączności z dyrektorem pokazu, oraz powiadamia się o tym zainteresowanych.

4.3.14 Zabrania się palenia tytoniu oraz przebywania z otwartym ogniem w odległości mniejszej niż 15 m od statków powietrznych znajdujących się na terenie wystawy statycznej sprzętu lotniczego oraz ekspozycji statków powietrznych.

4.3.15 Zapewnia się wyznaczenie granicy terenów dla widzów nie bliżej niż 75 m od linii centralnej drogi startowej używanej do startów i lądowań oraz od statków powietrznych uczestniczących w imprezie lub pokazie.

4.3.16 Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na zmniejszenie odległości, o której mowa w pkt. 4.3.15, jeżeli warunki geograficzne, topograficzne i układ lotniska lub lądowiska uniemożliwiają spełnienie przedmiotowego wymogu.

4.3.17 Podczas trwania pokazu, w celu zachowania warunków bezpieczeństwa, zapewnia się ograniczenie czasu przebywania na drodze startowej startujących i lądujących statków powietrznych.

4.3.18 Do właściwości dyrektora pokazu należy wydawanie zgody na wykonywanie startów i lądowań statków powietrznych w trakcie realizacji pokazu – przez statki powietrzne nie uczestniczące w pokazie.

#### 4.4 LINIA POKAZU

4.4.1 Statki powietrzne realizują programy lotów pokazowych w odniesieniu do wyznaczonej linii pokazu. Na lotniskach wyposażonych w sztucznie utwardzone drogi startowe, linia pokazu powinna być wyznaczona równolegle do krawędzi jednej z tych dróg.

4.4.2 Na lotniskach, lądowiskach lub terenach, nad którymi wykonywane będą pokazy, innych niż te o których mowa

w pkt 4.4.1, zapewnia się wyznaczenie linii pokazu równolegle do charakterystycznych obiektów terenowych.

4.4.3 Jeżeli linia pokazu nie jest wyznaczona przez jedną z krawędzi sztucznie utwardzonej drogi startowej, zapewnia się wytyczenie jej w sposób widoczny dla załóg uczestniczących w pokazach.

4.4.4 W przypadku, o którym mowa w pkt. 4.4.2 i 4.4.3, do wyznaczenia linii pokazu zaleca się wykorzystać jaskrawo kolorowe figury przestrzenne (piramida, sześciąt itp.), płótna lub linie malowane bezpośrednio na nawierzchni lotniska lub lądowiska.

4.4.5 Do właściwości dyrektora pokazu należy dokonanie oceny linii pokazu, w zakresie prawidłowości jej wytyczenia oraz widoczności z powietrza.

4.4.6 Decyzja o wyznaczeniu jednej lub więcej linii pokazu, stosownie do typu statków powietrznych i rodzajów lotów wykonywanych w ramach pokazów, należy do właściwości dyrektora pokazu.

4.4.7 Jeżeli loty pokazowe wykonywane są nad powierzchnią wody (morze, naturalne lub sztuczne zbiorniki wodne), zapewnia się wyznaczenie linii pokazu przy pomocy dużych, dobrze widocznych boi lub łodzi.

4.4.8 Zapewnia się wyznaczenie, w sposób widoczny dla załóg, centralnego punktu pokazów, jeżeli nie jest on wyznaczony przez charakterystyczny obiekt terenowy.

4.4.9 Odległość pomiędzy linią pokazu i granicą terenów dla widzów uzależniona jest od prędkości statków powietrznych oraz typu pokazu. Minimalne odległości zostały określone w tabeli nr 4.1.

4.4.10 Zakresy prędkości, o których mowa w tabeli nr 4.1, odnoszą się do chwilowej, maksymalnej prędkości podczas wykonywania lotu w ramach pokazu.

4.4.11 W przypadku wykonywania lotów w ugrupowaniach, odległość, o której mowa w tabeli nr 4.1, odnosi się do statku powietrznego znajdującego się najbliżej publiczności.

4.4.12 Minimalne odległości separacji widzów od statków powietrznych uczestniczących w pokazie w powietrzu, zostały określone w tabeli nr 4.1.

**Tabela nr 4.1 Minimalne odległości separacji widzów.  
Przeloty i akrobacja**

| Prędkość statku powietrznego (IAS) |           | Rodzaj pokazu |           |
|------------------------------------|-----------|---------------|-----------|
| (kt)                               | (km/h)    | przelot       | akrobacja |
| < 100                              | < 180     | 100 m         | 150 m     |
| 100 – 200                          | 180 – 360 | 100 m         | 150 m     |
| 200 – 300                          | 360 – 540 | 150 m         | 200 m     |
| > 300                              | > 540     | 200 m         | 230 m     |

Do właściwości dyrektora pokazu należy zezwolenie na zmniejszenie odległości w odniesieniu do śmigłowców manewrujących w zawisie.

4.4.13 Zabrania się przekraczania linii pokazu w kierunku granicy terenów przewidzianych dla publiczności.

4.4.14 Zapewnia się planowanie pokazu tak, aby pilot nie przekroczył minimalnej odległości separacji od publiczności. Podczas planowania należy uwzględnić prędkość i kierunek wiatru.

4.4.15 Pilotom samolotów z napędem śmigłowym oraz śmigłowców nie zezwala się na wykonywanie lotów w rejonie publiczności, budynków i innych statków powietrznych, w odległości mogącej powodować zagrożenia wywołane strumieniem zaśmigłowym.

## LOTY NAD PUBLICZNOŚCIĄ

4.4.16 Zabrania się wykonywania lotów nad publicznością oraz parkingami samochodowymi przez statki powietrzne uczestniczące w pokazie oraz realizujące zadania w ramach logistycznego zabezpieczenia imprezy, z wyjątkiem:

- a) statków powietrznych przewożących skoczków spadochronowych, które mogą przelatywać nad terenami dla publiczności i parkingami samochodowymi, podczas lotu na kursie zrzutu, na wysokości nie mniejszej niż 500 m (1 500 ft) nad terenem,
- b) skoczków spadochronowych oraz parolotni bez napędu podczas lądowania, na wysokości większej niż 8 m (25 ft),
- c) balonów załogowych na wysokościach nie mniejszych niż te, o których mowa w tabeli nr 4.2.

**Tabela nr 4.2 Minimalne odległości separacji widzów.  
Balony załogowe**

| Rodzaj pokazu                               | Separacja pozioma | Minimalna wysokość i warunki przelotu nad publicznością                               |
|---|-------------------|---|
| Lot na uwięzi                               | 20 m              | brak  |
| Start do lotu wolnego z obszaru pokazu      | 20 m              | 25 m lub 75 ft podczas przelotu w locie wznoszącym<br>15 m lub 50 ft nad przeszkodami |
| Lądowanie na obszarze pokazu w locie wolnym | 50 m              | 100 m lub 300 ft podczas przelotu w locie poziomym<br>15 m lub 50 ft nad przeszkodami |

## 4.5 MINIMALNE WYSOKOŚCI LOTU

4.5.1 Podczas organizacji i prowadzenia pokazów Prezes Urzędu może wyrazić zgodę na przestrzeganie następujących minimalnych wysokości lotu:

- a) 150 m (500 ft) – podczas przelotów na stałej wysokości, z wyjątkiem śmigłowców manewrujących w zawisie,
- b) 200 m (700 ft) – podczas zniżania w figurach akrobacji oraz wykonywania lotów odwróconych.

4.5.2 Jeżeli pokazy wykonywane będą nad lotniskiem/lądowiskiem wpisanym do rejestru lub ewidencji, Prezes Urzędu może zezwolić na wykonywanie lotów z zachowaniem minimalnej wysokości lotu, określonej w indywidualnym upoważnieniu pokazu.

4.5.3 Dyrektor pokazu jest upoważniony do ustalenia minimalnych wysokości pokazu większych niż te, o których mowa w pkt. 4.6.1, uwzględniając fakt, że piloci posiadają utrwalone

nawyki w wykonywaniu pokazu na wysokościach określonych w upoważnieniach.

4.5.4 Zapewnia się poinformowanie personelu latającego uczestniczącego w pokazach o ustalonych minimalnych wysokościach lotów.

4.5.5 Zapewnia się przestrzeganie przez załogi wojskowych statków powietrznych ustalonych minimalnych wysokości lotu.

4.5.6 Podczas pokazu skoków spadochronowych, planowana wysokość zawisnięcia na otwartym spadochronie powinna wynosić 600 m (2 000 ft).

4.5.7 Do właściwości dyrektora pokazu należy zezwolenie na obniżenie wysokości, o której mowa w pkt. 4.6.6, do 500 m (1 500 ft).

## 4.6 MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI LOTU

4.6.1 Podczas wykonywania treningów i pokazów, zabrania się wykonywania lotów z prędkościami większymi niż:

- a) 0.9 liczby Macha, lub
- b) 1 100 km/h (600 kt/s).

4.6.2 Prezes Urzędu, na wniosek dyrektora pokazu, wydaje zgodę na wykonywanie lotów z prędkością większą niż 460 km/h (250 kt/s), na wysokości mniejszej niż 3 050 m (10 000 ft, FL-100).

## 4.8 MINIMALNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE

**Tabela nr 4.3 Minimalne warunki atmosferyczne prowadzenia pokazów lotniczych.**

| Rodzaj statku powietrzego   | Typ pokazu                               |                    | Minimalne warunki atmosferyczne          |      |                  |
|---|--|--------------------|--|------|------------------|
|   |  |                    | Podstawa chmur (zachmurzenie $\geq$ 4/8) |      | Widzialność (km) |
|   |  |                    | (m)                                      | (ft) |                  |
| Śmigłowce i inne statki powietrzne o prędkości przeciągnięcia poniżej 95 km/h lub 50 kt | Przeloty oraz pokaz akrobacji w poziomie | Pojedyncze statki  | 150                                      | 500  | 1.5              |
|   |  | Formacje           | 200                                      | 700  | 3.0              |
|   | Pokaz pełnej akrobacji                   | Pojedyncze statki  | 300                                      | 1000 | 3.0              |
|   |  | Formacje           | 400                                      | 1300 | 5.0              |
| Inne statki powietrzne  | Przeloty oraz pokaz akrobacji w poziomie | Pojedyncze statki  | 200                                      | 700  | 3.0              |
|   |  | Formacje           | 300                                      | 1000 | 5.0              |
|   | Pokaz pełnej akrobacji                   | Pojedyncze statki  | 500                                      | 1600 | 5.0              |
|   |  | Formacje tłokowe   | 500                                      | 1600 | 5.0              |
|   |  | Formacje odrzutowe | 1000                                     | 3300 | 8.0              |
|   |  |                    |  |      |                  |

4.8.1 Zapewnia się określenie i opublikowanie, do wiadomości uczestników, w poleceniu operacyjnym, minimalnych warunków atmosferycznych prowadzenia treningów i pokazów. Zaleca się przestrzeganie minimalnych warunków atmosferycznych określonych w tabeli nr 4.3.

4.8.2 Podczas ustalania minimalnych warunków atmosferycznych zapewnia się uwzględnienie charakterystyk opera-

cyjnych statków powietrznych mających uczestniczyć w pokazie oraz ograniczenia wynikające z zezwoleń pilotów.

4.8.3 Podczas organizacji i prowadzenia pokazów nad obszarami wodnymi, zaleca się uwzględniać zjawiska atmosferyczne mające wpływ na widoczność horyzontu naturalnego.

#### 4.9 CZĘSTOTLIWOŚCI ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ

4.9.1 Podczas ustalania częstotliwości łączności radiowej niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pokazów, zapewnia się przestrzeganie zasad, o których mowa w Zbiorze Informacji Lotniczych – Polska (AIP-Polska).

4.9.2 W przypadku konieczności wydzielenia dodatkowych częstotliwości, ze względów bezpieczeństwa, należy wystąpić o ich przydzielenie do Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty.

#### 4.10 NAZIEMNE EFEKTY SPECJALNE

4.10.1 Jeżeli podczas imprezy lotniczej używane są materiały wybuchowe lub inne środki pirotechniczne, zapewnia się bezpieczeństwo widzów i statków powietrznych oraz dróg kołowania, startu i lądowania, przed niepożądanymi skutkami użycia tych materiałów.

4.10.2 Do właściwości dyrektora pokazu należy poinformowanie personelu lotniczego o miejscu, czasie i sposobie użycia środków pirotechnicznych podczas pokazu.

#### 4.11 ODPRAWY PRZEDLOTOWE I PO LOTACH

4.11.1 Pilot nie może uczestniczyć w pokazie w powietrzu, jeżeli nie brał udziału w odprawie przedlotowej.

4.11.2 Zapewnia się opracowanie i dostarczenie wszystkim uczestnikom pokazu pisemnego polecenia operacyjnego, zawierającego informacje dotyczące:

- a) miejsca, daty, godziny i czasu trwania pokazu,
- b) planowanego programu pokazu oraz godziny odprawy przedlotowej,
- c) mapę lub mapy miejsca pokazu przedstawiające zorientowanie:
  - terenów dostępnych dla widzów,
  - miejsca postoju statków powietrznych biorących udział w pokazie, wystawie statycznej, itp.,
  - obszaru i linii granicznych pokazu,
  - przeszkód terenowych w rejonie pokazu (w odległości właściwej do promienia pokazu statków powietrznych),
  - stref wyczekiwania,
  - stałych tras dolotu do pokazu,
- d) informacji służby kontroli ruchu lotniczego o:
  - przylotach i odlotach,
  - częstotliwościach radiowych i kodach transpondera,
  - procedurach pokazu,
  - granicach pokazu i minimach pogodowych,
  - lokalnych ograniczeniach ruchu lotniczego,
- e) informacji w zakresie ochrony środowiska,
- f) służb i procedur ratowniczych,

- g) procedur obsługi naziemnej, parkowania i uzupełniania paliwa,
- h) wymagań dotyczących dokumentacji,
- i) nazwisk organizatorów pokazu oraz telefonów kontaktowych i numerów faksów.

4.11.3 Treść informacji lotniczej ujętej w poleceniu operacyjnym, powinna być uzgodniona z dyrektorem pokazu lotniczego oraz przewodniczącym zespołu kontroli bezpieczeństwa pokazów.

4.11.4 Do właściwości dyrektora pokazu lotniczego należy przeprowadzenie odprawy przedlotowej – w każdym dniu treningu i pokazu.

4.11.5 Odprawa przedlotowa powinna obejmować informacje niezbędne do bezpiecznej realizacji zaplanowanych przedsięwzięć. Wykaz elementów odprawy przedlotowej został określony w pkt. 4.11.2.

4.11.6 Podczas treningów i pokazów połączonych ze startem oraz lądowaniem statków powietrznych na dwóch lub więcej lotniskach, innych niż lotnisko pokazu, do właściwości dyrektora pokazu należy przeprowadzenia odprawy przedlotowej, na jeden z poniższych sposobów:

- a) poprzez uprawnioną osobę na lotnisku startu statków powietrznych,
- b) osobiście z wykorzystaniem technicznych środków łączności.

#### 4.12 UBEZPIECZENIE

4.12.1 Zgodnie z postanowieniami ustawy, o której mowa w pkt 3.4.1, organizator imprezy połączonej z publicznym pokazem lotniczym zobowiązany jest do ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone uczestnikom imprezy, na którą wstęp jest odpłatny.

4.12.2 Szczegóły związane z ubezpieczeniem określa rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatorów imprez (Dz. U. Nr 220 poz. 2179).

4.12.3 Organizator imprezy zobowiązany jest dostarczyć Prezesowi Urzędu kopię polisy lub innych dokumentów świadczących o ubezpieczeniu.

4.12.4 Do właściwości dyrektora pokazu należy sprawdzenie czy właściciele, użytkownicy oraz statki powietrzne uczestniczące w pokazie objęte zostały ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej.

4.12.5 Uczestnikowi pokazu zapewnia się prawo wglądu do polisy lub innych dokumentów świadczących o ubezpieczeniu.

#### 4.13 LOTY POKAZOWE

4.13.1 Uczestnikom pokazu zapewnia się możliwość wykonania lotu treningowego w wyznaczonej strefie, przed rozpoczęciem pokazu.

4.13.2 Pilot mający uczestniczyć w pokazie zobowiązany jest przedstawić plan lotu pokazowego, w formie i czasie określonym przez dyrektora pokazu.

4.13.3 Zapewnia się, że podczas lotu pokazowego na pokładzie statku powietrznego przebywać będzie wyłącznie załoga statku powietrznego, w składzie niezbędnym dla zapewnienia bezpiecznego wykonania zadania.

4.13.4 Prezes Urzędu, na wniosek organizatora imprezy, może wyrazić zgodę na odstępstwo od zasady, o której mowa w pkt. 4.13.3.

4.13.5 Do właściwości dyrektora pokazu należy wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów w ugrupowaniach zwartych, przez statki powietrzne służące do zarobkowego transportu pasażerskiego.

4.13.6 Zapewnia się możliwość wykonywania lotów w ugrupowaniach zwartych i luźnych przez statki powietrzne należące do różnych właścicieli – podmiotów organizacyjnych – po wyrażeniu przez nich pisemnej zgody.

#### 4.14 LOKALNE LOTY WIDOKOWE

4.14.1 Zapewnia się możliwość wykonywania lokalnych lotów widokowych na lotniskach ujętych w rejestrach lotnisk cywilnych lub wojskowych oraz lądowiskach wpisanych do ewidencji lądowisk, przez podmioty lub osoby prawne posiadające świadectwo operatora lotniczego – AOC.

4.14.2 Do właściwości dyrektora pokazu należy koordynacja lokalnych lotów widokowych oraz sprawowanie nadzoru nad ich bezpieczeństwem.

4.14.3 Zabrania się wykonywania startów i lądowań statków powietrznych wykonujących lokalne loty widokowe, podczas trwania pokazu w powietrzu.

4.14.4 Statki powietrzne, na których wykonywane są lokalne loty widokowe, nie mogą znajdować się na płaszczyźnie postoju statków powietrznych uczestniczących w pokazie w powietrzu.

4.14.5 Operator statku powietrznego, w porozumieniu z organizatorem imprezy, zobowiązany jest do zapewnienia pasażerom eskorty podczas poruszania się pomiędzy miejscem postoju statków powietrznych, o których mowa w pkt. 4.14.4, i terenem przewidzianym dla widzów.

4.14.6 Operator statku powietrznego wykonującego lokalne loty widokowe jest zobowiązany do sporządzenia listy pasażerów każdego lotu, przy czym jeden egzemplarz listy powinien znajdować się na pokładzie statku powietrznego, drugi u przedstawiciela operatora pozostającego na ziemi.

4.14.7 W razie zaistnienia wypadku lotniczego operator, o którym mowa w pkt. 4.14.6, zobowiązany jest udostępnić listę służbom ratowniczym.

4.14.8 W przypadku wykorzystywania śmigłowców do przewozu pasażerów w ramach lokalnych lotów widokowych, zapewnia się wyznaczenie płaszczyzny startów i lądowań, z uwzględnieniem wpływu strumienia zaśmigłowego na bezpieczeństwo widzów, statków powietrznych oraz elementów infrastruktury lotniska.

4.14.9 Operator śmigłowca zobowiązany jest do przeprowadzenia instruktażu dla pasażerów, na temat zasad bezpie-

czeństwa podczas pobytu na płaszczyźnie startów i lądowań śmigłowców.

#### 4.15 SKOKI SPADOCHRONOWE JAKO ELEMENT POKAZU

4.15.1 Do właściwości dyrektora pokazu, w ramach którego odbywać się będą skoki spadochronowe, należy:

- poinformowanie pilotów uczestniczących w pokazie, lotach lokalnych oraz logistycznym zabezpieczeniu pokazu, o czasie, planowanym miejscu lądowania oraz innych, istotnych dla bezpieczeństwa elementach,
- wstrzymanie startów i lądowań statków powietrznych na lotnisku/lądowisku, podczas wykonywania skoków,
- wstrzymanie pracy zespołów napędowych statków powietrznych uczestniczących w pokazach, w odległości 250 m (1 000 m – w przypadku wykonywania lotów lokalnych) od planowanego miejsca lądowania skoczków,
- zobowiązanie pilotów statków powietrznych, znajdujących się w odległości większej niż 250 m, do obserwowania skoczków spadochronowych podczas opadania oraz wyłączenia zespołów napędowych, w przypadku powstania zagrożenia.

4.15.2 Do właściwości dyrektora pokazu należy planowanie pokazu w sposób pozwalający na bezpieczną realizację skoków spadochronowych.

4.15.3 Inne wymagania dotyczące wykonywania pokazu przez skoczków spadochronowych określone są w rozdziale 9.

#### 4.16 POKAZ MODELI LATAJĄCYCH JAKO ELEMENT POKAZU

4.16.1 Zapewnia się wykonywanie lotów modeli latających jako elementu pokazu wyłącznie na podstawie krajowych przepisów sportowych.

4.16.2 Modelarz uczestniczący w pokazie zobowiązany jest do posiadania ważnej licencji sportowej modelarza lotniczego i kosmicznego Aeroklubu Polskiego.

4.16.3 Zapewnia się, że podczas pokazu lotniczego loty modeli latających będą odbywać się pod nadzorem kierownika linii lotów, którego wyznacza dyrektor pokazu.

4.16.4 Zapewnia się wyznaczenie strefy lotów modeli latających poza obszarem przeznaczonym dla publiczności. Na obszarze pokazów zabrania się wykonywania lotów niekierowanymi modelami i raketami.

4.16.5 Minimalne odległości separacji widzów od modeli latających uczestniczących w pokazie w locie, określa tabela nr 4.4.

**Tabela nr 4.4 Minimalne odległości separacji widzów. Modele latające**

| Typ modelu                            | Masa modelu | Odległość od publiczności |
|---------------------------------------|-------------|---------------------------|
| Na uwięzi                             | każda       | 15 m                      |
| Sterowane radiem z napędem tłokowym   | < 7 kG      | 30 m                      |
|                                       | ≥ 7 kG      | 50 m                      |
| Sterowane radiem z napędem odrzutowym | każda       | 75 m                      |

4.16.6 Stosownie do rozmiarów i wagi modeli oraz doświadczenia modelarzy uczestniczących w pokazie, zapewnia się możliwość zwiększenia, przez kierownika linii lotów, odległości o których mowa w tabeli nr 4.4.

4.16.7 Do właściwości organizatora imprezy należy zapewnienie łączności pomiędzy dyrektorem pokazu i kierownikiem linii lotów.

4.16.8 W odniesieniu do kierownika linii lotów zapewnia się:

- uczestniczenie w procesie planowania pokazu lotniczego,
- przeprowadzenie odprawy przedlotowej i odprawy polotowej uczestników pokazu modeli,
- sprawowanie nadzoru nad zgodnym z przeznaczeniem użyciem nadajników oraz częstotliwości zapewniających kontrolę nad modelami.

4.16.9 W przypadku udziału w pokazie więcej niż dziesięciu modeli statków powietrznych, zaleca się wyznaczenie asystenta kierownika linii lotów, w celu zapewnienia pełnej kontroli nad bezpieczną realizacją pokazu modeli w powietrzu.

4.16.10 W przypadku udziału w pokazie nie więcej niż czterech modeli latających oraz posiadania przez dyrektora pokazu licencji sędziego sportowego Aeroklubu Polskiego (minimum drugiej klasy), zapewnia się możliwość równoczesnego pełnienia funkcji kierownika linii lotów i dyrektora pokazu.

4.16.11 Do właściwości kierownika linii lotów należy wstrzymanie wykonywania pokazów modeli latających w locie przy następujących warunkach atmosferycznych:

- widzialność  $\leq 500$  m (1 500 ft),
- prędkość wiatru  $\geq 12,5$  m/s (25 kt).

#### **4.17 MONITOROWANIE BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNYCH POKAZÓW LOTNICZYCH**

4.17.1 Podczas imprezy połączonej z publicznym pokazem lotniczym, zapewnia się wideofoniczną rejestrację przebiegu wszystkich działań lotniczych związanych z przygotowaniem i przeprowadzeniem pokazu, w miejscu jego realizacji.

4.17.2 W przypadku zaistnienia wypadku lotniczego lub naruszenia warunków bezpieczeństwa pokazu, zapewnia się przekazanie zgromadzonych materiałów wideofonicznych do dyspozycji Prezesa Urzędu lub jednostki organizacyjnej prowadzącej badanie zdarzenia.

### **ROZDZIAŁ 5**

#### **WSPÓŁPRACA Z WŁADZAMI LOTNICZYMI, WŁADZAMI LOKALNYMI ORAZ SŁUŻBAMI SYSTEMÓW RATOWNICTWA**

##### **5.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE**

5.1.1 Do właściwości organizatora i dyrektora pokazu należy przestrzeganie terminów określonych w niniejszym rozdziale, w celu zapewnienia, przygotowania i przeprowadzenia wszelkich działań lotniczych, zgodnego z obowiązującymi przepisami w ramach imprezy masowej połączonej z pokazem lotniczym, a także zapewnienia właściwego obiegu informacji pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi podmiotami.

5.1.2 Do właściwości organizatora imprezy należy wystąpienie, w terminie 120 dni przed jej przeprowadzeniem, z wnioskiem do Ministra Obrony Narodowej o wyrażenie zgody na udział w planowanej imprezie lotniczej zagranicznych wojskowych statków powietrznych.

##### **5.2 WPROWADZENIE TYMCZASOWYCH OGRANICZEŃ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

5.2.1 Do właściwości organizatora imprezy należy przesłanie, w terminie 110 dni przed jej przeprowadzeniem, wniosku do państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym w sprawie wprowadzenia ograniczeń w przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego podczas realizacji przedsięwzięcia.

5.2.2 Ograniczenia powinny obejmować okres przylotów, treningów, pokazów, dni prasowych oraz odlotów statków powietrznych uczestniczących w imprezie.

5.2.3 Ograniczenia, o których mowa w pkt. 5.2.2, powinny uwzględniać szczególne wymogi dotyczące załóg i statków powietrznych uczestniczących w pokazie (poziome i pionowe wymiary strefy pokazu dla wojskowych statków powietrznych, zespołów akrobacyjnych, itp.).

5.2.4 Ograniczenia, o których mowa w pkt. 5.2.3, mogą mieć charakter krótkoterminowy (np. na czas lotu jednego statku powietrznego lub grupy).

5.2.5 Państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym jest odpowiedzialny za ogłoszenie uzgodnionych zmian w uzupełnieniu do AIP-Polska, nie później niż na 42 dni przed planowaną imprezą.

5.2.6 Do właściwości organizatora imprezy, w porozumieniu z dyrektorem pokazu, należy przesłanie do zagranicznych uczestników pokazu, w terminie 90 dni przed planowanym przeprowadzeniem imprezy, polecenia operacyjnego dotyczącego planowanego przedsięwzięcia.

5.2.7 Wykaz informacji, które powinny być zawarte w poleceniu operacyjnym, określa pkt 4.11.2.

##### **5.3 WYMAGANIA W ZAKRESIE SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO**

5.3.1 Jeżeli pokaz odbywa się w obszarze objętym kontrolą ruchu lotniczego (ATC), zapewnia się podjęcie przez dyrektora pokazu działań koordynacyjnych z właściwymi ośrodkami kontroli ruchu lotniczego oraz przedstawienie służbie ruchu lotniczego szczegółów zgody uzyskanej od Prezesa Urzędu.

5.3.2 Podczas przygotowań do przeprowadzenia imprezy do właściwości organizatora, w porozumieniu z dyrektorem pokazu, należy utworzenie zespołu kierowania pokazami, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w przestrzeni sąsiadującej z rejonem pokazu lub innej imprezy lotniczej.

##### **5.4 ZESPÓŁ KIEROWANIA POKAZAMI**

5.4.1 Potrzeba tworzenia zespołu kierowania pokazami uzależniona jest od:



- a) rozmiarów i złożoności programu pokazu,
- b) potrzeby koordynacji działań lotniczych,
- c) działalności innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

5.4.2 Zapewnia się włączenie do składu zespołu kierowania pokazami, w szczególności:

- a) dyrektora pokazu lotniczego,
- b) kierownika skoków,
- c) kierownika linii lotów,
- d) instruktora pilota lub instruktorów pilotów (kierownicy lotów) odpowiedzialnych za nadzór lub kierowanie lotami statków powietrznych uczestniczących w pokazie,
- e) kontrolera lub kontrolerów ruchu lotniczego posiadających uprawnienia niezbędne do zapewniania bezpiecznego prowadzenia imprezy lotniczej, oraz
- f) asystenta lub asystentów poszczególnych osób funkcyjnych zespołu, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

5.4.3 Podczas formowania zespołu kierowania pokazami zapewnia się przestrzeganie przepisów określających uprawnienia i obowiązki określone w odrębnych przepisach.

## 5.5 KIEROWANIE RUCHEM STATKÓW POWIETRZNYCH

5.5.1 Do właściwości dyrektora pokazów należy zorganizowanie stanowiska kierowania lotami zapewniającego pełną obserwację statków powietrznych w strefie pokazu, wyposażonego w urządzenia niezbędne do utrzymywania wymaganej łączności radiowej i telefonicznej, o których mowa w pkt. 3.2.8, właściwych warunków pracy oraz kierowania ruchem statków powietrznych uczestniczących w pokazie i logistycznym zabezpieczeniu imprezy.

5.5.2 Kierowanie ruchem statków powietrznych podczas pokazów, przez kierującego lotami, polega w szczególności na:

- a) obserwowaniu nadlotniskowego ruchu statków powietrznych oraz otrzymywaniu informacji o aktualnych pozycjach statków powietrznych i zamierzonych kierunkach lotu,
- b) udzielaniu pilotom zezwoleń, wskazówek i informacji niezbędnych do wykonywania zadań lotniczych, w celu ułatwienia bezpiecznego ich wykonania,
- c) utrzymywaniu łączności z właściwym organem służby ruchu lotniczego, w celu uzgadniania z nim zezwoleń oraz przekazywania niezbędnych informacji,
- d) koordynacji całokształtu przedsięwzięć organizacyjnych związanych z bezpieczną realizacją pokazów.

5.5.3 W zakresie dotyczącym czynności kierującego lotami pokazowymi, zapewnia się wykonywanie tych czynności przez:

- a) pilota posiadającego uprawnienia instruktora,
- b) pilota nie posiadającego uprawnień instruktora, jeśli posiada on odpowiednie upoważnienie do kierowania lotami, wydane przez Inspektorat Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

5.5.4 Jeżeli kierujący lotami pokazowymi nie posiada uprawnień instruktora w stosunku do niektórych załóg statków powietrznych wykonujących loty pod jego kierownictwem, zapewnia się wyznaczenie, przez użytkownika tych statków powietrznych, asystenta kierującego lotami pokazowymi, posiadającego wymagane uprawnienia.

5.5.5 W zakresie dotyczącym czynności kierującego lotami pokazowymi, zapewnia się wydawanie poleceń wynikających

z jego kompetencji, w stosunku do całego personelu uczestniczącego w lotach pokazowych lub skokach spadochronowych oraz wszystkich osób uczestniczących w zabezpieczeniu lotów.

5.5.6 Zapewnia się, aby przełożeni kierującego lotami oraz osoby kontrolujące, wydawały polecenia i wskazówki dotyczące wykonywanych lotów pokazowych wyłącznie za pośrednictwem kierującego lotami pokazowymi, o którym mowa w pkt. 5.5.5.

5.5.7 W zakresie dotyczącym działania kierującego lotami pokazowymi, zapewnia się w szczególności:

- a) przed rozpoczęciem lotów:
  - sprawdzenie części lotniska, która będzie użytkowana podczas lotów i przekazanie wyników sprawdzenia do właściwego organu służby ruchu lotniczego,
  - uzyskanie od właściwego organu służby ruchu lotniczego zezwolenia na wykonanie zaplanowanych lotów i potwierdzenia gotowości lotniska zapasowego, jeżeli takie lotnisko jest wymagane, oraz uzgodnienie z tym organem zasad współdziałania w czasie trwania lotów,
  - zapoznanie się z aktualnymi warunkami meteorologicznymi oraz z prognozą pogody w miejscu wykonywania pokazów,
  - ustalenie miejsc i kierunków startów, miejsc ustawienia sprzętu lotniczego oraz ich właściwe oznakowanie,
  - ustalenie sposobów poruszania się po terenie wykorzystywanym w czasie lotów,
  - przeprowadzenie odprawy przedlotowej, o której mowa w pkt. 4.11.4,
  - niezwłoczne zawiadomienie właściwego organu służby ruchu lotniczego o rozpoczęciu lotów;
- b) podczas lotów:
  - nadzorowanie użytkowania przestrzeni powietrznej, zgodnie z przydziałem ujętym w zaktualizowanym planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) lub w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP),
  - informowanie ośrodka zarządzania przestrzenią powietrzną Agencji Ruchu Lotniczego (AMC) o trwających co najmniej 1 godzinę przerwach w użytkowaniu przydzielonej przestrzeni powietrznej,
  - bieżące odwoływanie niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej,
  - kierowanie ruchem lotniczym statków powietrznych uczestniczących w pokazie,
  - bieżącą analizę zmian warunków meteorologicznych i wydawanie odpowiednich poleceń, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów,
  - kontrolowanie przestrzegania przepisów lotniczych przez personel latający,
  - zgłaszanie do właściwego organu służby ruchu lotniczego czasu startu i lądowania statków powietrznych wykonujących loty trasowe i przeloty, na które złożony został plan lotu oraz informowanie o zmianach w zgłoszonych planach lotów,
  - zawiadamianie przełożonych i właściwego organu służby ruchu lotniczego o naruszeniach, podczas wykonywania lotów pokazowych, przepisów lotniczych przez personel latający oraz o wypadkach i incydentach lotniczych,
  - organizowanie pomocy w przypadku powstania sytuacji niebezpiecznych, wypadku lub incydentu lotniczego,
- c) po zakończeniu lotów:

- niezwłoczne zawiadomienie właściwego organu służby ruchu lotniczego o zakończeniu lotów,
- omówienie przebiegu lotów z personelem lotniczym uczestniczącym w lotach,
- skontrolowanie i uzupełnienie obowiązującej dokumentacji.

5.5.8 Jeżeli charakter wykonywanych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego na to zezwalają, dopuszcza się, aby kierujący lotem lub lotami pokazowymi przebywał w miejscu innym niż to, o którym mowa w pkt. 5.5.1, dogodnym do kierowania lotami, zapewniającym łączność radiową i telefoniczną oraz obserwację statków powietrznych wykonujących lot w strefie pokazu.

## 5.6 SŁUŻBY SYSTEMÓW RATOWNICZYCH

5.6.1 Do właściwości organizatora imprezy należy zapewnienie właściwych służb ratowniczych na czas trwania pokazu.

5.6.2 Podczas określania poziomu zabezpieczenia miejsca pokazu, z którego odbywają się operacje statków powietrznych, należy uwzględnić:

- a) charakterystyki największych statków powietrznych, biorących udział w pokazie i jego obsłudze logistycznej,
- b) standardy Załącznika 14 ICAO dotyczące służb ratowniczych i pożarniczych,
- c) przepisy krajowe.

5.6.3 W przypadku usytuowania miejsca pokazu w niewielkiej odległości od zbiornika wodnego, terenów bagnistych lub w innych trudnych warunkach terenowych, do właściwości organizatora imprezy należy zapewnienie odpowiedniego specjalistycznego sprzętu ratowniczego.

5.6.4 Do właściwości dyrektora pokazu, przed rozpoczęciem pokazu, należy upewnienie się o gotowości:

- a) policji – czy lokalny posterunek policji został poinformowany o planowanej imprezie, w celu przedsięwzięcia odpowiednich środków bezpieczeństwa i zabezpieczenia, jak również czy we współpracy z policją przygotowane zostały swobodne drogi wjazdu i wyjazdu dla pojazdów ratowniczych,
- b) służby medycznej – czy, w zależności od rozmiaru imprezy i spodziewanej ilości widzów, w miejscu imprezy zapewnione zostały na czas jej trwania środki medyczne pierwszej pomocy oraz karetka lub karetka pogotowia wraz z kwalifikowanym personelem,
- c) straży pożarnej – czy, w zależności od rozmiaru imprezy, odpowiednie i właściwie wyposażone służby pożarowe i ratownicze zostały rozlokowane i są utrzymywane w gotowości, tak aby mogły podjąć natychmiastową akcję, w razie wypadku statku powietrznego na miejscu pokazu lub w jego pobliżu.

## 5.7 PLAN EWAKUACJI

5.7.1 Do właściwości organizatora imprezy należy sporządzenie planu ewakuacji lotniska obejmującego różne służby ratownicze, współdziałające w razie zaistnienia zdarzenia lotniczego lub powstania zagrożenia naziemnego.

5.7.2 Plan ewakuacji powinien zawierać następujące informacje dotyczące sposobu postępowania w sytuacjach kryzysowych:

- a) sposób ewakuacji:
  - powietrzna,
  - naziemna,
- b) wyszczególnienie służb ratowniczych,
- c) odpowiedzialność i zadania każdej służby,
- d) mapę siatkową miejsca pokazu przedstawiającą punkty ratownictwa, drogi dojazdowe oraz miejsca usytuowania centralnego ośrodka kierowania ewakuacją,
- e) system łączności, wraz z przydzielonymi częstotliwościami i numerami telefonów,
- f) nazwiska, funkcje oraz miejsca przebywania osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo imprezy, wraz ze szczegółami dotyczącymi łączności.

5.7.3 W sytuacjach kryzysowych dopuszcza się używanie telefonów komórkowych jako dodatkowych środków łączności.

## 5.8 ZAKOŃCZENIE PROCEDUR PRZYGOTOWAWCZYCH

5.8.1 W terminie 30 dni przed przeprowadzeniem pokazu lotniczego, zapewnia się w szczególności:

- a) zakończenie uzgodnień z władzami lokalnymi oraz służbami porządkowymi i służbami systemów ratownictwa,
- b) wystąpienie z wnioskiem do Prezesa Urzędu o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu nad terenem innym niż lotnisko lub lądowisko oraz zatwierdzenie planu pokazów,
- c) przesłanie, do krajowych uczestników pokazu, polecenia operacyjnego, o którym mowa w pkt. 4.11.2.

5.8.2 Do właściwości organizatora imprezy należy wystąpienie do Prezesa Urzędu, w terminie 14 dni przed dniem przeprowadzenia pokazu lotniczego, z wnioskiem o zatwierdzenie planu pokazu prowadzonego nad lotniskiem lub lądowiskiem.

5.8.3 Wniosek wraz z załącznikami należy złożyć na druku formularza, o którym mowa w załączniku nr 1.

## ROZDZIAŁ 6

### NADAWANIE UPRAWNIENI DO WYKONYWANIA LOTÓW I SKOKÓW POKAZOWYCH

#### 6.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

6.1.1 Zapewnia się, że polski pilot cywilny (dowódca statku powietrznego) wykonujący podczas pokazu akrobację wyczynową lub grupową oraz skoczek spadochronowy uczestniczący w pokazie skoków grupowych, posiadać będzie upoważnienie pokazu wydane przez Prezesa Urzędu, po uzyskaniu pozytywnego wyniku z weryfikacji przeprowadzonej przez przedstawiciela Komisji Ekspertów, o której mowa w pkt. 6.2.1.

6.1.2 Zasady postępowania przy wydawaniu upoważnienia pokazu dla pilotów zagranicznych i pilotów wojskowych określone zostały w rozdz. 2.

## 6.2 ZASADY POWOŁANIA KOMISJI EKSPERTÓW

6.2.1 Do właściwości Prezesa Aeroklubu Polskiego, na wniosek Dyrektora Działu Szkolenia i Sportu Aeroklubu Polskiego, należy powołanie Komisji Ekspertów uprawnionej do weryfikacji wiedzy i umiejętności oraz wystąpienia z wnioskiem do Prezesa Urzędu o wydanie imiennych upoważnień pokazu dla ubiegających się pilotów/skoczków.

6.2.2 Zapewnia się, aby kandydaci do Komisji Ekspertów w danej dyscyplinie lotniczej, posiadali w szczególności:

- a) licencję lub świadectwo kwalifikacji lotniczych,
- b) co najmniej 15-letnie doświadczenie w działalności lotniczej.

6.2.3 Wskazane jest, aby kandydat aktywnie uczestniczył w pokazach lotniczych w danym roku kalendarzowym.

6.2.4 Zapewnia się powoływanie członków komisji na okres do trzech lat, z terminem zakończenia kadencji w dniu 31 grudnia.

## 6.3 ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI I OGRANICZENIA

6.3.1 Zaleca się indywidualne prowadzenie weryfikacji pilotów/skoczków, wskazanych przez Dyrektora Działu Szkolenia i Sportu Aeroklubu Polskiego, przez członków Komisji.

6.3.2 Po zakończeniu weryfikacji z wynikiem pozytywnym, zapewnia się przesłanie wniosku o wydanie imiennego upoważnienia pokazu do Prezesa Urzędu.

6.3.3 Wzór wniosku o wydanie, wznowienie lub uaktualnienie wydanego upoważnienia określa załącznik nr 3.

6.3.4 Zmiany w imiennym upoważnieniu pokazu wydawane są w formie pisemnej.

6.3.5 W przypadku konieczności wstrzymania lub cofnięcia upoważnienia pokazu, członek Komisji, o której mowa w pkt. 6.2.1, kieruje stosowny wniosek bezpośrednio do Prezesa Urzędu.

6.3.6 Członkowie Komisji powinni monitorować przestrzeganie zasad wykonania pokazów, przez pilotów/skoczków uczestniczących w pokazach.

## 6.4 UZYSKANIE UPOWAŻNIENIA NA WYKONYWANIE LOTÓW I SKOKÓW POKAZOWYCH

6.4.1 Do właściwości pilota/skoczka spadochronowego ubiegającego się o wydanie upoważnienia pokazu akrobacji wyczynowej i lotów/skoków grupowych należy, w terminie do dnia 1 marca danego roku, przesłanie do Działu Szkolenia i Sportu Aeroklubu Polskiego wniosku, na formularzu o którym mowa w załączniku nr 3.

6.4.2 W zakresie prowadzenia weryfikacji pilotów i skoczków spadochronowych ubiegających się o wydanie upoważnienia pokazu, zapewnia się uwzględnienie następujących minimalnych poziomów doświadczenia w odniesieniu do:

- a) pilotów samolotów (włączając motoszybowce), śmigłowców i wiatrakowców - nalot ogólny 200 godzin, w tym co najmniej 100 godzin w charakterze dowódcy,

- b) pilotów szybowców - nalot ogólny 200 godzin, w tym co najmniej 100 w charakterze dowódcy szybowca,
- c) pilotów ultralekkich statków powietrznych - nalot ogólny 200 godzin, w tym co najmniej 100 godzin w charakterze dowódcy ultralekkiego statku powietrznego (sterowanie w trzech płaszczyznach lub balansowanie ciężarem),
- d) pilotów lotni, motolotni lub paralotni - nalot ogólny 50 godzin, w tym 25 godzin na sprzęcie kategorii, na której uczestniczy w pokazie,
- e) pilotów sterowców na ogrzane powietrze - nalot ogólny 100 godzin na sterowcach i balonach, w tym co najmniej 25 godzin jako dowódca sterowca na ogrzane powietrze,
- f) pilotów sterowców gazowych o pojemności nie przekraczającej 2 000 m<sup>3</sup> - nalot ogólny 100 godzin na sterowcach lub balonach, w tym co najmniej 50 godzin jako dowódca sterowców gazowych,
- g) pilotów sterowców gazowych o pojemności przekraczającej 2 000 m<sup>3</sup> - nalot ogólny 200 godzin na sterowcach lub balonach, w tym co najmniej 100 godzin jako dowódca sterowców gazowych,
- h) pilotów balonów - nalot ogólny 50 godzin, w tym co najmniej 25 godzin w charakterze dowódcy balonu gazowego lub na ogrzane powietrze,
- i) skoczków spadochronowych - minimum 200 skoków w przypadku skoczka indywidualnego lub odpowiedzialnego za desantowanie innych skoczków oraz 100 skoków dla pozostałych członków zespołu skoczków.

6.4.3 Za dowód posiadania właściwej praktyki może służyć zapis w dokumentacji osobistej, potwierdzony przez uprawnioną osobę.

6.4.4 Jeżeli pilot nie jest w stanie odbyć praktyki na konkretnym statku powietrznym z powodu jego szczególnych cech, przedstawiciel Komisji Ekspertów może przyjąć, że warunki, o których mowa w pkt. 6.4.3, zostały spełnione, jeżeli praktyka została zrealizowana na innym reprezentatywnym typie tej samej klasy statków powietrznych.

6.4.5 Podczas prowadzenia weryfikacji zapewnia się przeprowadzenie kontroli:

- a) ważności licencji członka personelu lotniczego,
- b) ważności orzeczenia lekarskiego,
- c) dokumentacji osobistej, obowiązującej w danej dyscyplinie lotniczej, w celu określenia posiadanych uprawnień, ogólnego nalotu na różnych typach statków powietrznych (ilości skoków spadochronowych) oraz na typie, na którym wykonywany będzie pokaz, a także innych danych niezbędnych do potwierdzenia posiadanego doświadczenia lotniczego w odniesieniu do planowanego pokazu,
- d) umiejętność budowy programu lotu pokazowego, w zależności od posiadanego poziomu wykształcenia i uprawnień,
- e) znajomość minimalnych wysokości i odległości separacji od widzów,
- f) poprawność wykonania lotu/skoku demonstracyjnego,
- g) zasad postępowania w sytuacjach niebezpiecznych.

6.4.8 Ocena programu lotu pokazowego powinna zostać dokonana zgodnie z poziomem umiejętności pilota określonym w regulaminie *Commission Internationale de Voltige Aérienne (CIVA) FAI* (załącznik nr 4).

6.4.9 Podczas weryfikacji zapewnia się wykonanie przez pilota ubiegającego się po raz pierwszy o wydanie upoważnienia pokazu, o którym mowa w pkt. 6.4.1:

- a) pierwszego lotu ze znizeniem do wysokości 300 m (1 000 ft),
- b) kolejnego lotu ze znizeniem do wysokości, która ma być określona w imiennym upoważnieniu.

6.4.10 Podczas lotu/skoku demonstracyjnego podmiot, o którym mowa w pkt. 6.4.6, powinien poddać ocenie, w szczególności:

- a) dokładność wykonania poszczególnych manewrów,
- b) przestrzeganie kolejności figur planowanej wiązanki,
- c) utrzymanie nakazanych prędkości i wysokości lotu,
- d) utrzymanie miejsca w nakazanej strefie oraz zachowanie bezpiecznych odległości,
- e) kompensacja wpływu wiatru na realizowany pokaz,
- f) umiejętność postępowania w sytuacjach szczególnych podczas wykonywania pokazu,
- g) przestrzeganie planowanych czasów rozpoczęcia i zakończenia lotu.

6.4.11 Ocena lotu, o którym mowa w pkt. 6.4.9, może być przeprowadzona przez weryfikującego z ziemi, jeżeli konstrukcja statku powietrznego nie pozwala na wykonanie lotu w załodze dwuosobowej.

6.4.12 Przeprowadzenie weryfikacji wiedzy i umiejętności pilota ubiegającego się o wydanie upoważnienia pokazu, powinno zostać udokumentowane na formularzu, o którym mowa w załączniku nr 3.

6.4.13 W przypadku nie uzyskania podczas weryfikacji pozytywnej oceny umiejętności przez pilota ubiegającego się o wydanie upoważnienia pokazu, zapewnią się pisemne poinformowanie zainteresowanego oraz macierzystej organizacji lotniczej o osiągniętych rezultatach, podjętej decyzji oraz zaleceniach pozwalających na usunięcie niedociągnięć.

6.4.14 W przypadku, o którym mowa w pkt. 6.4.12, pilotowi ubiegającemu się przysługuje prawo odwołania się od otrzymanej informacji pisemnej na zasadach określonych w art. 127 § 3 oraz art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

6.4.14 Zapewnia się przesłanie Prezesowi Urzędu imiennych wniosków personelu lotniczego, który uzyskał pozytywne wyniki z weryfikacji, wraz ze wskazaniem indywidualnych terminów ważności.

## 6.5 AKTUALNOŚĆ NAWYKÓW PILOTAŻOWYCH

6.5.1 Zapewnia się zachowanie aktualności nawyków pilotażowych, jeżeli pilot w okresie 90 dni wykonał co najmniej 3 loty pokazowe lub treningowe na statku powietrznym określonym w upoważnieniu.

6.5.2 Oceny aktualności dokonuje się na podstawie poświadczonych zapisów zawartych w osobistym dzienniku lotów.

6.5.3 Jeżeli pilot nie wypełnił warunków, o których mowa w pkt. 6.5.1, podczas wznawiania nawyków zapewnia się przestrzeganie zasad określonych w programie szkolenia lotniczego.

## 6.6 OKRES WAŻNOŚCI UPOWAŻNIENIA POKAZU

6.6.1 Zapewnia się zachowanie ważności upoważnienia pokazu przez okres nie dłuższy niż 36 miesięcy od daty

zakończenia weryfikacji, o ile dokonujący jej przedstawiciel Komisji nie określi, ze względów bezpieczeństwa, innego okresu ważności.

6.6.2 W przypadku przedłużania ważności, w okresie 90 dni przed jej upływem, okres ważności wyznacza dzień i miesiąc zakończenia poprzedzającej weryfikacji.

## 6.7 ZASADY PRZEDŁUŻANIA WAŻNOŚCI UPOWAŻNIENIA POKAZU

6.7.1 W przypadku ubiegania się o przedłużenie ważności lub zmianę ograniczeń zawartych w upoważnieniu pokazu, do właściwości pilota należy przesłanie wniosku na formularzu, o którym mowa w załączniku nr 3.

6.7.2 Podczas prowadzenia weryfikacji pilotów ubiegających się o przedłużenie ważności lub zmianę ograniczeń zawartych w upoważnieniu pokazu, do właściwości osoby prowadzącej weryfikację należy sprawdzenie aktualności i rytmiki wykonywania treningów i pokazów oraz ocena wykonania pokazu.

6.7.3 Podczas weryfikacji upoważnienia pokazu obejmującego więcej niż jeden typ lub kategorię statku powietrznego, osoba prowadząca weryfikację może uznać ocenę jednego pokazu za wystarczającą.

6.7.4 W przypadku nie przedłużania ważności upoważnienia pokazu przez 1 rok po upływie terminu ważności, ubiegający się o wydanie upoważnienia podlega procedurze weryfikacji, o której mowa w pkt. 6.4.

## 6.8 KRYTERIA POKAZU

6.8.1 Podczas przygotowania programu lotu pokazowego, do właściwości pilot statku powietrznego należy w szczególności:

- a) przestrzeganie ograniczeń eksploatacyjnych płatowca i zespołu napędowego, określonych w instrukcji użytkowania statku powietrznego,
- b) ujęcie w programie figur akrobacji, o których mowa w załączniku nr 4, stosownie do osiągniętego poziomu wykształcenia,
- c) przestrzeganie minimalnych wysokości lotu, o których mowa w pkt. 4.5.1 i 4.6.1, lub określonych przez dyrektora pokazu (obowiązuje wysokość wyższa),
- d) przestrzeganie minimalnej odległości od granicy sektora publiczności, o której mowa w pkt. 4.4.12, lub określonej przez organizatora imprezy (obowiązuje odległość większa).

6.8.2 Zabrania się wykonywania lotów z wyłączonym jednym silnikiem na samolotach wielosilnikowych.

6.8.3 Zezwala się na wykonywanie przeciągnięć i korkociągów pilotowi, który osiągnął wymagany poziom umiejętności lotniczych i posiada przedmiotowe uprawnienie.

## 6.9 LOTY STATKÓW POWIETRZNYCH W UGRUPOWANIU

6.9.1 Podczas organizacji i prowadzenia pokazów lotniczych zapewnia się możliwość wykonywania lotów w następujących rodzajach ugrupowań statków powietrznych:

- a) ugrupowanie zwarte (*Close formation*) – oznacza ugrupowanie statków powietrznych z zachowaniem odległości, odstępu i przniżenia między statkami powietrznymi umożliwiającymi jednoczesne wykonanie figury akrobacji,

- b) ugrupowanie luźne (*Lose formation, Tailchaise*) – oznacza ugrupowanie statków powietrznych wykonujących lot za prowadzącym w odległości 50 – 200 m, w którym każdy pilot odpowiedzialny jest za powtórzenie manewru prowadzącego w miejscu i czasie właściwym do miejsca zajmowanego w ugrupowaniu.

6.9.2 Zapewnia się nadawanie uprawnień pilotom wykonującym loty w ugrupowaniu statków powietrznych, w szczególności:

- a) uprawnienie prowadzonego w ugrupowaniu zwartym:  
- czterech statków powietrznych,  
- o nieograniczonej liczbie statków powietrznych;  
b) uprawnienie prowadzącego ugrupowanie zwarte:  
- czterech statków powietrznych,  
- o nieograniczonej liczbie statków powietrznych.

6.9.3 W zakresie lotów w ugrupowaniach zapewnia się następujące poziomy wyszkolenia:

- a) podstawowy – oznacza wykonywanie łagodnych manewrów ugrupowaniem nieprzekraczających kąta przechylenia 30° i kąta pochylenia 30°,  
b) średni – oznacza wykonywanie manewrów ugrupowaniem nieprzekraczających kąta 60°, w kącie przechylenia i pochylenia,  
c) zaawansowany – oznacza wykonywanie ugrupowaniem manewrów bez ograniczeń w kącie przechylenia i pochylenia (wykonywanie figur akrobacji ujętych w instrukcji użytkowania statku powietrznego w locie).

6.9.4 W odniesieniu do lotów statków powietrznych w ugrupowaniach luźnych wyróżnia się uprawnienia do:

- a) wykonywania lotów w ugrupowaniu czterech statków powietrznych,  
b) prowadzenia ugrupowań luźnych.

6.9.5 Dopuszcza się nadawanie uprawnień, o którym mowa w pkt. 6.9.4 lit. a, w przypadku posiadania przez pilota stosownych uprawnień, o których mowa w pkt. 6.9.2 lit. a.

6.9.6 Dopuszcza się nadawanie uprawnień, o którym mowa w pkt. 6.9.4 lit. b, w przypadku posiadania przez pilota stosownych uprawnień, o których mowa w pkt. 6.9.2 lit. b.

## ROZDZIAŁ 7

### POKAZY LOTNICZE ULTRALEKKICH STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNI I PARALOTNI

#### 7.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

7.1.1 Zapewnia się prowadzenie działań lotniczych mikrolotów, lotni oraz paralotni związanych z pokazami w oparciu o przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

7.1.2 Do właściwości pilota statku powietrznego należy przestrzeganie przepisów dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej w miejscu prowadzenia imprezy.

7.1.3 Do właściwości organizatora imprezy należy dostarczenie pilotowi ultralekkiego statku powietrznego, lotni i paralotni polecenia operacyjnego dotyczącego zasad prowadzenia planowanej imprezy.

7.1.4 Podczas prowadzenia imprezy połączonej z pokazem lotniczym ultralekkich statków powietrznych, lotni oraz

paralotni zapewnienia się obecność niezbędnych służb systemów ratownictwa, o których mowa w pkt. 5.6.

7.1.5 Jeżeli starty i lądowania ultralekkich statków powietrznych, lotni i motolotni odbywają się w miejscu pokazu, do właściwości organizatora imprezy, w porozumieniu z dyrektorem pokazu, należy zapewnienie właściwej przestrzeni do bezpiecznego wykonania zaplanowanych operacji.

7.1.6 Minimalna powierzchnia, o której mowa w pkt. 7.1.5, nie może być mniejsza niż 250 x 25 m, przy założeniu że strefy startu i podejścia do lądowania są całkowicie wolne od przeszkód terenowych i sztucznych.

7.1.7 Zabrania się wykonywania przelotów nad publicznością na ultralekkich statkach powietrznych, lotniach i paralotniach.

7.1.8 Zapewnia się minimalną odległość od sektora publiczności, która wynosi podczas:

- a) lotów przed publicznością  $\geq 50$  m,  
b) startów i lądowań  $\geq 40$  m.

7.1.9 Do właściwości pilotów ultralekkich statków powietrznych, lotni i paralotni należy przestrzeganie ograniczeń w zakresie maksymalnego wiatru bocznego, określonego w instrukcji użytkowania pilotowanego statku powietrznego.

7.1.10 Jeżeli ograniczenie, o którym mowa w pkt. 7.1.9, nie zostało wydane, zapewnia się zakaz wykonywania startów i lądowań przy wietrze bocznym większym niż 2,5 m/s (5 kt).

7.1.12 Podczas pokazu, zapewnia się przestrzeganie zakazu przekraczania parametrów określonych w tabeli 7.1.

**Tabela nr 7.1 Pokazy lotnicze ultralekkich statków powietrznych. Maksymalne kąty przechylenia i pochylenia**

|                  | Statki powietrzne posiadające świadectwo typu ( $\geq 750$ kg) | Statki powietrzne konstrukcji amatorskiej | Ultralekkie statki powietrzne ( $\leq 495$ kg) |
|------------------|--|---|--|
| Kąt pochylenia   | 60°  | 60°                                       | 40°  |
| Kąt przechylenia | $\pm 30^\circ$   | $\pm 30^\circ$                            | $\pm 30^\circ$                                 |

## ROZDZIAŁ 8

### BALONOWE IMPREZY LOTNICZE

#### 8.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

8.1.1 Zapewnia się działania lotnicze balonów i sterowców związane z pokazami, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 159 ustawy – Prawo lotnicze.

8.1.2 Do właściwości pilota balonu lub sterowca należy przestrzeganie przepisów dotyczących ograniczeń przestrzeni powietrznej w miejscu prowadzenia imprezy.

8.1.3 Zapewnia się przekazywanie właściwemu organowi kontroli ruchu lotniczego informacji o zamierzeniach, starcie i lądowaniu balonów i/lub sterowców uczestniczących w imprezie.

8.1.4 Do właściwości organizatora imprezy należy dostarczenie pilotowi balonu lub sterowca mającemu uczestniczyć w pokazie, polecenia operacyjnego lub karty informacyjnej dotyczącej zasad prowadzenia planowanej imprezy.

8.1.5 Do właściwości organizatora imprezy masowej prowadzonej z udziałem balonów załogowych lub sterowców należy zapewnienie:

- a) przestrzeni niezbędnej do przeprowadzenia startów i lądowań z zachowaniem wymaganej separacji od terenów przeznaczonych dla publiczności, o których mowa w pkt. 4.5.1 lit. c,
- b) zabezpieczenia medycznego i przeciwpożarowego, w miejscu startu i lądowania, zgodnie z pkt. 5.6,
- c) potrzebnej ilości personelu pomocniczego niezbędnego do zapewnienia bezpiecznego startu.

8.1.6 Zapewnia się udzielenie wydzielonemu personelowi pomocniczemu, przez dowódcę załogi balonu lub sterowca, instruktażu na temat zasad bezpieczeństwa.

8.1.7 Zapewnia się okazanie przez personel latający uczestniczący w pokazie, na żądanie dyrektora pokazu, dokumentów poświadczających posiadanie praktyki lotniczej, o której mowa w pkt. 6.4.2.

8.1.8 Do właściwości dowódcy załogi balonu lub sterowca należy odpowiedzialność za naruszenie ustalonych zasad wykonania pokazu.

8.1.9 Zapewnia się możliwość równoczesnego startu kilku balonów i/lub sterowców przy wietrze, którego prędkość nie przekracza 4 m/s (8 kt). Jeżeli prędkość wiatru jest większa, zapewnia się możliwość startu pojedynczo z zachowaniem separacji, o której mowa w pkt. 4.5.1 lit. c.

8.1.10 Do właściwości dowódcy załogi przed rozpoczęciem procedury startu należy upewnienie się, że planowana przestrzeń startu jest wolna od innych balonów, statków powietrznych oraz przeszkód naturalnych i sztucznych.

8.1.11 Jeżeli prędkość wiatru przekracza 2,5 m/s (5 kt), zapewnia się usytuowanie pola wzlotów w sposób uniemożliwiający naruszenie przez balon podczas podnoszenia, granicy terenów przewidzianych dla widzów.

8.1.12 Zaleca się włączenie do składu zespołu kontroli bezpieczeństwa wykonywania lotów pilota balonu lub sterowca posiadającego licencję oraz duże doświadczenie lotnicze.

## ROZDZIAŁ 9

### POKAZ SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH

9.1 Zapewnia się, że działania statków powietrznych oraz skoczków spadochronowych, związane z przygotowaniem i wykonaniem pokazu skoków spadochronowych, realizowane będą w oparciu o przepisy wydane na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

9.2 Do właściwości skoczków spadochronowych biorących udział w pokazie grupowym lub wykonujących akrobacje należy posiadanie upoważnienia pokazu, o którym mowa w pkt. 6.1.1. Minimalny poziom doświadczenia został określony w pkt. 6.4.2 lit. i.

9.3 Do właściwości organizatora imprezy, w ramach której odbywać będą się skoki spadochronowe, należy przestrzeganie postanowień niniejszych wytycznych w zakresie procedur organizacyjnych, w szczególności:

- a) zapewnienia służb ratowniczych, o których mowa w pkt. 5.6,
- b) zapewnienia środków do utrzymywania łączności radiowej i przekazywania informacji pomiędzy statkiem desantującym skoczków, kierownikiem skoków i służbą kontroli ruchu lotniczego, lub
- c) jeżeli spełnienie wymagań, o którym mowa w lit. c, jest niemożliwe, zapewnienie możliwości zastosowania systemu sygnałów ziemia-powietrze, zgodnie z odrębnymi przepisami.

9.4 Do właściwości dyrektora pokazu, w ramach którego odbywać będą się skoki spadochronowe, należy:

- a) zapewnienie przestrzeni powietrznej niezbędnej do przeprowadzenia pokazu skoków spadochronowych,
- b) poinformowanie pilotów uczestniczących w pokazie, lotach lokalnych oraz logistycznym zabezpieczeniu pokazu o czasie, planowanym miejscu lądowania oraz innych istotnych dla bezpieczeństwa elementach,
- c) wstrzymanie startów i lądowania statków powietrznych na lotnisku lub lądowisku, w czasie wykonywania skoków spadochronowych,
- d) wstrzymanie pracy zespołów napędowych statków powietrznych uczestniczących w pokazach, w odległości 250 m (1 000 m w przypadku wykonywania lokalnych lotów widokowych) od planowanego miejsca lądowania skoczków,
- e) zobowiązanie pilotów statków powietrznych znajdujących się w odległości większej niż 250 m, do obowiązku obserwacji skoczków spadochronowych podczas opadania oraz wyłączenia zespołów napędowych, w przypadku powstania zagrożenia.

9.5 Zapewnia się przeprowadzenie przez kierownika skoków oceny przydatności miejsca pokazu skoków spadochronowych pod względem:

- a) możliwości ich bezpiecznego przeprowadzenia,
- b) oznakowania miejsca planowanego lądowania skoczków, zgodnie z przepisami wykonywania skoków,
- c) zapewnienia, że żadna część miejsca przewidywanego lądowania nie może znajdować się w odległości mniejszej niż 15 m od granicy terenów dla widzów,
- d) odgradzenia planowanego miejsca lądowania skoczków (liną, taśmą lub barierą nie stanowiącą zagrożenia dla lądujących skoczków), jeżeli miejsce to ustanowiono na terenach przeznaczonych dla widzów,
- e) ustalenia warunków desantowania w sposób uniemożliwiający lądowanie skoczka w odległości mniejszej niż 15 m od publiczności.

9.6 Podczas pokazu skoków spadochronowych na terenach zabudowanych, zapewnia się że planowana wysokość zawisnięcia na otwartym spadochronie nie będzie mniejsza niż 600 m (2 000 ft).

9.7 Do właściwości dyrektora pokazu należy zezwolenie na obniżenie wysokości, o której mowa w pkt. 4.6.6 do 500 m (1 500 ft), podczas pokazu skoków spadochronowych na lotnisku lub lądowisku.

9.8 Zapewnia się planowanie przebiegu pokazu w sposób pozwalający na bezpieczną realizację skoków spadochronowych w połączeniu z działaniami innych statków powietrznych.

Prezes  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Żelazna 59  
00-848 Warszawa

**WNIOSEK  
O WYDANIE ZGODY NA PRZEPROWADZENIE  
PUBLICZNEGO POKAZU LOTNICZEGO**

**1. DANE SZCZEGÓŁOWE**

Nazwa i rodzaj imprezy: .....

.....

.....

Miejsce pokazu: .....

.....

Data(y) obejmująca(e) dni treningu, prasowe lub termin zapasowy: .....

.....

.....

Czas(y) działań lotniczych (wg czasu lokalnego): .....

.....

.....

Organizator: .....

.....

.....

Adres:.....

.....

.....

Telefon/fax: .....

Dyrektor pokazu:.....

.....

Adres:.....

.....

.....

Telefon/fax: .....

## 2. MIEJSCE POKAZU

Numer arkusza mapy: .....

Odniesienie lub współrzędne: .....

Należy załączyć mapy lub plany w skali 1:50000 oraz 1:1000 z naniesionym odpowiednio zobrazowanym miejscem pokazu wraz z:

- granicami obszaru (strefy) pokazu,
- osią (osiami) pokazu,
- terenami dla widzów i parkingami samochodowymi,
- innymi miejscami, uwzględniając w szczególności pola przymusowych lądowań, strefy awaryjnego opuszczania lub zrzutu wyposażenia z pokładu statków powietrznych, oraz
- wskazówki bezpieczeństwa wykonywania lotów podczas planowanych pokazów.

## 3. WSPÓŁPRACA Z ORGANAMI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

Podać rozmiary działalności lotniczej:

Nazwa i klasa przestrzeni powietrznej (A-G): .....

Maksymalna potrzebna wysokość: ..... m/ft AMSL

Maksymalny promień strefy pokazu (od centrum pokazu): ..... km/NM

Loty lokalne statków powietrznych (stało i wiroplątów): .....

Pełna nazwa organu ATS, z którym przeprowadzono uzgodnienia: .....

Szczegóły osiągniętego porozumienia:.....

(Należy załączyć kserokopię porozumienia)

## 4. UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Dane polisy ubezpieczeniowej: .....



Nazwa ubezpieczyciela: .....

.....

Inne informacje:.....

.....

.....

*(Należy załączyć kopię polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia)*

### 5. UZGODNIENIA ZE SŁUŻBAMI ZABEZPIECZENIA

- Policja;
- Straż Pożarna;
- Służby medyczne.

*(Należy załączyć kopie stosownych dokumentów)*

### 6. OPŁATY

Czek lub przelew nr ..... na opłatę za wydanie zezwolenia, w załączeniu.

*(Należy dostarczyć przed wydaniem pozwolenia)*

### 7. PROGRAM PUBLICZNYCH POKAZÓW LOTNICZYCH

- 1) W programie należy wyszczególnić wszystkie załogi lotnicze, cywilne i wojskowe statki powietrzne, zespoły skoczków spadochronowych i modele latające, które będą uczestniczyć w pokazie;
- 2) Jeżeli w chwili składania wniosku organizator nie posiada wszystkich niezbędnych danych, powinien przedstawić ich jak najwięcej uwzględniając wszystkie planowane załogi i statki powietrzne;
- 3) Kopia uzupełnionego programu publicznych pokazów lotniczych powinna zostać dostarczona Prezesowi Urzędu, przed rozpoczęciem pokazu.

| Zadanie oraz minimalna wysokość lotu | Typ statku powietrznego | Znaki rejestracyjne | Użytkownik lub właściciel | Nazwisko pilota/skoczka | Numer licencji | Data ważności |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------------|---------------------------|-------------------------|----------------|---------------|
|                                      |                         |                     |                           |                         |                |               |

*(Należy załączyć na oddzielnej karcie zgodnie ze wzorem)*

## 8. DEKLARACJA DYREKTORA POKAZU

Ja, niżej podpisany .....

będąc dyrektorem pokazu lotniczego, który odbywać się będzie

w ..... w dniu/dniach .....

oświadczam niniejszym, że pokaz zostanie zorganizowany i przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczymi oraz ustaleniami dotyczącymi odstępstw i zwolnień, o które wystąpiłem.

Prośba o odstępstwo lub zwolnienie:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Data .....

Podpis .....

Organizator imprezy

Data .....

Podpis .....

Zaleca się przesłanie wniosku w terminie:

- 1) 30 dni przed rozpoczęciem pokazu, jeżeli jest on organizowany nad terenem innym niż lotnisko lub lądowisko ujęte w państwowym rejestrze (ewidencji);
- 2) 14 dni przed rozpoczęciem pokazu, jeżeli jest on organizowany nad lotniskiem lub lądowiskiem ujętym w państwowym rejestrze (ewidencji).

**Prezes  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Żelazna 59  
00-848 Warszawa**

## INFORMACJA O PROWADZENIU POKAZU LOTNICZEGO

### 1. DANE SZCZEGÓŁOWE

Nazwa i rodzaj imprezy: .....

.....

Miejsce pokazu: .....

.....

Data(y) obejmująca(e) dni treningu, prasowe lub termin zapasowy: .....

.....

.....

Czas(y) działań lotniczych (wg czasu lokalnego): .....

.....

.....

Nazwa organizatora: .....

.....

.....

Adres: .....

.....

.....

Telefon/fax: .....

Dyrektor pokazu: .....

.....

.....

Adres: .....

.....

.....

Telefon/fax: .....

## 2. MIEJSCE POKAZU

Numer arkusza mapy: .....

Odniesienie lub współrzędne: .....

.....

Należy załączyć mapy lub plany w skali 1:50000 oraz 1:1000 z naniesionym odpowiednio  
zobrazowanym miejscem pokazu wraz z:

- granicami obszaru (strefy) pokazu,
- osią (osiami) pokazu.

## 3. WSPÓŁPRACA Z ORGANAMI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

Podać rozmiary działalności lotniczej:

Nazwa i klasa przestrzeni powietrznej (A-G): .....

Maksymalna potrzebna wysokość: ..... m/ft AMSL

Maksymalny promień strefy pokazu (od centrum pokazu): ..... km/NM

Loty lokalne statków powietrznych (stafo i wiroplątów): .....

.....

.....

Pełna nazwa organu ATS, z którym przeprowadzono uzgodnienia: .....

.....

.....

Szczegóły osiągniętego porozumienia: .....

.....

.....

.....

*(Należy załączyć kserokopię porozumienia)*

## 4. UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Dane polisy ubezpieczeniowej: .....

.....

Nazwa ubezpieczyciela: .....

.....

Suma ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej: .....

Inne informacje:.....

.....

.....

*(Należy załączyć kopię polisy lub innego dokumentu ubezpieczenia)*

### 5. UZGODNIENIA ZE SŁUŻBAMI ZABEZPIECZENIA

- Policja;
- Straż Pożarna;
- Służby medyczne.

*(Należy załączyć kopie stosownych dokumentów)*

### 6. PROGRAM PUBLICZNYCH POKAZÓW LOTNICZYCH

- 1) W programie należy wyszczególnić wszystkie załogi lotnicze, cywilne i wojskowe statki powietrzne, zespoły skoczków spadochronowych i modele latające, które będą uczestniczyć w pokazie;
- 2) Jeżeli w chwili składania wniosku organizator nie posiada wszystkich niezbędnych danych, powinien przedstawić ich jak najwięcej uwzględniając wszystkie planowane załogi i statki powietrzne;
- 3) Kopia uzupełnionego programu publicznych pokazów lotniczych powinna zostać dostarczona Prezesowi Urzędu, przed rozpoczęciem pokazu.

| Zadanie oraz minimalna wysokość lotu | Typ statku powietrznego | Znaki rejestracyjne | Użytkownik lub właściciel | Nazwisko pilota/skoczka | Numer licencji | Data ważności |
|--------------------------------------|-------------------------|---------------------|---------------------------|-------------------------|----------------|---------------|
|                                      |                         |                     |                           |                         |                |               |

*(Należy załączyć na oddzielnej karcie zgodnie ze wzorem)*

### 7. DEKLARACJA DYREKTORA POKAZU

Ja, niżej podpisany .....

będąc dyrektorem pokazu lotniczego, który odbywać się będzie

w ..... w dniu/dniach .....

oświadczam niniejszym, że zostanie on zorganizowany i przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczymi.

Data .....

Podpis .....

*(Zaleca się przesłanie niniejszej informacji w terminie 14 dni przed terminem przeprowadzenia pokazu)*

Załącznik Nr 3

**Prezes  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Żelazna 59  
00-848 Warszawa**

Zdjęcie wnioskodawcy  
(należy załączyć drugie  
podpisane zdjęcie)  
3.5 x 4.5 mm

Do wiadomości:

**Dyrektor  
Wydziału Szkolenia i Sportu  
Aeroklubu Polskiego  
ul. Krakowskie Przedmieście 55  
00-071 Warszawa**

## WNIOSEK O WYDANIE/PONOWIENIE UPOWAŻNIENIA POKAZU LOTNICZEGO

### 1. Dane personalne

PESEL 

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Nazwisko: .....

Imię: .....

Imię ojca: .....

Adres: .....

.....  
.....  
.....

Numer telefonu: ..... Numer faksu: .....

E-mail: .....

### 2. Dane posiadanej licencji

Numer licencji: .....

Data wydania: .....

Kategoria, klasy i typy statków powietrznych, w stosunku do których licencja jest ważna:

Kategoria: .....

Statki powietrzne: .....

Typy statków powietrznych:

jako dowódca załogi: .....

jako drugi pilot: .....

**3. Doświadczenie lotnicze**

Przynależność do organizacji lotniczych:.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Nalot ogólny: .....  
w tym:  
na typie podstawowym: .....  
jako dowódca załogi: .....  
na drugim typie: .....  
jako dowódca załogi: .....  
  
w lotach grupowych: .....  
  
jako prowadzący ugrupowanie: .....

Udział w pokazach lotniczych w ciągu ostatnich 12 miesięcy<sup>(1)</sup>:  
Na terenie kraju: *(podać miejscowość i datę)*  
.....  
.....  
.....  
.....

Za granicą: *(podać miejscowość i datę)*  
.....  
.....  
.....  
.....

Oświadczam, że wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych w niniejszym wniosku dla potrzeb Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Aeroklubu Polskiego (Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych Dz. U. 133, poz.883).

Data .....

Podpis .....

(1) wypełnia ubiegający się o ponowienie zezwolenia pokazu





**6. Wniosek: (wypełnia przedstawiciel Komisji)**

|   |  |
|---|--|
| Upoważnienie pokazu                           |  |
| Kategoria/kategorie statków powietrznych:     |  |
|   |  |
|   |  |
|   |  |
| Typ/typy statków powietrznych:                |  |
|   |  |
|   |  |
|   |  |
| Rodzaj akrobacji:                             |  |
| wyczynowa ograniczona                         |  |
| wyczynowa nieograniczona                      |  |
| Rodzaj ugrupowania statków powietrznych:      |  |
| - do czterech:                                |  |
| zwarte  |  |
| luźne   |  |
| - nieograniczone:                             |  |
| zwarte  |  |
| luźne   |  |
| Prowadzenie ugrupowania statków powietrznych: |  |
| - do czterech:                                |  |
| zwarte  |  |
| luźne   |  |
| - nieograniczone:                             |  |
| zwarte  |  |
| luźne   |  |
| Minimalna wysokość lotu pokazowego            |  |
|   |  |

**7. Przedstawiciel Komisji weryfikacyjnej**

Imię i nazwisko przedstawiciela Komisji: .....

Data zakończenia weryfikacji: .....

.....  
(podpis przedstawiciela Komisji weryfikacyjnej)

## NADAWANIE UPRAWNIENI DO WYKONYWANIA LOTÓW POKAZOWYCH PILOTOM SAMOLOTÓW I SZYBOWCÓW

### Manewry podlegające ocenie poziomu umiejętności akrobacji przez uprawnionego egzaminatora lub instruktora

#### 1. Zastosowanie

- 1.1 Niniejszy załącznik stanowi wykaz figur akrobacyjnych, które tworzą przewodnik po stopniach trudności i złożoności figur zawartych w każdej z czterech kategorii lub poziomów umiejętności, o których mowa w pkt. 1.1.21.
- 1.2 W celu uzyskania lub odnowienia zezwolenia pokazu, pilot, poprzez bezpieczne i umiejętnie przedstawienie odpowiedniego zakresu figur akrobacji umieszczonych na poniższych listach, zobowiązany jest do wykazania swoich umiejętności w danej kategorii.
- 1.3 Każdy poziom umiejętności został podzielony na dziewięć grup manewrów. Odniesieniem jest katalog akrobacyjny FAI. Należy zwrócić uwagę, że nie wszystkie manewry uznane przez międzynarodową społeczność lotniczą zostały w nim umieszczone.
- 1.4 Wyróżnia się następujące grupy manewrów:
  - (a) Grupa 1 – *Linie i kąty (Lines and Angles)*,
  - (b) Grupa 2 – *Zakręty i zakręty z obrotem wzdłuż osi podłużnej (Turns and Rolling Turns)*,
  - (c) Grupa 3 – *Nie używana przez FAI*,
  - (d) Grupa 4 – *Korkociągi (Spins)*,
  - (e) Grupa 5 – *Przewroty (Ranwersy) (Stall Turns)*,
  - (f) Grupa 6 – *Ślizgi na ogon (Tail Slides)*,
  - (g) Grupa 7 – *Pętle i ósemki (Loops and Eights)*,
  - (h) Grupa 8 – *Kombinacje linii, kątów, pętli i beczek (Combinations)*,
  - (i) Grupa 9 – *Beczki (Rolls)*.

#### 2. Manewry statku powietrznego zaliczane do figur akrobacji podstawowej

- 2.1 Linie – głównie poziome w położeniu normalnym.
- 2.2 Zakręty – zakręty o 90 do 360° w położeniu normalnym.
- 2.3 Korkociągi – normalne korkociągi z jednym obrotem, z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym.
- 2.4 Przewroty – przewroty z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym.
- 2.5 Pętle i ósemki – pętle wewnętrzne z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym
- 2.6 Kombinacje – pół pętli wewnętrznej połączonej z półbeczką (*Roll off the Top*). Pięć ósmych pętli wewnętrznej połączonej z półbeczką z wejściem w wznoszeniu lub wyjściem z nurkowaniem (*Revers Half Cuban 8* lub "*Half Cuban 8*").
- 2.7 Beczki – beczka sterowana (wolna) w poziomie. Beczka szybka normalna w poziomie.

#### 3. Manewry statku powietrznego zaliczane do figur akrobacji średniej

- 3.1 Linie i kąty.
  - 3.1.1 Linie – loty w poziomie, na wznoszeniu lub nurkowaniu pod kątem do 45°, w położeniu normalnym.
  - 3.1.2 Kąty – zmiany toru lotu między liniami normalnie o kąt nieprzekraczający 90°.
- 3.2 Zakręty – zakręty o 90 do 360°, rozpoczynające się i kończące w położeniu normalnym lub odwróconym.
- 3.3 Korkociągi – normalne korkociągi z jednym lub dwoma obrotami z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym.
- 3.4 Przewroty – przewroty z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym, z lub bez ćwiartka beczki na pionowym wchodzeniu lub w nurkowaniu.
- 3.5 Pętle i ósemki – wewnętrzne półpętle, pętle i ósemki kubańskie z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym. Pętle mogą być koliste lub czworokątne.
- 3.6 Kombinacje – pół do pięciu ósmych pętli, może być połączona z beczkami.
- 3.7 Beczki – stanowią część linii lub innych figur. Beczki sterowane, beczki 2 lub 4-punktowe, z ćwiartki do całego obrotu, wykonywane w każdym z powyższych punktów. Beczki szybkie normalne w locie nurkowym pod kątem 45°.

#### 4. Manewry statku powietrznego zaliczane do figur akrobacji wyczynowej ograniczonej (ADVANCED)

- 4.1 Linie i kąty.
  - 4.1.1 Linie – lot po prostej w poziomie, na wznoszeniu lub nurkowaniu w położeniu normalnym oraz wznoszenie i nurkowanie w pionie. Wszystkie linie mogą być wykonywane z lub bez beczek.
  - 4.1.2 Kąty – lot na kącie między liniami ze zmianą nachylenia toru lotu między 45 a 135°.
- 4.2 Zakręty i zakręty z obrotem wokół osi podłużnej – zakręty o 90 do 360° rozpoczynające się i kończące w położeniu normalnym lub odwróconym, z beczkami lub bez, z obrotem zgodnym lub przeciwnym do kierunku zakrętu.
- 4.3 Korkociągi – normalne i plecowe korkociągi z jednym obrotem, z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym lub odwróconym.
- 4.4 Przewroty – przewroty z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym, z lub bez beczek w pionowym wznoszeniu lub nurkowaniu.

- 4.5 Pętle i ósemki – wewnętrzne lub zewnętrzne półpętle, pętle i ósemki poziome (*inside + outside*), z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym lub odwróconym. Pętle mogą być koliste, czworokątne, romboidalne lub ośmiokątne.
- 4.6 Kombinacja linii, kątów, pętli i beczek – pół do trzech czwartych pętli wewnętrznej lub zewnętrznej może być połączone z linią lub kątem na wejściu i/lub wyjściu, a linia może obejmować beczki.
- 4.7 Beczki – włączone są do linii lub innych figur. Beczki wolne (lotki), beczki 2, 4 lub 8-punktowe, beczki szybkie z typowym obrotem między ćwiartką a całym, wykonywane w każdym z powyższych punktów.
- 5 Manewry statku powietrznego zaliczane do figur akrobacji wyczynowej nieograniczonej (UNLIMITED)**
- 5.1 Z definicji wynika brak ograniczeń figur, które pilot latający w kategorii wolnej może wykonywać.
- 5.2 Linie i kąty – podobne do przewidzianych dla kategorii wyższej, ale obejmujące bardziej złożone kombinacje. Dozwolone jest wykonywanie linii poziomych i innych w położeniu "żyłki".
- 5.3 Zakręty i zakręty z obrotem wokół osi wzdłużnej – zakręty o 90 do 360° zaczynające się i kończące w położeniu normalnym lub odwróconym, z beczkami lub bez, z obrotem zgodnym lub przeciwnym do kierunku zakrętu (płaszczyzna zakrętu może być pochylona).
- 5.4 Korkociągi – korkociągi normalne i plecowe, z jednym lub dwoma obrotami, z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym lub odwróconym (dopuszcza się wykonywanie korkociągów płaskich).
- 5.5 Przewroty – przewroty z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym lub odwróconym, z beczkami lub bez, w pionowym wznoszeniu lub nurkowaniu.
- 5.6 Ślizgi na ogon – ślizgi z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym lub odwróconym, z beczkami w pionowym wchodzeniu lub nurkowaniu.
- 5.7 Pętle i ósemki – wewnętrzne i zewnętrzne półpętle, pętle i ósemki poziome (łącznie z *double outside*), z wejściem i wyjściem w położeniu normalnym lub odwróconym, ósemki z wejściem i/lub wyjściem w nurkowaniu. Wejście w pętlę może odbywać się w położeniu górnym (np. wyrzuszenia - *bunts*). Pętle mogą być koliste, czworokątne, romboidalne lub ośmiokątne.
- 5.8 Kombinacje linii, kątów, pętli i beczek – ćwiartka do trzech czwartych wewnętrznej lub zewnętrznej pętli może być wykonane w połączeniu na wejściu lub wyjściu z linią lub kątem oraz może obejmować beczki na linii lub pętli.
- 5.9 Beczki – mogą być częścią linii lub innych figur. Beczki sterowane, 2, 4 lub 8-punktowe, beczki szybkie normalne lub odwrócone, z typowymi obrotami w dowolnej pozycji – ćwiartka do dwóch. Wielokrotne beczki różnych typów mogą być wykonywane w dowolnej ilości kombinacji z innymi figurami. Dopuszcza się wiele różnych beczek punktowych (beczki dynamiczne podobne są do obrotowego ślizgu na ogon).
- 5.10 Lomczowak (*Lomcevaks*) – grupa manewrów mająca na celu zmienność figur, charakteryzująca się linią wznoszącą lub pętlą, po której następują różne rodzaje autorotacji wywołane kombinacją efektów aerodynamicznych i dynamicznych. Typowym przykładem lomczowaka jest niekontrolowany "koziółek".

**WZÓR**  
**WYPEŁNIONEGO IMIENNEGO ZEZWOLENIA POKAZU**  
**WYDANEGO PRZEZ PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

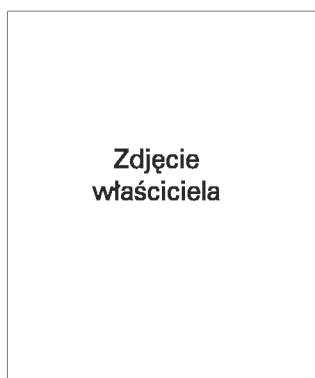
85,6±0,75 mm

**Rzeczpospolita Polska**  
Republic of Poland

**Urząd Lotnictwa Cywilnego**  
Civil Aviation Office

**UPOWAŻNIENIE POKAZU**

Display Authorization



Zdjęcie  
właściciela

**Nazwisko**  
*Surname*

**KOWALSKI**

**Imiona**  
*Given names*

**JAN ADAM**

**Płeć**  
*Sex*

**M**

**Narodowość**  
*Nationality*

**POL**

**Data urodzenia**  
*Date of birth*

**12 08 1955**

**Numer zezwolenia**  
*Doc No*

**SAM 0099**

**Data ważności**  
*Date of Expiry*

**12 04 2005**

Podpis właściciela/*Signature of holder*

54,0±0,75 mm

R 3,18±0,30  
R = radius

**Rzeczpospolita Polska**  
Republic of Poland

**Urząd Lotnictwa Cywilnego**  
Civil Aviation Office

**Typ statku powietrznego**  
*Type of aircraft*

**Z-30, Extra-300**

**Rodzaj pokazu**  
*Type of display*

**Akrobacja**

**Poziom umiejętności do pokazu akrobacyjnego**  
*Skill Levels for Aerobatic Displays*

**Wyczynowa ograniczona**

**Rodzaj ugrupowania**  
*Type of formation*

**Pojedynczy statek powietrzny**

**Uprawnienia do prowadzenia ugrupowań**  
*Leading formation authorization*

## 11

### DECYZJA NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 18 stycznia 2005 r.

#### w sprawie wprowadzenia do stosowania Procedury obiegu dokumentów przy wydawaniu/wymianie licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz przy wpisywaniu dodatkowych uprawnień lotniczych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278, poz. 2755) zarządza się, co następuje:

#### § 1

Wprowadza się do stosowania w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego *Procedurę obiegu dokumentów przy*

*wydawaniu/wymianie licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz przy wpisywaniu dodatkowych uprawnień lotniczych* - stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji.

#### § 2

Decyzja wchodzi w życie z dniem 2 lutego 2005 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

Załącznik do Decyzji Nr 1  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 18 stycznia 2005 r.  
(poz. 11)

### PROCEDURA OBIEGU DOKUMENTÓW PRZY WYDANIU/WYMIANIE LICENCJI LUB ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI ORAZ PRZY WPISYWANIU DODATKOWYCH UPRAWNIEŃ LOTNICZYCH

#### § 1

##### POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Inspektorat Personelu Lotniczego (IPL) odpowiada za zebranie materiałów do wydania decyzji o wydaniu/wymianie licencji i świadectwa kwalifikacji, jak również wpisaniu do nich dodatkowych uprawnień lotniczych, sprawdzenie ich prawidłowości oraz przygotowanie decyzji do wydania.
2. Etatowy pracownik IPL przedkłada do podpisu Prezesowi ULC lub osobie przez niego upoważnionej decyzje, o których mowa w ust. 1.

#### § 2

##### WNIOSEK O WYDANIE DECYZJI<sup>1)</sup>

1. Obowiązek złożenia wniosku o wydanie decyzji wynika z § 11 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze.

#### § 3

##### OBIEG DOKUMENTÓW PRZY WYDANIU LICENCJI, ŚWIADECTWA KWALIFIKACJI LUB WPISANIU DODATKOWEGO UPRAWNIENIA LOTNICZEGO

1. Kancelaria ULC, po zarejestrowaniu, przekazuje wniosek o wydanie decyzji do IPL.

2. Naczelnik IPL przydziela komplety dokumentacji (wnioski z załącznikami) poszczególnym inspektorom prowadzącym weryfikację pod względem formalnym i merytorycznym.
3. Inspektor prowadzący, po dokonaniu analizy, określa czy dany aplikant kwalifikuje się do rozpoczęcia procesu egzaminowania, czego świadectwem jest jednoznaczna adnotacja potwierdzona imienną pieczęcią i podpisem inspektora na drugiej stronie wniosku, w lewym dolnym rogu, pod uwagami.
4. Inspektor prowadzący przygotowuje część B wniosku (wpisuje dane personalne aplikanta).
5. Zweryfikowaną dokumentację inspektor prowadzący przedstawia do zatwierdzenia Naczelnikowi IPL lub osobie pełniącej jego obowiązki, w sytuacjach spornych referuje niezgodności.
6. Sprawdzona i uaktualniona dokumentacja stanowi podstawę dopuszczenia aplikanta do egzaminów teoretycznych i praktycznych.
7. Naczelnik IPL ocenia czy aplikant spełnia wymogi formalne i merytoryczne, które muszą być spełnione, aby przystąpić do egzaminów, czego świadectwem jest jednoznacznie wypełniony i podpisany przez Naczelnika IPL lub osobę pełniącą jego obowiązki, w pkt. 1 w części B na wniosku aplikanta.

1) Wzór wniosku stanowi załącznik do "Procedury obiegu dokumentów przy wydawaniu/wymianie licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz wpisywaniu dodatkowych uprawnień lotniczych"

8. Lotnicza Komisja Egzaminacyjna (LKE), po otrzymaniu wniosku, określa w której sesji egzaminów teoretycznych aplikant zostanie poddany sprawdzeniu posiadanej wiedzy teoretycznej.
9. Aplikant jest poddany egzaminom teoretycznym i praktycznym, zgodnie z rocznym planem egzaminów.
10. Po zakończeniu egzaminów, wniosek aplikanta zostaje uzupełniony o wyniki, jakie uzyskał on podczas sesji egzaminacyjnej.
11. Przewodniczący LKE wyraża i podpisuje opinie dotyczące spełnienia wymagań w zakresie egzaminów państwowych.
12. Sekretariat LKE przekazuje poprawnie uzupełniony wniosek do IPL.
13. W IPL wniosek trafia do Rejestru Personelu Lotniczego (Rejestru) i, jeżeli spełnione są wszystkie wymagania, stanowi podstawę do przygotowania licencji, świadectwa kwalifikacji lub wpisania dodatkowego uprawnienia lotniczego.
14. Proces przygotowania licencji lub wpisania dodatkowego uprawnienia lotniczego odbywa się

zgodnie z "Instrukcją prowadzenia Rejestru Personelu Lotniczego" zatwierdzoną 12 maja 2004 r. przez Prezesa ULC.

#### § 4

##### OBIEG DOKUMENTÓW PRZY WYMIANIE LICENCJI

1. Kierownik Rejestru codziennie przekazuje Naczelnikowi IPL zebrane wnioski.
2. Naczelnik IPL rozdziela inspektorom prowadzącym poszczególne wnioski do weryfikacji.
3. Inspektor prowadzący ma za zadanie sprawdzić dokumentację pod względem zgodności wpisów na wniosku z posiadanymi uprawnieniami wnioskodawcy, czego świadectwem jest jego podpis i pieczęć na wniosku.
4. Prawidłowo wypełnione i zweryfikowane wnioski inspektorzy przekazują do realizacji Kierownikowi Rejestru.
5. Proces przygotowania nowej licencji odbywa się zgodnie z "Instrukcją prowadzenia Rejestru Personelu Lotniczego".

Załącznik do "Procedury obiegu dokumentów przy wydawaniu/wymianie licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz wpisywaniu dodatkowych uprawnień lotniczych"

**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**  
**INSPEKTORAT PERSONELU LOTNICZEGO**

Warszawa, dnia .....

|       |
|-------|
| ..... |
|-------|

Numer ewidencyjny

## WNIOSEK

### CZĘŚĆ A – wypełnia kandydat

o wydanie/ wymianę licencji/ świadectwa kwalifikacji/ wpisanie dodatkowego uprawnienia lotniczego

.....  
.....  
.....

#### 1. Dane osobowe:

Nazwisko ..... Imiona .....

Data urodzenia ..... Miejsce urodzenia .....

Imiona rodziców ..... Wykształcenie .....

Obywatelstwo ..... PESEL 

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Organizacja lotnicza zrzeszenia/ zatrudnienia<sup>1)</sup> .....

.....

#### 2. Adres zameldowania:

Ulica ..... Nr domu ..... Nr mieszkania .....

Kod pocztowy 

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|--|--|--|--|

 - 

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|--|--|--|--|

 Poczta ..... Miejscowość .....

Państwo ..... Telefon/fax .....

3. Adres do korespondencji, jeżeli jest inny niż powyżej: .....

.....

#### 4. Informacje o posiadanych licencjach i świadectwach kwalifikacji:

| NAZWA | ORGAN WYDAJĄCY | DATA    |          | NUMER |
|-------|----------------|---------|----------|-------|
|       |                | wydania | ważności |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |
|       |                |         |          |       |

1) Niepotrzebne skreślić.

## 5. Informacja o dokumentach załączonych do wniosku:

Do wniosku załączam następujące dokumenty<sup>2)</sup>:

|                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
| <input type="checkbox"/> | 1 | odpis lub uwierzytelniona kserokopia świadectwa szkolnego/dyplomu <sup>3)</sup>                 |
| <input type="checkbox"/> | 2 | zaświadczenie o ukończeniu teoretycznego szkolenia lotniczego, numer ....., z dnia .....        |
| <input type="checkbox"/> | 3 | zaświadczenie o ukończeniu praktycznego szkolenia lotniczego, numer ....., z dnia .....         |
| <input type="checkbox"/> | 4 | zaświadczenie o odbyciu praktyki lotniczej, numer ....., z dnia .....                           |
| <input type="checkbox"/> | 5 | właściwe orzeczenie komisji lekarskiej, numer ....., z dnia .....                               |
| <input type="checkbox"/> | 6 | uwierzytelniona kserokopia świadectwa radiotelefonisty, rodzaj ....., numer ....., z dnia ..... |
| <input type="checkbox"/> | 7 | zdjęcie (jeśli kandydat ubiega się o pierwszą licencję lub świadectwo kwalifikacji)             |
| <input type="checkbox"/> | 8 | zaświadczenie o niekaralności, z dnia .....   |
| <input type="checkbox"/> | 9 | inne <sup>4)</sup> .....  |

## 6. Informacja o wniesionej opłacie<sup>1)</sup>:

Wniosem opłatę za:

|                          |                                  |                          |  |
|--------------------------|----------------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | egzamin teoretyczny, kwota ..... | <input type="checkbox"/> | wydanie/ wymianę/ wpisanie <sup>3)</sup> , kwota ..... |
| <input type="checkbox"/> | egzamin praktyczny, kwota .....  | <input type="checkbox"/> | tryb pilny, kwota .....                                |

- 1) Uprzedzony(a) o odpowiedzialności karnej, z art. 272 Kodeksu karnego, oświadczam że powyższe dane są zgodne z prawdą.
- 2) Zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. Nr 133, poz. 883) wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.  
Zostałem(am) poinformowany(a) o prawie wglądu do moich danych osobowych oraz ich poprawiania.

.....  
(data i podpis kandydata)

### Uwaga:

1. Kandydat jest zobowiązany złożyć prawidłowo wypełniony wniosek, zawierający komplet dokumentów wymaganych do wydania/ wymiany licencji/ świadectwa kwalifikacji/ wpisania dodatkowego uprawnienia lotniczego.
2. Za prawidłowo wypełniony uważa się wniosek, którego część A została wypełniona kompletnie i czytelnie, i przy wypełnianiu którego użyto terminologii stosowanej w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603).

2) Fakt załączenia dokumentu zaznaczyć wstawiając znak - ✓.

3) Niepotrzebne skreślić.

4) Wpisać nazwę dokumentu: poświadczającego wniesienie opłaty lotniczej, upoważniającego do zniżki w opłacie lotniczej, innego dokumentu posiadającego istotne znaczenie dla wydania/ wymiany licencji/ świadectwa kwalifikacji/ wpisania dodatkowego uprawnienia lotniczego.



**URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO**  
**INSPEKTORAT PERSONELU LOTNICZEGO**

.....

Numer ewidencyjny

## WNIOSEK

### CZĘŚĆ B – wypełnia ULC

#### 1. Inspektorat Personelu Lotniczego:

Stwierdzam, że kandydat: .....

.....

(imię, nazwisko, PESEL)

**spełnił/ nie spełnił\*** wymagania przepisów prawa lotniczego w zakresie szkolenia lotniczego do ubiegania się o wydanie/ wymianę licencji/ świadectwa kwalifikacji/ wpisanie dodatkowego uprawnienia lotniczego\*.

Kandydat może być dopuszczony do\*:

- egzaminu teoretycznego na: .....

- egzaminu praktycznego na: .....

(symbol licencji, uprawnienia)

.....

(data, imienna pieczęć, podpis)

#### 2. Lotnicza Komisja Egzaminacyjna

Egzamin teoretyczny

**ZALICZYŁ/ NIE ZALICZYŁ\*** w dniu: .....

.....  
data, imienna pieczęć, podpis

Egzamin praktyczny

**ZALICZYŁ/ NIE ZALICZYŁ\*** w dniu: .....

.....  
data, imienna pieczęć, podpis

#### 3. Opinia Przewodniczącego LKE

Stwierdzam, że kandydat **spełnił/ nie spełnił\*** wymagania(ń) w zakresie egzaminów państwowych

.....  
data, imienna pieczęć, podpis

#### 4. Wpisanie/ wymiana licencji/ świadectwa kwalifikacji/ dodatkowego uprawnienia lotniczego do Rejestru Personelu Lotniczego\*:

1. Licencję/ świadectwo kwalifikacji/ dodatkowe uprawnienie lotnicze nr .....

.....  
numer licencji/ świadectwa kwalifikacji/ dodatkowego uprawnienia lotniczego

wpisano do Rejestru Personelu Lotniczego w dniu .....

.....

(data, imienna pieczęć, podpis)

\*) Niepotrzebne skreślić.

**PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

Warszawa, dnia .....

**DECYZJA Nr .....**

Na podstawie art. 96 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.) oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku strony Nr ..... z dnia ..... wydaję/ odmawiam wydania/ nadania Panu(i)

**1. Dane osobowe**

Nazwisko: ..... Imiona: .....

PESEL: 

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

Licencji/ świadectwa kwalifikacji/ dodatkowego uprawnienia lotniczego\*.....  
.....  
.....

**2. Uzasadnienie odmowy wydania/ wymiany licencji/ świadectwa kwalifikacji/ wpisania dodatkowego uprawnienia lotniczego\***.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**3. Pouczenie:**

Strona może, zgodnie z przepisami art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

.....  
(podpis)

**4. Potwierdzenie wydania licencji/świadectwa kwalifikacji/uprawnienia lotniczego\***

4.1. Licencję/świadectwo kwalifikacji/uprawnienie lotnicze\* otrzymałem.

.....  
(data, imię i nazwisko, podpis)

\*) Niepotrzebne skreślić.

## 12

**DECYZJA NR 2**  
**PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**  
z dnia 25 stycznia 2005 r.

**w sprawie zatwierdzenia wykazu stref niebezpiecznych**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278, poz. 2755) oraz w związku z § 13 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 413) zarządza się, co następuje:

## § 1

1. Zatwierdza się wykaz stref niebezpiecznych, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego.
2. Wykaz stref niebezpiecznych stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

## § 2

Decyzja wchodzi w życie z dniem 17 marca 2005 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

Załącznik do Decyzji Nr 2  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 25 stycznia 2005 r.  
(poz. 12)

| NAZWA I GRANICE BOCZNE<br>NAME AND LATER LIMITS   | GÓRNA GRANICA<br>DOLNA GRANICA<br>UPPER LIMIT<br>LOWER LIMIT | RODZAJ OGRANICZEŃ<br>LUB ZAGROŻENIA<br>TYPE OF RESTRICTION OR HAZARD   | UWAGI<br>REMARKS                                 |
|---|--|--|--|
| 1   | 2  | 3  | 4  |
| <b>EP D21 BIEDRUSKO</b><br>Linia łącząca następujące punkty:<br>The line joining the following points:<br>1. 52°37'58,8" – 016°48'53,3"<br>2. 52°37'58,8" – 016°56'53,3"<br>3. 52°30'58,8" – 016°58'53,4"<br>4. 52°28'58,8" – 016°49'53,4"<br>1. 52°37'58,8" – 016°48'53,3" | 15 000 m AMSL<br>GND   | Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP.<br>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP. | Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br>See ENR 5.1 point 4.4 |
| <b>EP D23 CZERWONY BÓR</b><br>Linia łącząca następujące punkty:<br>The line joining the following points:<br>1. 53°03'59,1" – 022°09'53,3"<br>2. 52°54'59,1" – 022°04'53,4"<br>3. 53°02'29,1" – 021°54'53,3"<br>1. 53°03'59,1" – 022°09'53,3"                               | 5 000 m AMSL<br>GND  | Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP.<br>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP. |  |

| 1  | 2                            | 3  | 4  |
|--|------------------------------|--|--|
| <p><b>EP D24 DRAWSKO POMORSKIE</b><br/>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:<br/>1. 53°29'58,8" – 015°44'53,2"<br/>2. 53°24'58,8" – 015°35'53,2"<br/>3. 53°19'58,8" – 015°34'53,2"<br/>4. 53°16'58,8" – 015°37'23,2"<br/>5. 53°25'58,8" – 016°02'53,2"<br/>1. 53°29'58,8" – 015°44'53,2"</p>  | <p>15 000 m AMSL<br/>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br/><br/>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |
| <p><b>EP D25 DĘBA</b><br/>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:<br/>1. 50°32'59,0" – 022°03'53,7"<br/>2. 50°26'59,0" – 022°08'53,7"<br/>3. 50°25'59,0" – 021°56'53,7"<br/>4. 50°23'59,0" – 021°44'53,7"<br/>5. 50°27'59,0" – 021°45'53,7"<br/>6. 50°31'59,0" – 021°54'53,7"<br/>1. 50°32'59,0" – 022°03'53,7"</p>   | <p>15 000 m AMSL<br/>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br/><br/>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D26 LIPA (ZAKLIKÓW)</b><br/>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:<br/>1. 50°45'59,0" – 021°56'53,7"<br/>2. 50°44'29,0" – 022°06'53,7"<br/>3. 50°40'59,0" – 022°03'53,7"<br/>4. 50°40'59,0" – 021°56'53,7"<br/>1. 50°45'59,0" – 021°56'53,7"</p>  | <p>5 000 m AMSL<br/>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br/><br/>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D27 WĘDRZYN (SULECIN)</b><br/>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:<br/>1. 52°25'58,7" – 015°07'53,4"<br/>2. 52°22'58,7" – 015°21'53,4"<br/>3. 52°21'58,7" – 015°21'53,4"<br/>4. 52°21'58,7" – 015°07'53,4"<br/>1. 52°25'58,7" – 015°07'53,4"</p>  | <p>15 000 m AMSL<br/>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br/><br/>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |
| <p><b>EP D29 ORZYSZ</b><br/>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:<br/>1. 53°47'59,2" – 021°56'53,2"<br/>2. 53°47'59,2" – 022°06'53,2"<br/>3. 53°45'59,2" – 022°11'53,2"<br/>4. 53°42'59,2" – 022°11'53,2"<br/>5. 53°41'29,2" – 022°06'53,2"<br/>6. 53°39'59,2" – 022°00'53,2"<br/>7. 53°41'59,2" – 021°53'53,2"<br/>8. 53°45'59,2" – 021°50'53,2"<br/>1. 53°47'59,2" – 021°56'53,2"</p> | <p>15 000 m AMSL<br/>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br/><br/>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D30 REMBERTÓW (ZIELONKA)</b><br/>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:<br/>1. 52°19'59,1" – 021°24'53,4"<br/>2. 52°16'59,1" – 021°27'53,4"<br/>3. 52°14'59,1" – 021°18'53,4"<br/>4. 52°15'59,0" – 021°09'53,4"<br/>5. 52°17'59,0" – 021°09'53,4"<br/>6. 52°18'29,0" – 021°14'53,4"<br/>7. 52°17'59,1" – 021°22'53,4"<br/>1. 52°19'59,1" – 021°24'53,4"</p>                     | <p>9 000 m AMSL<br/>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br/><br/>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |

| 1   | 2                               | 3  | 4  |
|---|---------------------------------|--|--|
| <p><b>EP D31 ŻAGAŃ</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 51°36'58,7" – 015°19'53,5"</li> <li>2. 51°27'58,7" – 015°36'53,5"</li> <li>3. 51°15'58,7" – 015°33'53,5"</li> <li>4. 51°21'58,7" – 015°16'53,5"</li> <li>5. 51°29'58,7" – 015°12'53,5"</li> <li>1. 51°36'58,7" – 015°19'53,5"</li> </ol>   | <p>15 000 m AMSL</p> <p>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D32 TRZEBIEŃ</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 51°30'58,7" – 015°47'23,5"</li> <li>2. 51°24'58,7" – 015°53'53,5"</li> <li>3. 51°23'58,7" – 015°45'53,5"</li> <li>4. 51°22'58,7" – 015°35'53,5"</li> <li>5. 51°27'58,7" – 015°36'53,5"</li> <li>6. 51°30'58,7" – 015°43'53,5"</li> <li>1. 51°30'58,7" – 015°47'23,5"</li> </ol>   | <p>15 000 m AMSL</p> <p>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D33 TORUŃ</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 52°58'28,9" – 018°34'53,3"</li> <li>2. 52°59'28,9" – 018°41'53,3"</li> <li>3. 52°51'58,9" – 018°41'53,3"</li> <li>4. 52°53'58,9" – 018°24'53,3"</li> <li>1. 52°58'28,9" – 018°34'53,3"</li> </ol>  | <p>15 000 m AMSL</p> <p>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D35 WIERZCHOSŁAWICE K/TARNOWA</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 50°04'58,9" – 020°49'53,8"</li> <li>2. 50°00'28,9" – 020°51'53,8"</li> <li>3. 50°00'18,9" – 020°44'53,8"</li> <li>4. 50°02'58,9" – 020°45'53,8"</li> <li>1. 50°04'58,9" – 020°49'53,8"</li> </ol>  | <p>7 000 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D36 JAGODNE</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 51°56'29,1" – 022°12'53,5"</li> <li>2. 51°57'59,1" – 022°06'23,5"</li> <li>3. 52°01'39,1" – 022°08'53,5"</li> <li>4. 51°59'29,1" – 022°17'53,5"</li> <li>1. 51°56'29,1" – 022°12'53,5"</li> </ol>  | <p>3 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |
| <p><b>EP D37 NADARZYCE</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 53°30'58,8" – 016°28'23,2"</li> <li>2. 53°27'28,8" – 016°28'23,2"</li> <li>3. 53°21'58,8" – 016°29'53,2"</li> <li>4. 53°23'58,8" – 016°24'53,2"</li> <li>5. 53°28'48,8" – 016°20'53,2"</li> <li>6. 53°29'58,8" – 016°22'43,2"</li> <li>7. 53°30'28,8" – 016°20'33,2"</li> <li>8. 53°30'58,8" – 016°21'23,2"</li> <li>9. 53°32'28,8" – 016°26'53,2"</li> <li>1. 53°30'58,8" – 016°28'23,2"</li> </ol> | <p>3 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |

| 1   | 2                               | 3  | 4  |
|---|---------------------------------|--|--|
| <p><b>EP D38 STRZEP CZ</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 54°27'38,9" – 017°57'53,0"</li> <li>2. 54°30'48,9" – 017°58'33,0"</li> <li>3. 54°30'58,9" – 018°01'08,0"</li> <li>4. 54°27'59,0" – 018°01'53,0"</li> <li>1. 54°27'38,9" – 017°57'53,0"</li> </ol>  | <p>2 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |
| <p><b>EP D45 BŁĘDÓW</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 50°20'18,9" – 019°33'23,7"</li> <li>2. 50°18'48,9" – 019°29'53,7"</li> <li>3. 50°18'58,9" – 019°27'23,7"</li> <li>4. 50°20'48,9" – 019°27'23,7"</li> <li>5. 50°21'28,9" – 019°28'33,7"</li> <li>6. 50°21'58,9" – 019°30'53,7"</li> <li>7. 50°20'58,9" – 019°33'53,7"</li> <li>1. 50°20'18,9" – 019°33'23,7"</li> </ol>        | <p>2 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D46 MODRZEWINA k/ELBLĄGA</b></p> <p>Koło o promieniu 3,5 km i środku w punkcie:<br/>Circle of 3,5 km radius centered on point:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 54°13'19,0" – 019°24'53,1"</li> </ol>   | <p>2 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D48 HEL</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 54°47'24,0" – 018°27'12,0"</li> <li>2. 54°55'12,6" – 018°36'00,0"</li> <li>3. 54°45'30,6" – 018°57'50,4"</li> <li>4. 54°38'54,6" – 018°49'50,4"</li> <li>1. 54°47'24,0" – 018°27'12,0"</li> </ol>  | <p>15 000 m AMSL</p> <p>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |
| <p><b>EP D49 CZARNE</b></p> <p>Koło o promieniu 7,5 km i środku w punkcie:<br/>Circle of 7,5 km radius centered on point:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 53°40'28,8" – 016°54'23,2"</li> </ol>   | <p>2 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D51 NIETOPEREK k/MIĘDRZECZA</b></p> <p>Koło o promieniu 3,5 km i środku w punkcie:<br/>Circle of 3,5 km radius centered on point:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 52°25'18,7" – 015°32'53,4"</li> </ol>  | <p>2 500 m AMSL</p> <p>GND</p>  | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> |  |
| <p><b>EP D53 WICKO MORSKIE</b></p> <p>Linia łącząca następujące punkty:<br/>The line joining the following points:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 54°45'42,0" – 016°13'00,0"</li> <li>2. 54°52'12,0" – 016°43'18,0"</li> <li>3. 54°47'01,8" – 016°46'21,6"</li> <li>4. 54°35'16,2" – 016°50'42,0"</li> <li>5. 54°30'54,0" – 016°38'51,6"</li> <li>6. 54°32'37,2" – 016°32'43,2"</li> <li>7. 54°40'45,0" – 016°16'57,0"</li> <li>1. 54°45'42,0" – 016°13'00,0"</li> </ol> | <p>15 000 m AMSL</p> <p>GND</p> | <p>Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP</p> <p>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP.</p> | <p>Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br/>See ENR 5.1 point 4.4</p> |

| 1   | 2                    | 3   | 4  |
|---|----------------------|---|--|
| <b>EP D54 MIERZEJA</b><br>Linia łącząca następujące punkty:<br>The line joining the following points:<br>1. 54°23'54,6" – 018°59'50,4"<br>2. 54°32'54,6" – 019°06'38,4"<br>3. 54°40'54,6" – 019°12'50,4"<br>4. 54°33'54,6" – 019°23'07,8"<br>5. 54°32'54,6" – 019°23'08,4"<br>6. 54°27'54,6" – 019°22'56,4"<br>7. 54°23'54,6" – 019°21'26,4"<br>1. 54°23'54,6" – 018°59'50,4" | 15 000 m AMSL<br>GND | Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br><br>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP. | Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br>See ENR 5.1 point 4.4 |
| <b>EP D55 OKSYWIE</b><br>Linia łącząca następujące punkty:<br>The line joining the following points:<br>1. 54°32'54,6" – 018°34'02,4"<br>2. 54°33'12,6" – 018°33'44,4"<br>3. 54°37'18,6" – 018°35'38,4"<br>4. 54°37'12,6" – 018°36'38,4"<br>5. 54°33'06,6" – 018°34'38,4"<br>1. 54°32'54,6" – 018°34'02,4"  | 5 000 m AMSL<br>GND  | Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br><br>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP. | Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br>See ENR 5.1 point 4.4 |
| <b>EP D56 GAŃKI</b><br>Linia łącząca następujące punkty:<br>The line joining the following points:<br>1. 54°22'54,6" – 015°29'52,2"<br>2. 54°26'54,6" – 015°51'52,2"<br>3. 54°18'54,6" – 015°55'52,2"<br>4. 54°14'54,6" – 015°33'52,2"<br>1. 54°22'54,6" – 015°29'52,2"   | 7 000 m AMSL<br>GND  | Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br><br>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP. | Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br>See ENR 5.1 point 4.4 |
| <b>EP D57 MIĘDZYDROJE</b><br>Linia łącząca następujące punkty:<br>The line joining the following points:<br>1. 54°08'12,6" – 014°19'52,8"<br>2. 54°13'30,6" – 014°46'52,8"<br>3. 54°06'44,4" – 014°50'52,8"<br>4. 53°58'20,4" – 014°19'52,8"<br>1. 54°08'12,6" – 014°19'52,8"   | 10 000 m AMSL<br>GND | Działalność wojskowa niebezpieczna dla lotnictwa w terminach publikowanych w AUP<br><br>Military activity dangerous for aviation on dates published in AUP. | Patrz ENR 5.1 punkt 4.4<br>See ENR 5.1 point 4.4 |

## 13

**OBWIESZCZENIE**  
**PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**  
 z dnia 20 stycznia 2005 r.

**w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej  
 lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera**

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 7 lit. k załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 160, poz. 1549), ustala się listę przedmiotów zabro-

nionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera. Lista przedmiotów zabronionych stanowi załącznik do niniejszego obwieszczenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Krzysztof Kapis  
 w porozumieniu:  
 Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji:  
 wz. Andrzej Brachmański

Załącznik do Obwieszczenia  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 20 stycznia 2005 r.  
(poz. 13)

## LISTA PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH DO WNOŚZENIA NA TEREN STREFY ZASTRZEŻONEJ LOTNISKA I PRZEWOZU W BAGAŻU KABINOWYM ORAZ REJESTROWANYM PASAŻERA

### STREFA ZASTRZEŻONA LOTNISKA ORAZ BAGAŻ KABINOWY

| <b>Broń palna i innego rodzaju broń</b>   |
|---|
| Wszelkiego rodzaju przedmioty mogące lub sprawiające wrażenie zdolnych do miotania pocisków lub powodowania obrażeń, takie jak:   |
| broń palna (bojowa i sportowa - pistolety, rewolwery, pistolety maszynowe, karabiny, pistolety śrutowe, itp.)   |
| broń palna w kształcie niestandardowym, np. zapalniczek   |
| replika i imitacja broni palnej   |
| części składowe broni palnej (z wyjątkiem teleskopowych urządzeń celowniczych i celowników)   |
| myśliwska broń kulowa lub śrutowa   |
| broń alarmowa i gazowa  |
| broń sygnałowa i wyrzutnie ładunków sygnalizacyjnych  |
| pistolety startowe  |
| wszelkiego rodzaju pistolety, rewolwery, karabiny – zabawki   |
| wiatrówki lub pistolety, rewolwery pneumatyczne i typu „soft air” miotające kulki   |
| kusze i łuki  |
| katapulty   |
| wszelkiego rodzaju urządzenia do miotania harpunów, włóczni i oszczepów   |
| wszelkiego rodzaju urządzenia do uboju zwierząt   |
| urządzenia powodujące oszołomienie i wstrząs, np. elektryczne ościenie do poganiania bydła  |
| paralizatory elektryczne (w tym przewodowe, tzw. tasery)  |
| <b>Przedmioty o ostrych końcach lub o ostrych krawędziach</b>   |
| Przedmioty ostro zakończone lub ostrza mogące powodować obrażenia oraz ich imitacje takie jak:  |
| siekiery i topory   |
| strzały i rzutki  |
| szydełka oraz druty do robót ręcznych   |
| żyłetki   |
| brzytwy   |
| pilniczki   |
| noże do cięcia papieru  |
| ciupagi (w tym ciupagi pamiątkowe)  |
| korkociągi  |
| pęsety  |
| czekany   |
| łańcuchy stalowe o grubości ogniwa powyżej 2mm oraz długości całkowitej powyżej 2m  |
| chwytaaki nożycowe (kleszcze do podnoszenia ciężarów)   |
| noże do krojenia lodu i pierzchnie  |
| łyżwy   |
| scyzoryki lub noże sprężynowe o dowolnej długości ostrza  |
| noże i inna broń biała, w tym o przeznaczeniu religijno-obrzędowym, o długości ostrza powyżej 6 cm, wykonane z metalu lub jakiegokolwiek innego materiału wystarczająco mocnego, aby służyć jako potencjalna broń |
| tasaki rzeźnicze  |
| maczety   |
| otwarte nożyki golarskie (z wyjątkiem golarek lub jednorazowych maszynek do golenia z ostrzami zamkniętymi w osłonce)   |
| szable, szpady i laski z ukrytą szpadą  |
| skalpele  |
| nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm   |
| kijki narciarskie, marszowe i wspinaczkowe  |
| metalowe śledzie i szpilki do namiotów  |



|  |
|--|
| rzutki z ostrymi krawędziami   |
| narzędzia robocze, które mogą być użyte jako broń ostro zakończona lub o ostrych krawędziach, np. wiertarki, wiertła i inne narzędzia wiertnicze, narzędzia do rozcinania kartonu, noże wielozadaniowe, wszelkie piły, śrubokręty, łomy stalowe, młotki, szczypce (kleszcze), skrętniki/kłucze, latarki o wzmocnionej konstrukcji i inne przedmioty nie mające wyglądu broni, w których ukryte jest ostrze |
| <b>Instrumenty tępe</b>  |
| Wszelkiego rodzaju instrumenty tępe mogące powodować obrażenia, takie jak:   |
| łomy   |
| kije baseballowe oraz innego rodzaju kije używane w różnych dyscyplinach sportu  |
| pałki (łącznie z drewnianymi) – sztywne lub elastyczne – np. pałki z metalu pokryte skórą, pałki policyjne   |
| kije do krykieta   |
| kije golfowe   |
| kije hokejowe  |
| rakiety do gry w „lacrosse”  |
| rakiety tenisowe   |
| rakiety do squash’a  |
| rakiety do badmintona  |
| kule do gry w kręgle   |
| kule do gry w bilarda, snookera  |
| wiosła do kajaków, kanadyjek, czółen i innego sprzętu pływającego  |
| deskorolki   |
| wszelkiego rodzaju kije bilardowe  |
| wędkii   |
| sprzęt służący do sztuk walki, np. kastety, wszelkiego rodzaju pałki (w tym drewniane), cepy do młócenia ryżu, nunczako  |
| <b>Materiały wybuchowe i substancje łatwopalne</b>   |
| Wszelkiego rodzaju materiały wybuchowe lub wysoce łatwopalne substancje stanowiące zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, takie jak:  |
| amunicja   |
| słonki   |
| łont prochowy i detonujący   |
| detonatory i zapalniki   |
| materiały i urządzenia wybuchowe   |
| replika lub imitacja materiałów lub urządzeń wybuchowych oraz ich części składowe  |
| wszelkiego rodzaju miny  |
| wszelkiego rodzaju granaty (w tym granaty ćwiczebne, markujące, moździerzowe)  |
| gaz oraz pojemniki na gaz, a w szczególności: butan, propan, acetylen, tlen – w dużych ilościach   |
| fajerwerki, wszelkiego typu rakiety sygnalizacyjne i inne materiały pirotechniczne (łącznie z mini-fajerwerkami do rozrzucania confetti używane na przyjęciach i kapiszonami)  |
| zapałki o przedłużonym ładunku siarkowym (tzw. sztormówki)   |
| urządzenia dymotwórcze oraz wszelkie pojemniki zawierające sprężony dym  |
| łatwopalne ciekłe paliwo w postaci benzyny/oleju napędowego i gazu do zapalniczek oraz w postaci płynnej alkoholu lub etanolu  |
| farba w aerozolu   |
| terpentyna i rozcieńczalniki do farb   |
| napoje alkoholowe o stężeniu powyżej 70% na jednostkę  |
| <b>Substancje chemiczne i toksyczne</b>  |
| Wszelkiego rodzaju substancje chemiczne lub toksyczne, które stanowią zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, takie jak:   |
| kwasy i alkalia, np. płynne baterie elektryczne  |
| substancje korozyjne, żrące lub wybielające, np. rtęć, chlor   |
| wszelkiego rodzaju miotacze gazowe, w tym ręczne, zawierające substancje obeszczadniające, np. gaz łzawiący, „gaz pieprzowy”   |

|   |
|---|
| miotacze żelów i płynów obezwładniających   |
| materiały radioaktywne, np. izotopy lecznicze lub przemysłowe   |
| trucizny  |
| materiały wywołujące choroby zakaźne lub biologicznie niebezpieczne, np. zakażona krew, bakterie i wirusy |
| materiały wyposażone w samorzutny zapłon lub spalanie   |
| gaśnice   |

## BAGAŻ REJESTROWANY

| <b>Materiały wybuchowe i substancje łatwopalne</b>  |
|---|
| Wszelkiego rodzaju materiały wybuchowe lub wysoce łatwopalne substancje stanowiące zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, takie jak: |
| materiały i urządzenia wybuchowe, a zwłaszcza detonatory, zapalniki, granaty, miny, bomby i rakiety   |
| granatniki i inne przedmioty lub urządzenia służące do miotania materiałów, substancji lub urządzeń wybuchowych   |
| wszystkie rodzaje substancji detonujących i wybuchowych   |
| walizki i torby wyposażone w elementy samo-destrukcyjne, dymotwórcze i dymozasłonotwórcze   |
| materiały sproszkowane do amatorskiej produkcji urządzeń pirotechnicznych, np. saletra amonowa, siarka, węgiel drzewny  |
| granaty ćwiczebne i markujące   |
| atrapy urządzeń wybuchowych   |
| wszelkie rodzaje substancji i materiałów łatwopalnych, łącznie z magnezem oraz benzyną i metanolem  |
| składniki systemów paliwowych – zawierające paliwo  |
| alkohol powyżej 70 % (również zabroniony w zbiornikach paliw benzynowych maszyn samojedznych)   |
| gazy: propan, butan   |
| wszelkiego rodzaju pojemniki zawierające paliwo do zapalniczek  |
| fajerwerki, sztuczne ognie i rakiety sygnalizacyjne   |
| <b>Substancje chemiczne i toksyczne</b>   |
| Wszelkiego rodzaju substancje chemiczne lub toksyczne, które stanowią zagrożenie dla zdrowia pasażerów i załogi albo bezpieczeństwa statku powietrznego lub mienia, takie jak:              |
| trucizny i substancje toksyczne oraz substancje wywołujące choroby zakaźne, łącznie z trutką na myszy i szczury, zakażona krew  |
| materiały radioaktywne, łącznie z leczniczymi i przemysłowymi izotopami   |
| miotacze gazu, żelu, płynu obezwładniającego  |
| pistolety i rewolwery z gazem obezwładniającym, np. łzawiącym   |
| granaty ręczne z gazem obezwładniającym, np. łzawiącym  |
| wszelkie przedmioty zawierające substancje drażniące, paraliżujące, oszałamiające lub inne służące do atakowania ludzi  |
| żrące chemikalia  |
| materiały korozyjne, łącznie z rtęcią i akumulatorami   |
| pojemniki z sodą  |
| farby i rozpuszczalniki   |
| utleniacze i nadtlenki organiczne, łącznie z wybielaczem i zestawami środków chemicznych do napraw blacharskich i karoserii samochodów  |
| butle z gazem sprężonym (butan, propan), jak również turystyczne butle gazowe (można je transportować jedynie, gdy są opróżnione z wszelkich pozostałości gazu)                             |
| butle tlenowe/podwodne palniki tlenowe (możliwe jest transportowanie pustych butli tlenowych lub rozłączonych podwodnych palników tlenowych)  |

## 14

### OBWIESZCZENIE PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 14 lutego 2005 r.

**w sprawie zalecanych metod spełnienia wymagań przepisu JAR-OPS 1.1255(c)(2) oraz Międzynarodowej Normy podanej w rozdziale 13, pkt 13.2.3(b) Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym<sup>1)</sup>**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808, Nr 273, poz. 2703 i Nr 278, poz. 2755) ogłasza się, co następuje:

#### § 1

W celu spełnienia wymagania Międzynarodowej Normy podanej w rozdziale 13, pkt 13.2.3(b) Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC) powołała specjalną grupę zadaniową (ECAC Aviation Security Task Force-1), która opracowała wytyczne z dnia 8 grudnia 2003 r., które zostały przyjęte przez Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego (DG CAA) Państw Członkowskich ECAC, jako zalecane rozwiązanie. Wytyczne ECAC z dnia 8 grudnia 2003 r., są dostępne w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, za okazaniem poświadczenia bezpieczeństwa o klauzuli tajności, co najmniej "zastrzeżone".

#### § 2

Z dniem 1 września 2004 r. Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) wprowadziło nowe wymaganie JAR-OPS 1.1255(c)(2), które nakłada na przewoźnika obowiązek zapewnienia środków umożliwiających z obu stanowisk pilota, monitorowanie przedsonka kabiny załogi w sposób zapewniający identyfikację osób chcących wejść do kabiny oraz wykrycie podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia na każdym użytym samolocie, którego certyfikowana maksymalna masa do startu (MCTOM) jest większa niż 45 500 kg, albo zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich (MAPSC) jest większa niż 60. Obowiązek ten został także wprowadzony do przepisów polskich rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609).

#### § 3

1. Przewoźnicy użytkujący, przed dniem opublikowania niniejszego obwieszczenia, samoloty objęte obowiązkiem zapewnienia środków, o których mowa w § 2, wprowadzą, do dnia 1 kwietnia 2005 r., zmiany i uzupełnienia do Instrukcji Operacyjnej (w rozdziale 10), do programów szkolenia członków załóg

oraz do MEL, które będą spełniać kryteria podane w wytycznych ECAC, o których mowa w § 1, w szczególności dotyczące procedur dostępu i ochrony kabiny załogi.

2. Procedury, o których mowa w pkt. 1, muszą uwzględniać wykorzystywanie wszystkich znajdujących się na pokładzie samolotu środków technicznych oraz poufnych procedur wewnętrznych, właściwych tylko dla danego lotu i osobowego składu załogi.
3. Do środków technicznych wykorzystywanych w proceduralnym systemie monitorowania przedsonka kabiny załogi zalicza się otwory lub wzierniki optyczne zamontowane w drzwiach kabiny załogi, a także peryskopy i inne urządzenia optyczne umożliwiające wzrokową obserwację przedsonka od strony kabiny załogi oraz wszelkie urządzenia łączności pokładowej członków załogi i sygnalizacji, niezależnie od natury ich działania.
4. Do środków proceduralnych zalicza się procedury prowadzenia, przez personel pokładowy, obserwacji przedsonka kabiny załogi i informowania załogi o sytuacji oraz wszelkie inne działania tego personelu, które chronią dostęp do przedsonka.
5. Pełne wdrożenie proceduralnych metod ochrony kabiny załogi, łącznie ze szkoleniami, należy zakończyć do dnia 1 maja 2005 r.

#### § 4

Przewoźnicy, którzy zamierzają wprowadzić do eksploatacji, po dniu 1 maja 2005 r., samolot objęty obowiązkiem zapewnienia środków, o których mowa w § 2, powinni rozważyć wyposażenie go w techniczne środki obserwacji przedsonka kabiny załogi w postaci kamer telewizyjnych (CCTV), spełniających wymagania normy ED-123 lub tzw. elektronicznej walizki pilota (*Electronic Flight Bag – EFB*). Wyposażenie samolotu w takie urządzenia nie zwalnia przewoźnika z obowiązku stosowania wszystkich procedur opracowanych zgodnie z zasadami podanymi w § 3.

#### § 5

Niniejsze obwieszczenie posiada status prawny Dyrektywy Operacyjnej, o której mowa w przepisie JAR-OPS 1.015 rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
Krzysztof Kapis

1) Niniejsze obwieszczenie stanowi uzupełnienie obwieszczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 października 2003 r. w sprawie zastosowania odstępstw od Norm i Zalecanych Praktyk postępowania określonych w Załączniku 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, opublikowanego w Dzienniku Urzędowym ULC (Nr 6, poz. 26).

## 15

**KOMUNIKAT**  
**PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**  
z dnia 9 marca 2005 r.**w sprawie zmiany numerów rachunków bankowych związanych z pobieraniem opłat lotniczych**

W związku z likwidacją środków specjalnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), dokonaną ustawą z dnia 25 listopada 2004 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 273, poz. 2703) informuję, że:

- uległy zmianie numery rachunków bankowych związane z pobieranymi opłatami lotniczymi,
- opłaty z poniżej wymienionych tytułów wyszczególnionych w Tabeli nr 2, stanowiącej załącznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718), stanowią:

a) dochody własne ULC:

|  |
|--|
| Część II. Certyfikacja sprzętu lotniczego  |
| Część III. Zdarność do lotu statków powietrznych (Certificate of Airworthiness)        |
| Część VI. Personel lotniczy: pkt 1 – 3 (za egzaminy)                                   |
| Część VII. Eksploatacja statków powietrznych. Certyfikacja operatorów lotniczych (AOC) |
| Część VIII. Certyfikacja usług lotniczych (AWC)  |
| Część IX. Certyfikacja lotniska  |
| Część X. Certyfikacja agenta obsługi naziemnej   |
| Część XI. Certyfikacja ośrodków szkolenia lotniczego                                   |
| Część XII. Certyfikacja jednostek projektujących wyroby, części i akcesoria            |
| Część XIII. Certyfikacja jednostek produkujących wyroby, części i akcesoria            |
| Część XIV. Certyfikacja jednostek obsługi technicznej sprzętu lotniczego               |
| Część XV. Uznawanie certyfikatów wydanych przez nadzory państw obcych                  |

i są pobierane na rachunek bankowy dochodów własnych:

Urząd Lotnictwa Cywilnego  
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa  
BGK I Oddział Warszawa  
76 1130 1017 0019 9407 5120 0001

b) dochody budżetu państwa:

|  |
|--|
| Część I. Rejestracja statków powietrznych                          |
| Część IV. Lotniska. Łądowiska i lotnicze urządzenia naziemne       |
| Część V. Żegluga powietrzna – loty międzynarodowe                  |
| Część VI. Personel lotniczy: pkt 4 – 5 (za licencje i inne opłaty) |
| Część XVI. Inne opłaty za zezwolenia i zgody operacyjne            |
| Część XVII. Ochrona lotnictwa cywilnego                            |
| Część XVIII. Przewóz lotniczy                                      |

są pobierane na rachunek bankowy dochodów budżetu państwa:

Urząd Lotnictwa Cywilnego  
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa  
NBP O/O Warszawa  
31 1010 1010 0022 9322 3100 0000,

- opłaty określone w Tabeli nr 1 - Część I. *Koncesje* i Część II. *Zezwolenia*, stanowiącej załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty lotniczej, przekazywane są na dotychczasowych zasadach na rachunek bankowy Ministerstwa Infrastruktury:  
NBP O/O Warszawa  
nr rachunku 24 1010 1010 0051 6422 3100 0000,
- płatności z niniejszych tytułów należy dokonywać zgodnie z powyższą klasyfikacją na wskazane numery rachunków bankowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:  
z up. Czesław Mikrut

Egzemplarze bieżące oraz archiwalne można nabywać w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. 520-73-14, 520-73-15

**Wydawca:** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
**Redakcja:** Departament Prawno-Legislacyjny Wydział Dziennika Urzędowego  
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. 520-72-22, 520-72-44  
e-mail: dzu@ulc.gov.pl  
**Skład, druk:** Ośrodek Przetwarzania Informacji  
al. Niepodległości 188b, 00-950 Warszawa, skr. poczt. 355, tel. 825-12-47  
email: opi@opi.org.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Ośrodku Przetwarzania Informacji