



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 15 listopada 2007 r.

Nr 6

TREŚĆ:

Poz.

ZARZĄDZENIA:

- 21 — Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 czerwca 2007 r. zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Inspektora 70
- 22 — Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 października 2007 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych o MTOM poniżej 5 700 kg” 87

DECYZJA

- 23 — Nr 64 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 września 2007 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 96

WYTYCZNE

- 24 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 września 2007 r. w sprawie ustanowienia wymagań kwalifikacyjnych dla kadry dydaktycznej w organizacjach szkolenia mechaników lub inżynierów obsługi technicznej Part – 147 97

KOMUNIKATY:

- 25 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 006/06 100
- 26 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 147/05 101
- 27 — Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 292/05 102
- 28 — Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 031/05 103
- 29 — Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 259/05 104
- 30 — Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 131/05 105
- 31 — Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 106/05 107
- 32 — Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 016/05 108
- 33 — Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 31/06 109
- 34 — Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 063/04 110
- 35 — Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 061/06 111

36 — Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 341/06	112
37 — Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 101/06	112
38 — Nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 256/06	113
39 — Nr 16 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 228/04	115
40 — Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 077/03	116
41 — Nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 112/03	117
42 — Nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 214/06	118
43 — Nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 237/04	119

21

ZARZĄDZENIE NR 9 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 czerwca 2007 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Inspektora

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558) zarządza się, co następuje:

§ 1. W załączniku do zarządzenia nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika Inspektora (Dz. Urz. ULC Nr 8, poz. 29 i Nr 10, poz. 44, z 2006 r. Nr 2, poz. 10 oraz z 2007 r. Nr 3, poz. 7) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) Spis treści otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do zarządzenia;
- 2) Po Spisie treści dodaje się:
 - a) Wykaz wprowadzonych zmian,

- b) Wykaz wprowadzonych zmian tymczasowych
– w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do zarządzenia;

- 3) w Dziale A „Informacje ogólne”:
 - a) Wykaz obowiązujących stron,
 - b) Spis treści,
 - c) Rozdział 1 „Administrowanie podręcznikiem”
– otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 3 do zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

Załączniki do zarządzenia nr 9
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 czerwca 2007 r. (poz. 21)
Załącznik nr 1



Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODRĘCZNIK INSPEKTORA

SPIS TREŚCI

DZIAŁ A

INFORMACJE OGÓLNE

DZIAŁ B

CERTYFIKACJA WYROBÓW LOTNICZYCH ORAZ ORGANIZACJI PROJEKTUJĄCYCH
I PRODUKUJĄCYCH

SEKCJA I – PROCEDURY CERTYFIKACYJNE WG WYMAGAŃ PART 21

SEKCJA II – PROCEDURY CERTYFIKACYJNE WG WYMAGAŃ INNYCH NIŻ PART 21

SEKCJA III – MATERIAŁY INTERPRETACYJNE

DZIAŁ C

ZAPEWNIENIE CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU

SEKCJA I – ORGANIZACJE ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU WG EASA PART M
PODCZEŚĆ G

SEKCJA III – MATERIAŁY INTERPRETACYJNE

DZIAŁ D

WYKONAWSTWO OBSŁUGI TECHNICZNEJ

SEKCJA I – ORGANIZACJE OBSŁUGOWE WG EASA PART 145

SEKCJA II – ORGANIZACJE OBSŁUGOWE WG EASA PART M, SUBPART F

SEKCJA III – MATERIAŁY INTERPRETACYJNE

DZIAŁ E

NADZÓR NAD CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU STATKÓW POWIETRZNYCH

SEKCJA I – PROCEDURY NADZORU NAD CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ WYNIKAJĄCE Z WYMAGAŃ
EASA PART-M

SEKCJA II – PROCEDURY NADZORU NAD CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ WYNIKAJĄCE Z INNYCH
PRZEPISÓW

SEKCJA III – MATERIAŁY INTERPRETACYJNE

DZIAŁ F

ZAREZERWOWANE

Wydanie 2: 01.06.2007 r. Zmiana 3	SPIS TREŚCI	Podręcznik Inspektora Strona 1/4
--------------------------------------	-------------	--

PODRĘCZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

DZIAŁ G

FORMULARZE

SEKCJA I – FORMULARZE WSPÓLNE DLA WSZYSTKICH ZAGADNIEŃ (DZIAŁÓW)
NN. PODRĘCZNIKA

SEKCJA II – FORMULARZE SPECYFICZNE DLA DZIAŁU B

SEKCJA III – FORMULARZE SPECYFICZNE DLA DZIAŁU C

SEKCJA IV – FORMULARZE SPECYFICZNE DLA DZIAŁU D

SEKCJA V – FORMULARZE SPECYFICZNE DLA DZIAŁU E

SEKCJA VI – FORMULARZE SPECYFICZNE DLA DZIAŁU F

 <p>Urząd Lotnictwa Cywilnego</p>	<h1>PODRĘCZNIK INSPEKTORA</h1>
--	--------------------------------

WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN

Nr	Zmiana		Data wprowadzenia	Nazwisko	Podpis
	Data				

PODRĘCZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN TYMCZASOWYCH

Zmiana tymczasowa		Wprowadzenie zmiany			Usunięcie zmiany		
Nr	Data	Data wprowadzenia	Nazwisko	Podpis	Data usunięcia	Nazwisko	Podpis



Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODREČZNIK INSPEKTORA

DZIAŁ A

INFORMACJE OGÓLNE

PODREČZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Strona celowo pozostawiona pusta



Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODREČZNIK INSPEKTORA

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

Uwaga: Tabela posiada następujący układ (od lewej): symbol działu, nr strony, nr zmiany, data zmiany

DZIAŁ A

Dział A	A	3	01.06.2007
Dział A	B	3	01.06.2007

Dział E	C	3	01.06.2007
Dział E	D	3	01.06.2007

Spis Treści

PI-A-00	1	3	01.06.2007
PI-A-00	2	3	01.06.2007

Rozdział 1

PI-A-0-01	1	3	01.06.2007
PI-A-0-01	2	3	01.06.2007
PI-A-0-01	3	3	01.06.2007

PI-A-0-01	4	3	01.06.2007
PI-A-0-01	5	3	01.06.2007
PI-A-0-01	6	3	01.06.2007

Rozdział 2

PI-A-0-02	1	0	01.06.2005
PI-A-0-02	2	0	01.06.2005

PODREČZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Strona celowo pozostawiona pusta



Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODRĘCZNIK INSPEKTORA

SPIS TREŚCI

Rozdział 1.	Administrowanie podręcznikiem	PI-A-0-01
	1. Zastosowanie podręcznika inspektora	
	2. Przeznaczenie podręcznika inspektora	
	3. Opis budowy podręcznika inspektora	
	4. Numeracja	
	5. System wprowadzania zmian i dystrybucji podręcznika inspektora	
	6. System stosowanych wymagań CS	
Rozdział 2.	Wykaz materiałów źródłowych	PI-A-0-02

PODREČZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Strona celowo pozostawiona pusta

Dział A Strona 2/2	SPIS TREŚCI	Wydanie 2: 01.06.2007 r. Zmiana 3
------------------------------	-------------	--------------------------------------



Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODRĘCZNIK INSPEKTORA

ROZDZIAŁ 1 ADMINISTROWANIE PODRĘCZNIKIEM

1. ZASTOSOWANIE PODRĘCZNIKA INSPEKTORA (PI)

1.1 Podręcznik PI określa zasady i standardy proceduralne mające zastosowanie do:

- a) prowadzenia procesów certyfikacji sprzętu lotniczego oraz podmiotów gospodarczych zamierzających podjąć się projektowania, produkcji, i/lub aktualnie wykonujących operacje zarobkowych przewozów lotniczych i/lub usług lotniczych innych niż zarobkowy przewóz lotniczy przy użyciu każdego rodzaju, kategorii i klasy statków powietrznych;
- b) prowadzenia przez Prezesa ULC bieżącego nadzoru technicznego nad użytkowaniem cywilnych statków powietrznych przez jednostki organizacyjne polskiego lotnictwa cywilnego oraz polskie osoby prawne i fizyczne posiadające lub użytkujące statki powietrzne;
- c) prowadzenia przez Prezesa ULC procesów certyfikacji organizacji obsługowych i bieżącego nadzoru nad już zatwierdzonymi organizacjami oraz nad innymi użytkownikami statków powietrznych;
- d) postępowania przez Prezesa ULC w czasie prowadzenia procesów certyfikacji przewoźnika, oraz bieżącego nadzoru, w części dotyczącej zatwierdzania systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;
- e) prowadzenia przez Prezesa ULC procesów monitorowania ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w RCSP.

1.2 Podręcznik PI nie zastępuje ani też nie zawiera wymagań merytorycznych, jakie musi spełniać wnioskujący dla wykazania w procesie certyfikacji trwałej zdolności do uzyskania i posiadania właściwego certyfikatu.

1.3 Wymagania merytoryczne jakie musi spełnić wnioskujący dla uzyskania właściwego certyfikatu, określone są w obowiązujących przepisach polskich, przepisach UE i międzynarodowych uznanych standardach lotniczych projektowania, budowy, eksploatacji oraz obsługi statków powietrznych.

1.4 Przez pojęcie „proces certyfikacji” rozumie się wszystkie działania podejmowane przez organy władzy lotniczej w stosunku do wnioskującego w związku z wydaniem, zmianą, przedłużeniem i/lub ograniczeniem ważności właściwego certyfikatu.

1.5 Przez pojęcie „bieżący nadzór techniczny” rozumie się wszystkie działania podejmowane przez organy władzy lotniczej w stosunku do posiadacza certyfikatu i każdego innego użytkownika statku powietrznego w związku z obowiązkiem zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

2. PRZEZNACZENIE PODRĘCZNIKA INSPEKTORA

2.1 Poszczególne działy Podręcznika PI przeznaczone są dla:

- a) organów i inspektorów władzy lotniczej prowadzących czynności związane z:
 - certyfikacją sprzętu lotniczego oraz nadzorem technicznym,
 - certyfikacją i nadzorowaniem organizacji obsługowych,
 - sprawowaniem nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych,
 - certyfikacją i nadzorowaniem systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;

oraz jako materiał informacyjny dla:

- b) organizacji projektujących, produkujących, ubiegających się o wydanie lub posiadających właściwy certyfikat;

PODRĘCZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

c) osób fizycznych i prawnych będących właścicielami i/lub użytkownikami cywilnych statków powietrznych, bez względu na ich przeznaczenie i cele użytkowania w zakresie wynikającym z ustawowej funkcji sprawowania przez Prezesa ULC bieżącego nadzoru nad lotnictwem ogólnym. Do tej kategorii użytkowników statków powietrznych zastosowanie podręcznika PI ogranicza się w zasadzie wyłącznie do procedur podanych w PI.

3. OPIS BUDOWY PODRĘCZNIKA INSPEKTORA

Podręcznik inspektora (PI) składa się z pięciu działów w których pogrupowano wyodrębnione tematycznie zadania i procesy certyfikacyjne oraz wzory druków używanych do dokumentowania tych zadań.

DZIAŁ A – INFORMACJE OGÓLNE

Dział ten poświęcony jest administrowaniu podręcznikiem. Jest to specyficzny fragment PI, który zawiera informacje o charakterze formalno-porządkowym, w tym wykaz zmian, wykaz stron obowiązujących, spis treści i bibliografię, a także ogólne wprowadzenie do problematyki.

DZIAŁ B – CERTYFIKACJA WYROBÓW LOTNICZYCH ORAZ ORGANIZACJI PROJEKTUJĄCYCH I PRODUKCYJNYCH

Dział ten zawiera procedury postępowania przy certyfikacji wyrobów lotniczych, organizacji projektujących i produkujących oraz materiały interpretacyjne.

Opisuje zasady i standardy proceduralne związane z: przebiegiem procesu certyfikacji, ustalania metod dowodzenia i zakresu prób i badań oraz wymagań, po spełnieniu których wnioskujący może otrzymać certyfikat typu lub certyfikat uznania zdatności. Opisane w tym dziale procedury mają także zastosowanie do prowadzenia procesów związanych ze zmianą, przekazywaniem, zrzekaniem się lub przedłużeniem ważności certyfikatu typu lub certyfikatu uznania zdatności;

- przebiegiem procesu certyfikacji / zatwierdzenia, ustalania wymagań dokumentacyjnych, metod dowodzenia i systemu przeprowadzania inspekcji organizacji oraz monitorowania i bieżącego nadzoru, po spełnieniu których wnioskujący może otrzymać certyfikat zatwierdzenia organizacji projektującej i/lub produkującej. Opisane w tym dziale procedury mają także zastosowanie do prowadzenia procesów związanych z przedłużeniem ważności, wznawianiem i rozszerzaniem certyfikatu / zatwierdzenia organizacji projektującej i/lub produkującej;
- prowadzeniem inspekcji organizacji projektującej, produkującej oraz sprawności technicznej, uznawania modyfikacji i napraw sprzętu lotniczego, system przekazywania i wydawania obowiązkowych informacji nt. utrzymania zdatności, który zawiera procedury wydawania dyrektyw zdatności (AD).

DZIAŁ C – ZAPEWNIENIE CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU

Dział ten opisuje zasady i standardy proceduralne związane z:

- przebiegiem procesu sprawdzenia zdolności użytkownika do utrzymania eksploatowanych statków powietrznych i ich wyposażenia w stanie ciągłej zdatności do lotu;
- kryteriami oceny jakimi kieruje się nadzór przy zatwierdzaniu wzorca oraz kolejnych zmian do dokumentów organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) podlegającym obowiązkowi zatwierdzenia lub uzgodnienia przez organ nadzoru, zgodnie z przepisami polskimi, przepisami UE oraz normami międzynarodowymi;

DZIAŁ D – WYKONAWSTWO OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Dział ten opisuje zasady i standardy proceduralne związane z:

- przebiegiem procesu sprawdzenia zdolności organizacji do spełnienia i utrzymania standardów obsługowych określonych w przepisach PART-145;
- przebiegiem procesu sprawdzenia zdolności organizacji do spełnienia i utrzymania standardów wykonywania obsługi technicznej wg PART-M;
- metodami stosowanymi przez nadzór lotniczy przy zatwierdzaniu organizacji obsługowych do wykonywania specjalistycznych zadań obsługowych, takich jak kontrole nieniszczące NDI czy badania nieniszczące NDT;



Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODRĘCZNIK INSPEKTORA

– wymaganiami i zasadami mającymi zastosowanie przy ważeniu i wyznaczaniu środków ciężkości statków powietrznych.

DZIAŁ E – NADZÓR NAD CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU STATKÓW POWIETRZNYCH

Dział ten opisuje zasady i standardy proceduralne związane z:

- kryteriami oceny jakimi kieruje się nadzór przy zatwierdzaniu wzorca oraz kolejnych zmian do wybranych dokumentów użytkownika podlegającym obowiązkowi zatwierdzenia lub uzgodnienia przez organ nadzoru, zgodnie z odnośnymi przepisami polskimi, przepisami UE oraz normami międzynarodowymi (Program Obsługi Technicznej, Wykaz Minimalnego Wyposażenia, Pokładowy Dziennik Techniczny);
- kryteriami oceny jakimi kieruje się nadzór przy zatwierdzaniu zdolności przewoźnika do bezpiecznego prowadzenia szczególnych rodzajów operacji, jak np. operacje podejść precyzyjnych w CAT II/III ICAO, nawigacji obszarowej (R-NAV), zmniejszonej separacji pionowej (RVSM), nawigacji w przestrzeniach gdzie obowiązują specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS) itp.;
- oceną zdatności do lotu statków powietrznych w celu wydania świadectwa zdatności do lotu, poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub pozwolenia na loty;
- monitorowaniem ciągłej zdatności do lotu, prowadzeniem inspekcji doraźnych, podczas obsługi, w locie oraz wyborem statków powietrznych do inspekcji;
- analizą zgłaszanych zdarzeń lotniczych.

DZIAŁ G – FORMULARZE

Dział ten zawiera wzory każdego druku mającego zastosowanie do procesów zatwierdzania opisanych we wcześniejszych działach.

4. NUMERACJA

4.1. Numeracja Podręcznika Inspektora

Każda strona PI posiada swoje oznaczenie zgodnie z formatem PI-x-y-z, gdzie:

- x jest oznaczeniem działu, do którego należy dana strona (począwszy od A, B, ...);
- y jest oznaczeniem numeru sekcji, do której należy dana strona (począwszy od I, II, ...);
- z jest oznaczeniem numeru rozdziału, do którego należy dana strona (począwszy od 01, 02, ...).

Numery stron znajdują się na każdej stronie w dolnym prawym rogu strony zgodnie z formatem a/n, gdzie:

- a oznacza stronę bieżącą;
- n oznacza ilość wszystkich stron w danym rozdziale.

4.2. Numeracja Procedur

Dla ujednoczenia numeracji tworzonych procedur ustala się następujący schemat oznaczenia:

ZZ – 000. 00/X.Y

gdzie poszczególne segmenty oznaczają:

ZZ oznacza rodzaj procedury i jednocześnie wskazuje na zespół opracowujący; np.:

- PC** oznacza Procedurę dotyczącą Nadzoru Certyfikacji, wydawaną w Inspektoracie Certyfikacji WYROBÓW Lotniczych (LTT-3)
- PE** oznacza Procedurę dotyczącą Nadzoru Eksploatacji, wydawaną w Inspektoracie Certyfikacji Organizacji Obsługowych i Zarządzania Ciągłą Zdatnością (LTT-2)
- PT** oznacza Procedurę dotyczącą Nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, wydawaną w Inspektoracie Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych (LTT-1)

PODRĘCZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

- 000.** oznacza numer Wymagań (przepisu), w oparciu o który tworzona jest Procedura
- 00.** oznacza kolejny numer (np. I, II, III) sekcji w danym Dziale Podręcznika.
- X** stanowi oznaczenie kolejnego numeru (np. 01, 02, 03, ..., 99) tworzonej procedury w odniesieniu do tego samego wymagania (przepisu).
- Y** stanowi oznaczenie kolejnymi dużymi literami alfabetu (np. A, B, C, itd.) wydania Procedury.

5. SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN I DYSTRYBUCJI PODRĘCZNIKA INSPEKTORA

5.1 Wszelkie zmiany, poprawki i uzupełnienia wprowadzane do procedur zaznaczane są w tekście pionową kreską oraz podaniem w stopce numeru kolejnej zmiany i daty wydania.

5.2 Wdrożenie wprowadzonej zmiany wymaga wydania przez Prezesa ULC zarządzenia i jego publikacji w Dzienniku Urzędowym.

5.3. W przypadku pilnej konieczności wprowadzenia zmian do Podręcznika, wynikających ze zmian przepisów EASA lub standardów zgodności, dopuszcza się stosowanie zmian tymczasowych. Decyzję o wydaniu zmiany tymczasowej podejmuje Wiceprezes ULC ds. Technicznych poprzez wydanie polecenia służbowego.

Zmiany tymczasowe wydawane są na papierze w kolorze żółtym. W stopce każdej strony podawany jest numer zmiany tymczasowej, np. TR1, TR 2, itd. Zmiany tymczasowe rejestrowane są w Wykazie wprowadzonych zmian tymczasowych poprzez wpisanie daty wprowadzenia zmiany, a następnie po jej usunięciu – daty usunięcia.

5.4 Obowiązek rejestracji zmian i powiadamiania posiadaczy Procedur o wydaniu zmiany i jej dystrybucja spoczywa na Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej (OI).

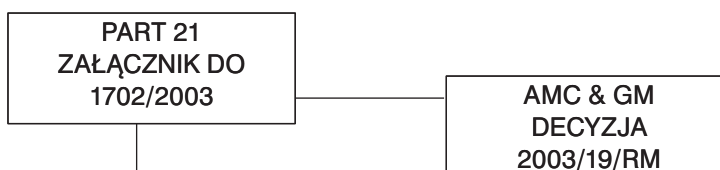


Urząd Lotnictwa Cywilnego

PODRĘCZNIK INSPEKTORA

6. SYSTEM STOSOWANYCH WYMAGAŃ CS

Na podstawie rozporządzenia 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.Urz. WE L 243 z 27.09.2003) stosuje się Standardy Certyfikacyjne EASA (CS – Certification Standards).



PRZEDMIOT	PRZEPIS	ZASTĘPUJE	DECYZJA
Duże samoloty	CS-25	JAR-25	2003/02/RM
Emisja z silników	CS-34	JAR-34	2003/03/RM
Hałas	CS-34	JAR-36	2003/04/RM
APU	CS-APU	JAR-APU	2003/05/RM
AWO	CS-AWO	JAR-AWO	2003/06/RM
Śmigła	CS-P	JAR-P	2003/07/RM
Silniki	CS-E	JAR-E	2003/09/RM
TSO	CS-TSO	JAR-TSO	2003/10/RM

PRZEDMIOT	PRZEPIS	ZASTĘPUJE	DECYZJA
Definicje	CS-Def.	JAR-1	2003/11/RM
Szybowce	CS-22	JAR-22	2003/13/RM
Samoloty	CS-23	JAR-23	2003/14/RM
Śmigłowce małe	CS-27	JAR-27	2003/15/RM
Śmigłowce duże	CS-29	JAR-29	2003/16/RM
Samoloty ultralekkie	CS-VLA	JAR-VLA	2003/17/RM
Wiroptaty ultralekkie	CS-VLR	JAR-VLR	2003/18/RM
-	-	-	-

PODRĘCZNIK INSPEKTORA



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Strona celowo pozostawiona pusta

22

**ZARZĄDZENIE NR 13
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 23 października 2007 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania „Raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych o MTOM poniżej 5 700 kg”

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 oraz Nr 82, poz. 558) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do stosowania *Raport konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych*

o MTOM poniżej 5 700 kg, stanowiący załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Traci moc zarządzenie Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 lipca 2007 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych o MTOM poniżej 5 700 kg”.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
w z. Zbigniew Mączka

*Załącznik do zarządzenia nr 13
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 23 października 2007 r. (poz. 22)*

RAPORT KONWERSJI

**KRAJOWYCH KWALIFIKACJI DLA STATKÓW POWIETRZNYCH o MTOM poniżej 5 700 kg
(CONVERSION REPORT OF NATIONAL QUALIFICATIONS FOR AIRCRAFT below 5 700 kg of MTOM)**

zgodnie z pkt 66.A.70, 66.B.300 i 66.B.305 Załącznika III ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) NR 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r.

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia	Kategoria Licencji Part- 66	Ograniczenia w licencji Part-66	Sposób usunięcia ograniczeń
AF(A)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, skrzydła), w tym: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa.	B 1.2	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – zespołu napędowego, w tym śmigła, – instalacji przeciwoślodzeniowej, – instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, – układu chowania podwozia.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 11b.4, 11b.5, 11b.6, 11b.12, 11b.15, 16, 17
PP(A)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg.	Podzespół samolotu – w tej kategorii nie jest wydawana licencja PART 66 (obsługa na podstawie licencji ICAO).		
AV(A)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi awioniki analogowej samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg, w tym: – układy elektryczne, GPU, – przyrządy pokładowe, – systemy radiowe i nawigacyjne.	B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), – autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	Moduły: 5, 14

AV(A) Bez układów elektrycznych	Wykonywanie i poświadczanie obsługi awioniki analogowej samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg, w tym: – przyrządy pokładowe, – systemy radiowe i nawigacyjne.	B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), – autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami, – układów elektrycznych.	Moduły: 5, 7.7, 13.5, 14
AV(A) Bez urządzeń radiowych	Wykonywanie i poświadczanie obsługi awioniki analogowej samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg, w tym: – przyrządy pokładowe, – systemy nawigacyjne, – układy elektryczne, GPU.	B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), – autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami, – urządzeń radiowych.	Moduły: 5, 14
TM(A)R	Wykonywanie i poświadczanie obsługi samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg, jako całość.	B 1.2 + B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	Moduły: 5, 14
AF(A) + PP(A)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, skrzydła), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa. Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego samolotu o masie poniżej 5 700 kg.	B 1.2	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – instalacji przeciwołodziowej, – instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, – układu chowania podwozia.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 11b.4, 11b.5, 11b.6, 11b.12, 11b.15
AF(H) (tłokowy i turbinowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, łopaty wirnika), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa.	B 1.3 + B 1.4	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – silnika i przekładni, – instalacji przeciwołodziowej, – instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, – układu chowania podwozia.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 12.6, 12.7, 12.8, 12.11, 12.13, 12.14, 15, 16
AF(H) (tłokowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, łopaty wirnika), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa.	B 1.4	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – silnika i przekładni, – instalacji przeciwołodziowej, – instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, – układu chowania podwozia.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 12.6, 12.7, 12.8, 12.11, 12.13, 12.14, 16
AF(H) (turbino-owy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, łopaty wirnika), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa.	B 1.3	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – silnika i przekładni, – instalacji przeciwołodziowej, – instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, – układu chowania podwozia.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 12.6, 12.7, 12.8, 12.11, 12.13, 12.14, 15
PP(H)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego śmigłowca o masie pon. 5 700 kg.	Podzespół śmigłowca – w tej kategorii nie jest wydawana licencja PART 66 (obsługa na podstawie licencji ICAO).		

AV(H)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi urządzeń awioniki analogowej śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg, w tym: – układy elektryczne, GPU, – przyrządy pokładowe, – systemy radiowe i nawigacyjne.	B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), – autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami.	Moduły: 5, 14
AV(H) Bez układów elektrycznych	Wykonywanie i poświadczanie obsługi urządzeń awioniki analogowej śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg, w tym: – przyrządy pokładowe, – systemy radiowe i nawigacyjne.	B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), – autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami, – układów elektroenergetycznych.	Moduły: 5, 7.7, 13.5, 14
AV(H) Bez urządzeń radiowych	Wykonywanie i poświadczanie obsługi urządzeń awioniki analogowej śmigłowca o masie poniżej 5 700 kg, w tym: – przyrządy pokładowe, – systemy nawigacyjne, – układy elektryczne, GPU.	B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), – autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami, – urządzeń radiowych.	Moduły: 5, 14
TM(H)R (tłokowy i turbinowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg, jako całość.	B 1.3, B 1.4 + B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami.	Moduły: 5, 14
TM(H)R (tłokowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg, jako całość.	B 1.4 + B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami.	Moduły: 5, 14
TM(H)R (turbinowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi śmigłowca o masie MTOM poniżej 5 700 kg, jako całość.	B 1.3 + B 2	Z wyłączeniem: – cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, – cyfrowych systemów sterowania silnikami.	Moduły: 5, 14
AF(H) + PP(H) (tłokowy i turbinowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca śmigłowca o masie poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, łopaty wirnika), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa. Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego śmigłowca o masie pon. 5 700 kg.	B 1.3 + B 1.4	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – instalacji przeciwołodziowej.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 12.6, 12.7, 12.8, 12.13, 12.14
AF(H) + PP(H) (tłokowy)	Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca śmigłowca o masie poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, łopaty wirnika), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa. Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego śmigłowca o masie pon. 5 700 kg.	B 1.4	Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – instalacji przeciwołodziowej.	Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 12.6, 12.7, 12.8, 12.13, 12.14

<p>AF(H) + PP(H) (turbinowy)</p>	<p>Wykonywanie i poświadczanie obsługi płatowca śmigłowca o masie poniżej 5 700 kg (podwozie, kadłub, łopaty wirnika), w tym systemy płatowca: – instalacja hydrauliczna i pneumatyczna, – instalacja przeciwpożarowa. Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego śmigłowca o masie pon. 5 700 kg.</p>	<p>B 1.3</p>	<p>Z wyłączeniem: – układów elektrycznych, – awioniki, – instalacji przeciwołodziowej.</p>	<p>Moduły: 3, 4, 5, 7.4, 12.6, 12.7, 12.8, 12.13, 12.14</p>
---	--	---------------------	---	---

I. Podstawy prawne uzyskania krajowej licencji ICAO:

- 1) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603 z późn. zm), w szczególności Załącznik Nr 1 do rozporządzenia licencjonowanie personelu lotniczego;
- 2) Załącznik 1 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701).

II. Rozporządzenie z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603 z późn. zm.) – wyciąg w zakresie dotyczącym mechaników poświadczania obsługi z licencją ICAO:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory licencji właściwe dla specjalności lotniczych;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe zasady:
 - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
 - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji personelu lotniczego wydanej przez właściwy organ obcego państwa,
 - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
 - d) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe zasady prowadzenia rejestru personelu lotniczego;

- 6) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji;
- 7) wymagania dla licencji i świadectw kwalifikacji nieprzewidzianych w ustawie.

(...).

§ 3. Ze względu na wymagania niezbędne do ich uzyskania wyróżnia się następujące licencje:

(...)

- 3) mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego:
 - a) zgodne z JAR-66 (obecnie Part-66) – Personel poświadczający obsługę techniczną oraz z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia – w przypadku zarobkowego przewozu lotniczego statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
 - b) zgodne z Aneks 1 i załącznikiem nr 1 do rozporządzenia – w przypadku pozostałych statków powietrznych, z zastrzeżeniem § 4 ust. 1 pkt 2;

(...).

**Rozdział 2
Prowadzenie szkolenia lotniczego w celu uzyskania kwalifikacji**

§ 5. 1. Zakres szkolenia lotniczego, wymagany dla uzyskania licencji członka personelu lotniczego lub uprawnień lotniczych do niej wpisywanych, jest określony w załączniku nr 1 lub załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Szkolenie lotnicze składa się z:

- 1) szkolenia teoretycznego – nauczania wiedzy lotniczej – dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego;

(...)

- 3) szkolenia praktycznego na ziemi – dla kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów służby informacji powietrznej, dyspozytorów lotniczych i mechaników poświadczania obsługi;
- 4) uzupełniającego szkolenia praktycznego – w formie nadzorowanej praktyki lotniczej, w zakresie wymaganym do uzyskania:

(...)

- b) uprawnienia dotyczącego rodzaju obsługi i typu statku powietrznego, wpisywanego do licencji poświadczania obsługi,

(...).

§ 6. Kandydat do szkolenia lotniczego i jego uczestnik powinien posiadać obywatelstwo polskie albo spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 r. w sprawie szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania licencji przez cudzoziemców (Dz. U. Nr 156, poz. 1524).

§ 7. 1. Kandydat do szkolenia teoretycznego i jego uczestnik powinien:

- 1) posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji, z zastrzeżeniem ust. 2;
- 2) spełniać wymagania, o których mowa w załączniku nr 1 lub 4 do rozporządzenia, jeżeli zostały one określone.

2. Ośrodek szkolenia lotniczego albo organizacja wymieniona w § 9 ust. 5 może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata niespełniającego wymagania określonego w ust. 1 pkt 1, jeżeli pobiera on naukę, po ukończeniu której spełni to wymaganie, oraz po udokumentowanym stwierdzeniu, że posiada on wiedzę wystarczającą do opanowania przedmiotów szkolenia teoretycznego.

(...)

§ 9. 1. Szkolenie lotnicze kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji oraz świadectw kwalifikacji prowadzone jest w ośrodkach szkolenia lotniczego, z zastrzeżeniem ust. 5.

2. W zależności od specjalności personelu lotniczego szkolenie lotnicze prowadzi się w:

(...)

- 2) ośrodka szkolenia personelu lotniczego – niewchodzącego w skład załóg lotniczych:
 - a) dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego i wpisywanych do niej uprawnień lotniczych,

(...)

§ 10. Ośrodki szkolenia lotniczego i organizacje wymienione w § 9 ust. 5 mogą prowadzić szkolenie lotnicze tylko w zakresie objętym posiadaniem certyfikatem i tylko w okresie jego ważności oraz przy spełnieniu warunków wymienionych w § 11.

§ 11. 1. Szkolenie lotnicze w ośrodku szkolenia lotniczego i organizacji lotniczej wymienionej w § 9 ust. 5 musi być prowadzone:

- 1) zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu, do użytku w tym ośrodku albo organizacji, i wprowadzonymi w życie instrukcjami wykonawczymi oraz dokumentami regulaminowymi:
 - a) instrukcją szkolenia, a w przypadku ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego – charakterystyką ośrodka określającą organizację i procedury szkolenia lotniczego oraz struktury zarządzania szkoleniem i jego nadzorowanie,

(...)

- c) instrukcją zarządzania obsługą techniczną, określającą zasady i procedury organizacji

obsługi statków powietrznych – dla ośrodków szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, prowadzących szkolenie podczas obsługi statków powietrznych oraz pozostałych ośrodków, jeżeli prowadzą obsługę eksploatowanych w ośrodku statków powietrznych,

(...)

- 2) przez kadrę dydaktyczną, posiadającą kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu szkolenia oraz kierowania nim, której skład jest imiennie wyszczególniony w instrukcji, o której mowa w pkt 1 lit. a;
- 3) przy wykorzystaniu bazy dydaktycznej, odpowiedniej do rodzaju szkolenia lotniczego;
- 4) przy wykorzystaniu odpowiednich do rodzaju szkolenia statków powietrznych albo urządzeń treningowych;
- 5) zgodnie z przepisami ustawy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Szkolenie mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego, o którym mowa w § 30 ust. 3, dotyczące typu statku powietrznego, prowadzi się wyłącznie w:

- 1) organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, certyfikowanej do obsługi danego typu, w zakresie obsługi, której dotyczy szkolenie;
- 2) ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego, który ma odpowiednią umowę o współpracy szkoleniowej, zawartą z organizacją, o której mowa w pkt 1.

(...)

Rozdział 3

Zasady sprawdzania kwalifikacji lotniczych, wiadomości i umiejętności

§ 14. 1. Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych przeprowadza się:

- 1) w procesie szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego, zgodnie z zatwierdzonymi programami szkolenia lotniczego;
- 2) przed wydaniem licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji;
- 3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia lotniczego;
- 4) na podstawie decyzji Prezesa Urzędu, jeżeli w wyniku badania wypadku albo incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie uzasadnione przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności.

2. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych, o którym mowa w ust. 1 pkt 2-4, przeprowadzane jest w celu stwierdzenia spełnienia przez członka personelu lotniczego wymagań niezbędnych do wydania licencji lub uprawnienia lotniczego.

§ 15. 1. Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1, przeprowadza ośrodek szkolenia lotniczego

albo organizacja wymieniona w § 9 ust. 5 w zakresie szkolenia objętego posiadanym certyfikatem.

2. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych może również przeprowadzić osoba wykonująca, w imieniu Prezesa Urzędu, kontrolę przestrzegania przez ośrodek szkolenia lotniczego lub organizację wymienioną w § 9 ust. 5 przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.
 - § 16. 1. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 2-4, przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99 ustawy.
 2. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego, którego ważność, zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia, wynosi:
 - 1) 12 albo 24 miesiące – jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego upływem;
 - 2) 3 lata albo 5 lat – jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 12 miesięcy przed jego upływem.
 3. W razie niezachowania terminów, o których mowa w ust. 2, wznowienie ważności uprawnienia lotniczego może nastąpić po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych, jeżeli zostanie ono przeprowadzone nie później niż:
 - 1) przed upływem 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1;
 - 2) przed upływem 6 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.
 4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień lotniczych liczone są od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności.
 5. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych, o którym mowa w ust. 2 i 3:
 - 1) Prezes Urzędu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji;
 - 2) w protokole sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnienia.
- (...)

Rozdział 4

Zasady wydawania, cofania, zawieszania i przywrócenia licencji oraz wynikających z niej uprawnień

- § 17. 1. Licencję lub wpisywane do niej uprawnienie lotnicze wydaje się kandydatowi, który:
 - 1) spełnił wymagania określone w ustawie do wydania tej licencji lub uprawnienia;
 - 2) posiada świadectwo radiooperatora, odpowiednie dla danej licencji, o którym mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Licencję wydaje się na okres 5 lat.
- (...)

Rozdział 7

Warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji

§ 30

(...)

3. Wykonywanie czynności mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego, w odniesieniu do statku powietrznego, na który uprawnienia lotnicze dotyczące typu nie są wpisywane do licencji, wymaga ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia specjalistycznego w zakresie tego typu statku powietrznego na zasadach określonych w ust. 5.2.3.6.2 i 5.2.3.6.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz posiadania bieżącej praktyki w tym zakresie.
- (...)

Załącznik nr 1 „**SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW LICENCJI. RODZAJE UPRAWNIENIŃ LOTNICZYCH WPISYWANYCH DO LICENCJI ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE ICH WYDAWANIA, PRZEDŁUŻANIA I WZNAWIANIA WAŻNOŚCI UPRAWNIENIŃ LOTNICZYCH**” do Rozporządzenia z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 Nr 165, poz. 1603) – wyciąg:

(...)

5.2.3. Szczegółowe wymagania dla licencji mechanika poświadczenia obsługi, wydanej według standardów Aneksu 1 i wymagań niniejszego rozporządzenia

5.2.3.1. Ograniczenia dotyczące wieku.

Uprawnienia do poświadczenia obsługi technicznej wykonanej przez inną osobę nie mogą być wydane posiadaczowi licencji, który nie ukończył 21 lat, oraz nie może mu być powierzane szkolenie do licencji lub uprawnień lotniczych mechanika poświadczenia obsługi.

5.2.3.2. Wymagania dotyczące ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi.

Szkolenie lotnicze do licencji mechanika poświadczenia obsługi może być prowadzone w:

- 1) certyfikowanym na dany rodzaj i zakres szkolenia ośrodkiem szkolenia mechaników poświadczenia obsługi;
- 2) certyfikowanej organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, która uzyskała dodatkową certyfikację na szkolenie mechaników poświadczenia obsługi na dany rodzaj i zakres szkolenia.

5.2.3.3. Wiadomości.

Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów na poziomie

oraz w zakresie niezbędnym dla licencji i wpisanych do niej uprawnień lotniczych:

- 1) prawo lotnicze: prawo lotnicze międzynarodowe i krajowe, organizacje lotnicze międzynarodowe, przepisy licencjonowania mechaników poświadczania obsługi, przepisy dotyczące certyfikacji typu i zdatności egzemplarza, organizacji obsługi technicznej i szkolenia mechaników poświadczania obsługi, dotyczące organizacji i wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego oraz jej poświadczania, przepisy dotyczące napraw strukturalnych;
- 2) nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym: matematyka, jednostki miar, fizyka i chemia w zakresie niezbędnym w obsłudze statku powietrznego, kategorie statków powietrznych, ich zasadnicze zespoły;
- 3) technika lotnicza (dotycząca kategorii statku powietrznego): rodzaje i właściwości materiałów stosowanych w konstrukcji statku powietrznego, zasady konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, łączenia zespołów statku powietrznego, zespoły napędowe i systemy z nimi współdziałające, systemy mechaniczne, hydrauliczne, powietrzne, elektryczne i elektroniczne, źródła mocy, systemy przyrządów, awionika, systemy kierowania lotem, systemy sterowania statkiem powietrznym, systemy ciśnieniowe i klimatyzacyjne, systemy awaryjne i ratownicze;
- 4) obsługa techniczna statku powietrznego: podstawowe technologie mające zastosowanie w obsłudze i drobnych naprawach statków powietrznych, czynności obsługowe wymagane dla zapewnienia ciągłej zdatności statku powietrznego do lotu, obejmujące również metody i procedury przeglądów, napraw, inspekcji, wymiany części, modyfikacji i usuwania usterek i wad w strukturze i w zespołach, częściach i systemach zgodnie z metodami opisanymi w instrukcjach obsługi technicznej i standardach zdatności do lotu;
- 5) człowiek – możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy przy obsłudze statku powietrznego, wysiłku fizycznego i umysłowego na wydolność, wpływie zmęczenia na możliwość popełniania błędów, sposobach ich unikania, o wpływie stanów chorobowych, używania medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, wpływie promieniowania na stan zdrowia, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;
- 6) zasady lotu odpowiednie do kategorii statku powietrznego: aerodynamika i mechanika lotu samolotu, szybowca, wiroplątów, aerostatyka i mechanika lotu balonów wolnych i sterowców; obciążenia w locie statków powietrznych i zespołów, funkcjonowanie usterzeń i innych elementów statku powietrznego, wykorzystujących zjawiska aerodynamiki i aerostatyki;

- 7) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego: przeciwdziałanie zagrożeniom dla ludzi, obsługiwanego statku powietrznego lub jego zespołu i otoczenia ze strony procesu technologicznego, zastosowanych źródeł energii i zasilania, urządzeń i materiałów promieniotwórczych, wykorzystywanych innych materiałów, w tym paliw, zapobieganie pożarowi i eksplozji.

5.2.3.4. Umiejętności.

Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności odpowiednie do rodzaju licencji lub uprawnienia:

- 1) wykorzystania instrukcji obsługowych oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla typu w taki sposób, że może wykonać inspekcję lub kontrolę bez ominięcia jakiegokolwiek usterek;
- 2) identyfikacji i umiejscowienia podzespołów oraz ich demontażu, montażu i dopasowania, a następnie właściwej inspekcji prawidłowości tych czynności;
- 3) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz obrótu technologicznego, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;
- 4) skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości;
- 5) zachowania odpowiednich środków ostrożności chroniących podzespoły i materiały podczas posługiwania się nimi;
- 6) zachowania wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;
- 7) dbałości o zdatność statku powietrznego i bezpieczeństwo lotów, do których ma być on wykorzystany;
- 8) dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi;
- 9) dokumentowania poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

5.2.3.5. Praktyka.

Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

- 1) poszczególnych zespołów samolotów albo śmigłowców i wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5 700 kg, jeżeli ma być uprawniony do poświadczania obsługi wykonywanej:
 - a) wyłącznie osobiście – 1 rok,
 - b) przez inne osoby pod jego nadzorem – 2 lata;
- 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca i wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5 700 kg – 4 lata w charakterze mechanika poświadczania obsługi

wszystkich zespołów statku powietrznego, a jeżeli ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne w tym zakresie – 2 lata;

- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego i szybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:
 - a) wyłącznie osobiście – 2 lata,
 - b) przez inne osoby pod jego nadzorem – 4 lata.

5.2.3.5.1. Prezes Urzędu może zmniejszyć o 50% wymagania odnośnie do praktyki, określone w ust. 5.2.3.5 kandydatom, którzy posiadają wyższe wykształcenie techniczne lotnicze lub pokrewne, jednak praktyka wymagana nie może być mniejsza niż 1 rok.

5.2.3.6. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.

Do licencji mechanika poświadczenia obsługi musi być wpisane co najmniej jedno z następujących uprawnień lotniczych do poświadczenia obsługi:

- 1) poszczególnych zespołów samolotów albo śmigłowców i wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5 700 kg, odrębnie dla:
 - a) płatowca,
 - b) zespołu napędowego (silniki: tłokowe, turbośmigłowe, turboodrzutowe),
 - c) awioniki;
- 2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca i wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5 700 kg;
- 3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego i szybowca.

5.2.3.6.1. Uprawnienie lotnicze mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego może być wydane:

- 1) po odbyciu i zaliczeniu przez kandydata szkolenia w ośrodku szkolenia wymienionym w ust. 5.2.3.2;
- 2) kandydatowi posiadającemu wymaganą praktykę na dane uprawnienie określoną w ust. 5.2.3.5;
- 3) kandydatowi, który wykazał podczas egzaminu, że posiada wymagane przez program szkolenia wiadomości i umiejętności.

5.2.3.6.2. Szkolenie lotnicze – specjalistyczne mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego, dotyczące typu statku powietrznego, w zakresie określonym w ust. 5.2.3.6, może być przeprowadzone wyłącznie w organizacji obsługi technicznej statków powietrznych albo w ośrodku szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, określonych w § 11 ust. 2 rozporządzenia.

5.2.3.6.2.1. Potwierdzenia szkolenia specjalistycznego, o którym mowa w ust. 5.2.3.6, przedłużenie i wznowienie tych uprawnień jest wpisywane do osobistego dokumentu praktyki lotniczej mechanika poświadczenia obsługi przez organizacje obsługi technicznej albo ośrodki szkolenia mechaników poświadczenia obsługi.

5.2.3.6.3. Prezes Urzędu:

- 1) ogłasza w PEL wytyczne i instrukcje techniczne, dotyczące:
 - a) szkolenia lotniczego - specjalistycznego, dotyczącego typu statku powietrznego,

- b) trybu potwierdzania szkolenia specjalistycznego oraz przedłużania i wznowiania ważności tych potwierdzeń, a także rejestracji tych czynności;

- 2) zatwierdza programy szkolenia specjalistycznego dotyczące typu statku powietrznego;
- 3) uznaje albo odmawia uznania, zawiesza lub cofa uznanie potwierdzeń szkolenia specjalistycznego wydanych za granicą, bez względu na to, do jakiego dokumentu zostały wpisane.

5.2.3.6.4. Każde z uprawnień wymienionych w ust. 5.3.3.6, z wyjątkiem uprawnienia wymienionego w tym ustępie w pkt 3, zostaje czasowo ograniczone do poświadczenia obsługi wykonywanej wyłącznie osobiście, jeżeli posiadacz licencji:

- 1) nie posiada praktyki w wymiarze wymaganym do wydania uprawnienia bez ograniczenia;
- 2) nie ukończył 21 lat.

Ograniczenie zostaje zniesione, jeżeli posiadacz licencji spełni warunki na wydanie tego uprawnienia bez ograniczenia.

5.2.3.6.5. Prezes Urzędu wpisuje do licencji mechanika poświadczenia obsługi, wydawanej w trybie zamiany licencji mechanika lotniczego obsługi, wydanej zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1986 r. w sprawie personelu lotniczego, ograniczenie w zakresie uprawnienia lotniczego do poświadczenia obsługi awioniki, odpowiednio do braku albo braków w posiadanych przez nich uprawnieniach dotyczących przyrządów pokładowych, wyposażenia elektrycznego, wyposażenia radiowego. Ograniczenie to może zostać wykreślone po odbyciu szkolenia i egzaminu uzupełniającego oraz praktyki.

5.2.3.7. Uprawnienia posiadacza licencji.

Posiadacz licencji mechanika jest uprawniony, w zakresie posiadanych uprawnień lotniczych oraz ograniczeń wpisanych do jego licencji, a także, jeżeli ma to zastosowanie w odniesieniu do typu wpisanego do jego osobistego dokumentu praktyki lotniczej mechanika obsługi, do:

- 1) wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego;
- 2) poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej osobiście;
- 3) poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego, wykonanej przez inną osobę pod jego nadzorem, albo prowadzenia szkolenia praktycznego w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych lub jej poświadczenia.

5.2.3.7.1. Ważność uprawnień lotniczych posiadacza licencji.

Ważność każdego z uprawnień lotniczych wpisanych do licencji wynosi 24 miesiące i może być przedłużona, jeżeli w tym okresie jej posiadacz w ciągu 6 miesięcy wykonywał czynności, do których to uprawnienie upoważnia, albo zaliczył sprawdzian umiejętności w tym zakresie przy odpowiednim zastosowaniu § 16 ust. 4 rozporządzenia.

(...)

Załącznik nr 2 „**OPISY I WZORY LICENCJI CZŁONKÓW PERSONELU LOTNICZEGO ORAZ WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA LICENCJI CZŁONKA PERSONELU LOTNICZEGO ALBO RÓWNOWAŻNEGO DOKUMENTU**” do Rozporządzenia z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 Nr 165 poz. 1603 z późn. zm.) – wyciąg:

1. Zasady ogólne

1.1. Rodzaj papieru i format

Licencję wydaje się na papierze albo innym materiale koloru białego, o fakturze zapobiegającej wymazaniom albo wyskrobywaniu zapisów i zastępowaniu ich innymi oraz sprzyjającej ujawnianiu takich działań. Papier albo materiał musi też być dostatecznie trwały, umożliwiający pięcioletnie użytkowanie. Licencja jest wydawana na pasie stanowiącym 1/2 formatu A-4 powstałym z wzdłużnego cięcia, a każda strona stanowi 1/4 długości tego pasa.

1.2. Wymagania wydawnicze

Ze względu na konieczność indywidualizacji każdej licencji oraz automatycznej, elektronicznej rejestracji

danych do niej wpisanych, licencje nie mogą powstawać w drukarni i muszą być drukowane w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego przy wykorzystaniu specjalnych programów komputerowych.

1.3. Nazwy specjalności członków personelu lotniczego i symbole ich licencji

Nazwy dla poszczególnych rodzajów licencji są zamieszczone w poniższej tabeli wraz z symbolami licencji:

(...)

mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego	aircraft maintenance mechanic	MML
--	-------------------------------	-----

(...)

1.4. Skróty nazw uprawnień lotniczych i innych wpisów do licencji

1.4.1. Skróty nazw uprawnień lotniczych.

Stosowane w licencjach skróty nazw uprawnień lotniczych są zamieszczone w poniższej tabeli:

Wpisywane do licencji mechaników poświadczenia obsługi wydawanych według standardów Aneksu 1 i wymagań przepisów polskich		
AF(A)	(uprawnienie) dotyczące płatowca samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Airframe of aeroplane of weight bellow 5 700 kg (rating)
AF(H)	(uprawnienie) dotyczące płatowca śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	Airframe of helicopter of weight bellow 5 700 kg (rating)
AF(AG)	(uprawnienie) dotyczące płatowca wiatrakowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	Airframe of autogiro of weight bellow 5 700 kg (rating)
PP(A)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Power plant of aeroplane of weight bellow 5 700 kg (rating)
PP(H)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	Power plant of helicopter of weight bellow 5 700 kg (rating)
PP(AG)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego wiatrakowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	Power plant of autogiro of weight bellow 5 700 kg (rating)
AV(A)	(uprawnienie) dotyczące awioniki samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Avionics of aeroplane of weight bellow 5 700 kg (rating)
AV(H)	(uprawnienie) dotyczące awioniki śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	Avionics of helicopter of weight bellow 5 700 kg (rating)
AV(AG)	(uprawnienie) dotyczące awioniki wiatrakowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	Avionics of autogiro of weight bellow 5 700 kg (rating)
TM(A)R	(uprawnienie) dotyczące samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całości	Totality of aeroplane of weight bellow 5 700 kg (rating)
TM(H)R	(uprawnienie) dotyczące śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całości	Totality of helicopter of weight bellow 5 700 kg (rating)
TM(AG)R	(uprawnienie) dotyczące wiatrakowca o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całości	Totality of autogiro of weight bellow 5 700 kg (rating)
TM(AS)R	(uprawnienie) dotyczące sterowca jako całości	Totality of airship (rating)
TM(FB)R	(uprawnienie) dotyczące balonu wolnego jako całości	Totality of free balloon (rating)
TM(G)R	(uprawnienie) dotyczące szybowca jako całości	Totality of glider (rating)

23

DECYZJA NR 64 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 września 2007 r.

w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558) w związku z § 3 ust. 4 i ust. 5a, § 4 ust. 2 oraz § 7 ust. 7 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 oraz z 2005 r. Nr 255, poz. 2142) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się:

1) zmianę granic poziomych i pionowych Sektora „B” TMA Szczecin:

Sektor B:

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- 1) 53°41'04"N 014°16'43"E
- 2) 53°41'29"N 014°33'33"E
- 3) 53°47'34"N 014°35'43"E
- 4) 53°47'18"N 014°38'58"E
- 5) 53°45'57"N 014°54'46"E
- 6) 53°45'28"N 014°59'52"E
- 7) 53°43'14"N 015°23'27"E
- 8) 53°28'07"N 015°33'23"E
- 9) 53°21'10"N 015°25'38"E
- 10) 53°19'54"N 015°12'10"E
- 11) 53°18'32"N 014°57'59"E
- 12) 53°10'46"N 014°22'40"E

Następnie na północ wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:

- 1) 53°41'04"N 014°16'43"E

Górna granica: FL125

Dolna granica: 2000 m (6500 ft) AMS;

2) wprowadzenie nowego Sektora „C” TMA Szczecin:

Sektor C:

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- 1) 53°47'34"N 014°35'43"E
- 2) 53°41'29"N 014°33'33"E
- 3) 53°41'04"N 014°16'43"E

Następnie na północ wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:

- 4) 53°51'11"N 014°13'40"E

- 5) 53°50'15"N 014°19'27"E

- 1) 53°47'34"N 014°35'43"E

Górna granica: FL125

Dolna granica: FL 095;

3) zmianę górnej granicy pionowej ATZ EPSD:
Nowa górna granica: 2000 m (6500 ft) AMSL;

4) zmianę dolnej granicy pionowej Strefy TSA 43:
Nowa dolna granica: 2000 m (6500ft) AMSL;

5) zmianę współrzędnych punktów 30 oraz 31 w sieci tras lotów MRT na małych wysokościach:

punkt 30: 52°44'10"N 017°33'50"E

punkt 31: 52°34'30"N 017°53'31"E;

6) wprowadzenie nowego punktu w sieci tras lotów MRT na małych wysokościach:

punkt 98: 53°23'42.12"N 016°04'57.95"E EPMI (ARP);

7) zmianę granic poziomych segmentu „C” TSA 13:
TSA 13 C:

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- 1) 53°57'19"N 014°16'14"E

- 2) 53°50'49"N 014°57'46"E

- 3) 53°45'28"N 014°59'52"E

- 4) 53°45'57"N 014°54'46"E

- 5) 53°47'18"N 014°38'58"E

- 6) 53°47'34"N 014°35'43"E

- 7) 53°50'15"N 014°19'27"E

- 1) 53°57'19"N 014°16'14"E

Granice pionowe bez zmian;

8) zmianę granic poziomych TFR 13:
TFR13:

- 1) 53°50'15"N 014°19'27"E

- 2) 53°47'34"N 014°35'43"E

- 3) 53°47'18"N 014°38'58"E

- 4) 53°45'57"N 014°54'46"E

- 5) 53°45'28"N 014°59'52"E

- 6) 53°15'40"N 015°12'15"E

- 7) 53°11'00"N 014°37'00"E

- 1) 53°50'15"N 014°19'27"E;

- 9) wprowadzenie punktu 98 w przebiegu następujących tras MRT na małych wysokościach:
- MRT 21 (EPMI) 47 – 98 – 56 – 64 – 66 – 75 – 67 – 73 – 66 – 64 – 56 – 98 – 47
- MRT 22 (EPMI) 47 – 48 – 40 – 50 – 37 – 97 – 51 – 55 – 56 – 98 – 47
- MRT 41 (EPSN) 58 – 59 – 57 – 80 – 46 – 42 – 27 – 28 – 21 – 29 – 18 – 17 – 32 – 31 – 30 – 39 – 41 – 48 – 47 – 98 – 56 – 77 – 58
- MRT 59 (EPMI) 47 – 48 – 40 – 39 – 30 – 31 – 35 – 34 – 53 – 36 – 37 – 97 – 51 – 55 – 56 – 98 – 47;
- 10) wprowadzenie nowych segmentów tras MRT 98 – 47 ORAZ 98 – 56 o granicach pionowych GND – 550m/1804 ft i szerokości 5 km oraz likwidacja segmentu 47 – 56;
- 11) zmianę granic ATZ Babice:

ATZ Babice	<ol style="list-style-type: none"> 1. 52°18'55"N 020°46'01"E 2. 52°21'27"N 020°50'00"E 3. 52°17'37"N 020°59'37"E 4. 52°16'05"N 021°00'12"E 5. 52°15'48"N 020°56'34"E 6. 52°15'48"N 020°53'46"E 7. 52°15'47"N 020°52'47"E 8. 52°17'18"N 020°47'38"E 9. 52°18'21"N 020°47'27"E 1. 52°18'55"N 020°46'01"E 	560mAMSL GND	<p>W sektorze (mającym kształt trójkąta) o współrzędnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 52°16'31"N 020°56'19"E 2. 52°15'48"N 020°56'34"E 3. 52°15'48"N 020°53'46"E <p>1. 52°16'31"N 020°56'19"E</p> <p>dopuszcza się loty od GND do 290 m AMSL</p>
---------------	--	-----------------	---

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 27 września 2007 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

24

WYTYCZNE NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 września 2007 r.

w sprawie ustanowienia wymagań kwalifikacyjnych dla kadry dydaktycznej w organizacjach szkolenia mechaników lub inżynierów obsługi technicznej Part – 147

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558) ustala się co następuje:

§ 1. Ustanawia się wymagania kwalifikacyjne dla kadry dydaktycznej w organizacjach szkolenia mechaników lub inżynierów obsługi technicznej Part – 147, stanowiące załącznik do niniejszych wytycznych.

§ 2. Zaleca się, aby w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszych wytycznych, dotychczas nabyte kwalifikacje zostały uzupełnione

w zakresie przygotowania pedagogicznego, wymagań określonych w załączniku III (Part – 66) i załączniku IV (Part – 147) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania oraz czynników ludzkich.

§ 3. Wytyczne wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik
do wytycznych nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 24 września 2007r. (poz. 24)*

Wymagania kwalifikacyjne dla kadry dydaktycznej w organizacjach szkolenia mechaników lub inżynierów obsługi technicznej Part – 147

Zgodnie z wymaganiem 147.A.105 (f) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, w oparciu o Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 10 września 2002 r. w sprawie szczegółowych kwalifikacji wymaganych od nauczycieli oraz określenia szkół i wypadków, w których można zatrudnić nauczycieli niemających wyższego wykształcenia lub ukończonego zakładu kształcenia nauczycieli.

A. Szkolenie podstawowe ogólno-lotnicze

1. Wykładowca/egzaminator części teoretycznej szkolenia podstawowego (z modułów wiedzy techniczno-lotniczej):

1) wykształcenie oraz przygotowanie pedagogiczne – zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej i Sportu z dnia 10 września 2002 r. w sprawie szczegółowych kwalifikacji wymaganych od nauczycieli oraz określenia szkół i wypadków, w których można zatrudnić nauczycieli niemających wyższego wykształcenia lub ukończonego zakładu kształcenia nauczycieli, zwanego dalej rozporządzeniem:

a) dla modułów: 1; 2; 3; 4; 9; 10 – dyplom ukończenia:

- studiów magisterskich na kierunku zgodnym lub zbliżonym z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć i posiada przygotowanie pedagogiczne, lub
- studiów magisterskich w specjalności zgodnej lub zbliżonej z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć i posiada przygotowanie pedagogiczne, albo
- studiów magisterskich na kierunku innym niż nauczany przedmiot lub rodzaj prowadzonych zajęć, która ponadto posiada przygotowanie pedagogiczne i ukończyła studia podyplomowe z zakresu nauczanego przedmiotu lub rodzaju prowadzonych zajęć,

b) dla modułów: 5; 6; 7; 8; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17 - dyplom ukończenia studiów wyższych zawodowych na kierunku (specjalności) zgodnym

lub zbliżonym z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć oraz przygotowanie dydaktyczne;

- 2) potwierdzone szkolenie w zakresie wymagań określonych w Part – 66 i Part – 147 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, zwanego dalej rozporządzeniem nr 2042/2003;
- 3) potwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie czynników ludzkich (14-16 godzin).

2. Instruktor/egzaminator części praktycznej szkolenia podstawowego (z modułów wiedzy ogólnolotniczej):

- 1) wykształcenie oraz przygotowanie pedagogiczne tak jak w pkt 1 ppkt 1 niniejszego załącznika;
- 2) potwierdzone szkolenie w zakresie wymagań określonych w Part – 66 i Part – 147 rozporządzenia nr 2042/2003;
- 3) potwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie czynników ludzkich (14-16 godzin).

3. Instruktor/egzaminator części praktycznej, obsługowej szkolenia podstawowego (z praktyki obsługowej w zakresie modułów wiedzy ogólnolotniczej):

- 1) wykształcenie oraz przygotowanie pedagogiczne – zgodnie z § 10 rozporządzenia:
 - a) dyplom ukończenia:
 - studiów magisterskich na kierunku zgodnym lub zbliżonym z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć i posiada przygotowanie pedagogiczne, lub
 - studiów magisterskich w specjalności zgodnej lub zbliżonej z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć i posiada przygotowanie pedagogiczne, albo
 - studiów magisterskich na kierunku innym niż nauczany przedmiot lub rodzaj prowadzonych zajęć, która ponadto posiada przygotowanie pedagogiczne i ukończyła studia podyplomowe z zakresu nauczanego przed-

- miotu lub rodzaju prowadzonych zajęć, lub
- studiów wyższych zawodowych na kierunku zgodnym lub zbliżonym z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć oraz przygotowanie pedagogiczne,

lub

- b) dyplom ukończenia:
 - pedagogicznego studium technicznego,

lub

- c) świadectwo dojrzałości technikum lub szkoły równorzędnej odpowiedniego kierunku wraz z potwierdzeniem uzyskania tytułu zawodowego, zgodnego z rodzajem prowadzonych zajęć oraz przygotowanie pedagogiczne,

albo

- d) posiada tytuł mistrza w zawodzie, którego będzie nauczać albo z którego będzie egzaminować oraz przygotowanie pedagogiczne;

- 2) potwierdzone szkolenie w zakresie wymagań określonych w Part – 66 i Part – 147 rozporządzenia nr 2042/2003;
- 3) potwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie czynników ludzkich (14-16 godzin);
- 4) ukończony i potwierdzony zdaniem egzaminu, kurs „na typ SP” na poziomie 3 w odpowiednim zakresie (płatewiec, silnik, awionika lub układy elektryczne);
- 5) doświadczenie w bezpośredniej obsłudze cywilnego statku powietrznego:
 - a) 4 lata dla wykształcenia średniego,
 - b) 2 lata dla wykształcenia wyższego.

B. Szkolenie dotyczące typu statku powietrznego

4. Instruktor/egzaminator części teoretycznej szkolenia dotyczącego typu statku powietrznego:

- 1) wykształcenie oraz przygotowanie pedagogiczne: dyplom ukończenia studiów wyższych zawo-

dowych na kierunku (specjalności) zgodnym lub zbliżonym z nauczaniem przedmiotem lub rodzajem prowadzonych zajęć oraz przygotowanie dydaktyczne;

- 2) potwierdzone szkolenie w zakresie wymagań określonych w Part – 66 i Part – 147 rozporządzenia nr 2042/2003;
- 3) potwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie czynników ludzkich (14-16 godzin);
- 4) ukończony i potwierdzony zdaniem egzaminu kurs „na typ SP” na poziomie 3 w odpowiednim zakresie (płatewiec, silnik, awionika lub układy elektryczne);
- 5) doświadczenie w bezpośredniej obsłudze cywilnego statku powietrznego – minimum 3 lata.

5. Instruktor/egzaminator części praktycznej szkolenia dotyczącego typu statku powietrznego:

- 1) wykształcenie oraz przygotowanie pedagogiczne – tak jak w pkt 3 ppkt 1 niniejszych wytycznych;
- 2) potwierdzone szkolenie w zakresie wymagań określonych w Part – 66 i Part – 147 rozporządzenia nr 2042/2003;
- 3) potwierdzone podstawowe szkolenie w zakresie czynników ludzkich (14-16 godzin);
- 4) ukończony i potwierdzony zdaniem egzaminu kurs „na typ SP” na poziomie 3 w odpowiednim zakresie (płatewiec, silnik, awionika lub układy elektryczne);
- 5) doświadczenie w bezpośredniej obsłudze cywilnego statku powietrznego:
 - a) 4 lata dla wykształcenia średniego,
 - b) 2 lata dla wykształcenia wyższego.

25

KOMUNIKAT NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 006/06

Wypadek lotniczy, na samolocie Cessna 152 II, pilotowanym przez załogę w składzie uczeń pilot oraz instruktor lat 51, posiadający licencję pilota zawodowego, który wydarzył się w dniu 21 stycznia 2006 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „Braki kwalifikacji – H2”

1. Opis okoliczności wypadku.

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/06-06/315/06).

Dnia 21 stycznia 2006 r. pilot-instruktor wspólnie z uczniem wykonywali lot szkolny po kręgu na samolocie Cessna, którego celem było wznowienie nawyków po przerwie w lotach. Nawierzchnia lotniska była całkowicie pokryta śniegiem, a grubość pokrywy śnieżnej wynosiła średnio 35 cm. Główna droga startowa była częściowo odśnieżona, co zapewniało bezpieczne starty i lądowania.

Na polecenie instruktora uczeń pilot wykonywał lot nad lotniskiem w kierunku przeciwnym do lądowania. Obniżył lot samolotu do wysokości 2-3 m, celem oswajenia się z wysokością wyrównania na odśnieżonej płaszczyźnie lotniska. Podczas lotu z wiatrem (13 m/s), na małej wysokości, samolot uderzył kołem przedniego podwozia o zaśnieżoną nawierzchnię pola wzlotów. Spowodowało to wyłamanie ze struktury samolotu przedniej nogi, a następnie zahaczenie śmigłem oraz dolną osłoną silnika o pokrywą śnieżną. Następnie po krótkim „dobiegu” (55 m), zakończonym utratą kierunku w lewo, samolot zatrzymał się podparty maską silnika i końcówką prawego skrzydła.

Załoga samolotu, na skutek nie zapięcia pasów barkowych, odniosła poważne obrażenia twarzy i została przewieziona do szpitala. Samolot został znacznie uszkodzony.

2. Przyczyna wypadku.

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczynami wypadku były:

- zła wizualna ocena wysokości przez ucznia pilota i za niskie wyrównanie samolotu do przelotu na małej wysokości nad lotniskiem;
- spóźniona reakcja instruktora na błąd ucznia-pilota.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były: występująca na całej powierzchni lotniska jednorodna pokrywa śnieżna oraz profil pionowy nawierzchni lotniska na kierunku nalotu, charakteryzujący się niewielkim wzniesieniem na odcinku od granicy pola wzlotów przez punkt wyrównania aż do punktu zderzenia z nawierzchnią.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Dyrektorom aeroklubów i ośrodków szkolenia lotniczego:

- 4.1. Zapoznać instruktorów i uczniów pilotów z przyczynami wypadku, przeprowadzić szkolenie w zakresie wykonywania lotów w zimie, przy jednorodnej powłoce śnieżnej oraz przypomnieć o bezwzględnej zasadzie prawidłowego zapięcia przez załogę wszystkich pasów bezpieczeństwa, będących na wyposażeniu samolotu.
- 4.2. W przypadku wykonywania lotów w zimowych warunkach, przy jednorodnej pokrywie śnieżnej na nawierzchni pola wzlotów, stosować gałęzie jedliny lub innego materiału kontrastowego (kolorowe płótna), dla wykonania tła, w celu ułatwienia widoczności płaszczyzny lotniska i wzrokowej oceny wysokości.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

26

KOMUNIKAT NR 3 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 147/05

Poważny incydent lotniczy, na śmigłowcu EC-120, pilotowanym przez mężczyznę, lat 45, posiadającego amerykańską licencję pilota śmigłowcowego turystycznego, który wydarzył się w dniu 6 lipca 2005 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Braki kwalifikacji-H2**”
oraz do kategorii: **Czynnik środowiskowy**
w grupie przyczynowej „**Ptaki i inne obiekty-E4**”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8221/147-05/066/06).

Pilot wykonywał lot na trasie w kierunku Katowic. Na pokładzie przebywało czterech pasażerów. Na etapie wznoszenia, w kilka minut po starcie, przed śmigłowcem pojawiło się stado ptaków. W celu uniknięcia zderzenia z ptakami pilot wykonał gwałtowny manewr obniżania wysokości toru lotu śmigłowca, a następnie gwałtownego podniesienia wysokości, aby ominąć przeszkody naziemne. W wyniku tych manewrów komputer pokładowy zarejestrował przekroczenie parametrów technicznych. Pilot przerwał lot i zawrócił do miejsca startu, gdzie bezpiecznie wyłączył.

2. Przyczyna poważnego incydentu.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną poważnego incydentu było wykonanie gwałtownego manewru w celu ominięcia stada ptaków w czasie lotu na małej wysokości. Manewr ten doprowadził do przekroczenia ograniczeń eksploatacyjnych w locie.

Okolicznością sprzyjającą wystąpieniu incydentu było małe doświadczenie pilota w lotach na śmigłowcach oraz na śmigłowcu EC-120B.

3. Stwierdza się naruszenia następujących przepisów lotniczych:
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

PL-6 pkt 4.2.3.1 – obowiązek wystawienia listy podróży.

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)
 - 4.1. Przypomnieć pilotom planującym loty z pasażerami na pokładzie o obowiązku wystawiania listy podróży.
 - 4.2. Rozważyć zasadność powierzania wykonywania lotów usługowych pilotom o małym doświadczeniu lotniczym.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

27

KOMUNIKAT NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 292/05

Wypadek lotniczy, na samolocie AT-3R 100, pilotowanym przez mężczyznę, lat 45, posiadającego licencję pilota turystycznego, który wydarzył się w dniu 25 czerwca 2005 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Braki kwalifikacji-H2**”

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/292-05/283/06).

Dnia 25 czerwca 2005 r. pilot wystartował z lotniska Babice celem wykonania lotu widokowego z pasażerem wokół Puszczy Kampinoskiej. W trakcie lotu pilot postanowił zmienić trasę i dokonać lądowania na lotnisku w Płocku. Po nawiązaniu łączności z kontrolerem lotów obsługującym loty szybowcowe na lotnisku Płock i uzyskaniu zgody na lądowanie, pilot wykonał krąg nadlotniskowy. Podejście i lądowanie wykonał na klapach wychylonych w pozycję „małe”, przy bocznym wietrze o prędkości ok. 10 km/h. Przyziemienie nastąpiło przy wyłożonych znakach do lądowania, bez wytrzymania na trzy punkty, co spowodowało odbicie się samolotu od pasa lądowania. Pilot po odbiciu się samolotu nieodpowiednio zareagował, za mało ściągając drążek sterowy przed ponownym przyziemieniem. Przy kolejnym zetknięciu przedniego podwozia z pasem lądowania przednie koło wraz z amortyzatorem zostało urwane. Pozostała część goleni podgięta się pod maskę silnika. Samolot, pochylony na dziób, zatrzymał się kilkanaście metrów od punktu drugiego przyziemienia. Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku było przyziemienie na zbyt dużej prędkości na trzy punkty i niewłaściwa reakcja pilota na odbicie się samolotu od trawiastego pasa lądowań.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku było:

- mały nalot pilota na samolocie, na którym nastąpił wypadek,
 - stosunkowo długa przerwa w lotach na samolocie AT-3R 100.
3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)
 4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)
 - 4.1. Zweryfikować postępy pilota w technice pilotowania w zakresie poprawiania błędów przy lądowaniu.
 - 4.2. W razie konieczności zaplanować dodatkowe loty szkoleniowe.
 - 4.3. Zapoznać pilotów z okolicznościami wypadku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

28

KOMUNIKAT NR 5 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 031/05

Poważny incydent lotniczy, na samolocie Boeing 737, pilotowanym przez mężczyznę, posiadającego licencję ATPL, który wydarzył się w dniu 11 kwietnia 2005 r., klasyfikując do kategorii:

Czynnik środowiskowy

w grupie przyczynowej „**Meteorologiczne – E1**”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8220/31-05/102/06).

W trakcie wykonywania rejsu, na trasie Kraków – Warszawa, na pokładzie samolotu znajdowało się 106 pasażerów i 5 członków załogi. W trakcie naboru wysokości przez samolot na nakazaną FL 230, wyłączone sygnalizację ZAPIĄC PASY na FL 100. Po wyłączeniu sygnalizacji personel pokładowy przystąpił do serwisu. Z uwagi na krótki czas lotu oraz ilość osób na pokładzie konieczne było bardzo sprawne przeprowadzenie serwisu.

Po rozpoczęciu zniżania samolotu z FL 230 na FL 130, samolot wleciał w obszar lekkiej turbulencji. Kapitan samolotu, kierując się względami bezpieczeństwa, podjął decyzję o włączeniu sygnalizacji ZAPIĄC PASY oraz zredukował prędkość do 280 kts. Na poziomie FL 200 w ciągu sekundy nastąpiła gwałtowna i niespodziewana zmiana przeciążenia samolotu z 1,21g do 0,07g, a następnie w ciągu kolejnej sekundy do 1,03g. W tym czasie na pokładzie samolotu personel pokładowy samolotu kończył serwowanie gorącej kawy i herbaty. W wyniku turbulencji doszło do ich rozlania i poparzenia pierwszego i drugiego stopnia rąk dwójga pasażerów i stewardessy. Gorącą kawą i herbatą zostały zalane ściany boczne, sufit i podłoga. Szefowa pokładu poinformowała kapitana o zaistniałej sytuacji na pokładzie samolotu oraz o fakcie, że są osoby poparzone i będą wymagały pomocy lekarza. Poszkodowanym personel pokładowy udzielił pierwszej pomocy.

Po wylądowaniu samolotu i zakotłowaniu na stanowisko postojowe, na poszkodowanych pasażerów oczekiwała karetka pogotowia. Lekarz udzielił niezbędnej pomocy. Po opadnięciu emocji związanych z zaistniałym poważnym incydentem, szefowa pokładu zaczęła odczuwać zawroty głowy, nie mogła się wyprostować, poczuła silny ucisk w dolnej części kręgosłupa oraz drętwienie nóg. Została wezwana ponownie karetka pogotowia, która zabrała ją do ambulatorium w porcie lotniczym, gdzie udzielono jej pomocy. Następnie została przewieziona do szpitala

w celu przeprowadzenia dalszych badań. Po badaniach w szpitalu stwierdzono wypadnięcie dysku międzykręgowego. Stewardesa została poddana rehabilitacji i otrzymała zwolnienie lekarskie.

2. Przyczyna poważnego incydentu.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną poważnego incydentu było wystąpienie przeciążeń (od 1,21g do 0,7g i następnie do 1,03g) spowodowanych niespodziewanym wejściem samolotu w obszar turbulencji podczas zniżania.

3. Stwierdza się naruszenia następujących przepisów lotniczych:
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

Instrukcja operacyjna:

- W czasie startu, lądowania i zawsze kiedy dowódca statku powietrznego uzna to za konieczne ze względu na bezpieczeństwo (włącza sygnalizację „ZAPIĄC PASY”), personel pokładowy musi zajmować wyznaczone miejsca w kabinie i mieć zapięte pasy bezpieczeństwa.
- Podczas wykonywania czynności służbowych na pokładzie statku powietrznego wszyscy członkowie personelu pokładowego podlegają dowódcy.
- Każdy członek personelu pokładowego jest zobowiązany do wykonywania swoich czynności zgodnie z wymogami i procedurami zawartymi w Podręczniku Stewardessy (CCM).

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 4.1. Zapoznać personel latający i pokładowy z przebiegiem zdarzenia oraz jego skutkami.
- 4.2. W celu zmniejszenia zagrożenia dla pasażerów i personelu pokładowego, dostosować serwis pokładowy do czasu trwania lotu z uwzględnieniem ograniczeń opisanych w dokumentacji operacyjnej. Uwzględnić ograniczenia serwowania gorących napojów w czasie przelotu z krótkim okresem lotu poziomego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

29

KOMUNIKAT NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 259/05

Poważny incydent lotniczy, na samolocie M-20 Mewa, pilotowanym przez mężczyznę, lat 43, posiadającego licencję CPL(A), który wydarzył się podczas lotu szkolnego w dniu 18 listopada 2005 r., klasyfikując do kategorii:

Czynnik techniczny

w grupie przyczynowej „**Pożar, dym (w kabine załogi, pasażerskiej, w ładowni) – T6**”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8220/259-05/195/06)

Dnia 18 listopada 2005 r. pilot-instruktor wraz z uczniem pilotem wykonywali lot szkolny, którego celem była nauka procedur w lotach IFR. W czasie wznoszenia, na wysokości około 5000 ft, uczeń-pilot zgłosił, że czuje zapach spalenizny. Instruktor uznał, że jest to zapach wyczuwalny zwykle po włączeniu instalacji ogrzewania, dlatego nie podjęto żadnych działań. Po osiągnięciu poziomu przelotowego spod tablicy przyrządów pokładowych zaczął wydobywać się dym, a obaj piloci poczuli zapach spalenizny pochodzący z palącej się izolacji przewodów elektrycznych. Poinformowano kontrolera TWR Rzeszów o zaistniałej sytuacji i poproszono o udzielenie natychmiastowej zgody na powrót do lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ) z jednoczesnymniżaniem. W trakcie zawracania w kierunku lotniska EPRZ instruktor, lokalizując źródło dymu, zwrócił uwagę na zmieniające się wskazania lewego amperomierza i wyłączył lewy alternator, co spowodowało zmniejszenie intensywności wydobywania się dymu. W tym czasie włączone były: ogrzewanie śmigieł (lot w warunkach meteorologicznych do lotów z przyrządami – IMC), ogrzewanie rurki Pitote'a, ogrzewanie kabiny, światła stroboskopowe oraz awionika. Ponieważ prawy amperomierz wskazywał pobór prądu przekraczający 70A, załoga zdecydowała o wyłączeniu pojedynczo odbiorników energii elektrycznej. Wyłączone zostały: ogrzewanie kabiny, ogrzewanie śmigieł oraz oba zakrętomierze, jednak nie wpłynęło to na zmniejszenie poboru energii elektrycznej. Po osiągnięciu wysokości 3400 ft nad NDB RZ załoga uzyskała warunki meteorologiczne do lotów z widocznością (VMC) i zdecydowała, w celu

skrócenia czasu lotu, kontynuować podejście do lądowanie z widocznością. W tym czasie kabina została już przewentylowana. Lądowanie odbyło się bez szkód po 34 minutach lotu.

2. Przyczyna poważnego incydentu.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną poważnego incydentu mogło być zwiększona oporność na styku przewodu i zaciśniętej na nim końcówki oczkowej, i/lub poluzowanie się nakrętki dociskającej złącze oczkowe przewodu.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)
4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Użytkownikom samolotu M-20 Mewa:

- 4.1. Dokonać przeglądu stanu instalacji elektrycznej.
- 4.2. Podczas realizacji okresowych obsługa technicznych zwiększyć częstotliwość sprawdzania przyrządów, przewodów elektrycznych i ich mocowania.
- 4.3. W razie konieczności wszcząć procedurę wymiany instalacji elektrycznej.

Producentowi samolotu M-20 Mewa WSK „PZL-Mielec”:

- 4.4. Przeanalizować możliwość dokonania zmiany w Okresowej Obsłudze Technicznej samolotu M-20 Mewa zapisu: „Sprawdzić przyrządy, przewody elektryczne przyrządów ich mocowanie po 100 godzinach lotu” na zapis: Sprawdzić przyrządy, przewody elektryczne przyrządów ich mocowanie po 50 godzinach lotu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

30

KOMUNIKAT NR 7 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 131/05

Poważny incydent lotniczy, w ruchu lotniczym pomiędzy samolotem Embraer 170, a samolotem Embraer 145, który wydarzył się 19 lipca 2005 r., w TMA EPGD, klasyfikując do kategorii:

Czynnik środowiskowy

w grupie przyczynowej „**Służby ruchu lotniczego, łączność radiowa, zakłócenia ruchu lotniczego - E2**”

oraz do kategorii: **Czynnik ludzki**

w grupie przyczynowej „**Błędy w komunikowaniu – H4**”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8230/131-05/101/06).

W dniu 19 lipca 2005 r. kontroler ruchu lotniczego kontroli lotniska Gdańsk TWR przekazał załodze samolotu Embraer 145 „ATS clearance”. Zawierało ono zezwolenie organu Warszawa Kontrola na lot trasą zaplanowaną. Załoga samolotu Embraer 145 wykonała start zgodnie z planem z lotniska Gdańsk-Rębiechowo (EPGD) z zamiarem wykonania lotu na lotnisko Warszawa-Okęcie (EPWA). Po starcie, załoga samolotu otrzymała od kontrolera lotniska Gdańsk TWR zezwolenie na kontynuowanie lotu zgodnie z wcześniejszym zezwoleniem kontroli z naborem wysokości do poziomu FL210. Po starcie załoga samolotu Embraer 145 zgłosiła się do kontrolera ruchu lotniczego APP EPGD i poinformowała o wykonaniu zakrętu na „GRU”. Kontroler ruchu lotniczego APP zidentyfikował samolot i polecił wykonanie lotu z wcześniejszym zezwoleniem.

W tym samym czasie samolot Embraer 170, lecący z EPWA do EPGD, będący nad punktem LODNI, w czasie zniżania z FL240 do FL100, otrzymał od systemu ACAS ostrzeżenie RA nakazujące manewr wznoszenia, w celu uniknięcia kolizji z samolotem Embraer 145, startującym z lotniska EPGD. Załoga samolotu Embraer 170 poinformowała kontrolera ruchu lotniczego APP EPGD o zadziałaniu Pokładowego Systemu Zapobiegania Kolizjom (ACAS) i wygenerowaniu sygnału RA, nakazującego manewr wznoszenia. Załoga również poinformowała kontrolera APP EPGD o zakończeniu sytuacji konfliktowej - „clear of conflict”. Na zapytanie kontrolera ruchu lotniczego APP EPGD,

czy załoga wykonująca lot na samolocie Embraer 145 miała zadziałanie ACAS i wygenerowanie sygnału RA – załoga potwierdziła zadziałanie systemu ACAS i wykonanie manewru obniżenia lotu.

Poniższy ciąg zdarzeń doprowadził do zaistnienia poważnego incydentu lotniczego. Kontroler radarowy sektora ACC „GRU” zaproponował kontrolerowi ruchu lotniczego APP EPGD, że poleci załodze samolotu Embraer 170 zniżanie do poziomu FL220 i prześle go na częstotliwość Gdańsk APP. Kontroler radarowy sektora ACC „GRU” przekazał kontrolerowi ruchu lotniczego APP EPGD zwolnienie kontroli dla samolotu Embraer 170 oraz poinformował go, że samolot Embraer 170 wykonujący lot do EPGD, wykonuje lot przez „GRU” i będzie nad punktem nawigacyjnym za 10 minut. Kontroler ACC „GRU” zasygnalizował kontrolerowi ruchu lotniczego APP EPGD potencjalny konflikt ze startującym samolotem Embraer 145 i zaproponował ograniczenie dla samolotu Embraer 145 lub Embraer 170. Kontroler ruchu lotniczego APP EPGD stwierdził, że obserwuje lot samolotu Embraer 170 i obydwa samoloty będą się mijać w jego strefie odpowiedzialności. Kontroler ruchu lotniczego APP EPGD nie widział uzasadnienia dla ograniczeń. Załoga samolotu Embraer 170 zgłosiła się na częstotliwości Gdańsk APP do kontrolera ruchu lotniczego APP EPGD i poinformowała go o wykonywaniu lotu w kierunku na punkt LODNI w schodzeniu do poziomu FL220. Kontroler po identyfikacji samolotu polecił załodze schodzenie do 2700 stóp. Dwie minuty później, załoga samolotu Embraer 145, wykonująca lot z EPGD do EPWA, zawiadomiła o aktualnym poziomie lotu FL180 i potwierdziła zezwolenie na wznoszenie na poziom FL210 oraz oczekiwanie na przejście na łączność z Kontrolą Obszaru (ACC). Kontroler ruchu lotniczego APP EPGD przekazał, że przejście na częstotliwość kontrolera ACC jest niemożliwe ze względu na ruch statków powietrznych na kierunku przeciwnym i polecił wykonanie zakrętu w prawo o 10°, dla zachowania separacji. Kontroler ruchu lotniczego APP EPGD polecił załodze samolotu Embraer 170 wykonać zakręt w prawo na kierunek 360°, w celu zachowania separacji z ruchem lotniczym na kierunku przeciwnym. W dalszej części kontroler ruchu lotniczego APP EPGD przekazał załodze samolotu Embraer 170 „traffic information”- samolot na godzinie 12, w odległości 15 NM, aktualnie na FL225 w zniżaniu. W 20 sekund później kontroler ruchu lotniczego APP EPGD polecił załodze samolotu Embraer 170 wykona-

nie kolejnego zakrętu w prawo na kierunek 010°. Następnie kontroler ruchu lotniczego APP EPGD polecił załodze samolotu Embraer 145 wykonanie zakrętu w prawo na kierunek 220°. **Załoga zareagowała na polecenie** odpowiedzią „220 to jest ile?”. W niecałą minutę od otrzymania polecenia zakrętu załogi samolotów Embraer 170 Embraer 145 zostały poinformowane przez pokładowe systemy antykolizyjne o zadziałaniu systemu ACAS i wygenerowaniu ostrzeżenia RA.

Kontroler ruchu lotniczego APP EPGD nie wykorzystał efektywnie czasu na podjęcie decyzji – zmianę decyzji, dotyczącej separacji, w celu niedopuszczenia do zadziałania pokładowych systemów antykolizyjnych ACAS i wygenerowaniu sygnału RA. Powinien wydać polecenie, za pierwszym razem, zakręt w prawo o 30°. **Następnie powinien użyć ewentualnie informacji „immediately”.**

Mając na uwadze, że najmniejsza zmierzona odległość między samolotami w poziomie wynosiła 7 NM (dopuszczalna minimalna separacja odległościowa wynosi 5NM, PL 4444 p 8.7.4.1) nie doszło do naruszenia minimalnej separacji radarowej pomiędzy samolotami Embraer 170 a Embraer 145.

Komisja PKBWL ustaliła między innymi:

- Od momentu wydania przez kontrolera ruchu lotniczego Gdańsk APP pierwszego polecenia zakrętu dla załogi samolotu Embraer 145 (12:34) do momentu przekazania informacji o wygenerowaniu ACAS RA z samolotu Embraer 170 (12:35:42) minęła 1 minuta;
- W tym czasie kontroler ruchu lotniczego APP EPGD dwukrotnie wektorował każdy ze statków powietrznych. Załogi rozpoczęły wykonywanie poleceń zakrętu. Manewry te nie zostały zakończone, w chwili wygenerowania RA, ze względu na krótki czas w jakim kontroler podjął działania dla zapewnienia separacji;
- Kontroler ruchu lotniczego APP EPGD, wydając polecenia zakrętu nie podkreślił, że manewry te mają zostać wykonane „natychmiast” - „immediately”;
- Brak właściwej współpracy ze strony załogi samolotu Embraer 145, wykonującej lot z EPGD do EPWA, - „220 to jest ile?”.

2. Przyczyna poważnego incydentu.

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną poważnego incydentu było:

- przyjęcie błędnej metody zapewnienia separacji między samolotami – zastosowanie separacji poziomej zamiast pionowej;

- wydanie polecenia zniżania dla samolotu Embraer 170 z FL270 do 2700 ft. w sytuacji gdy samolot Embraer 145 wznosił się na FL210;
- brak skutecznych działań dla zapewnienia separacji w sytuacji zidentyfikowanego konfliktu pomiędzy samolotami (np. brak słowa „immediately”).

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 4.1. Omówić zdarzenie lotnicze z kontrolerami ruchu lotniczego.
- 4.2. Rozważyć możliwość dodatkowego przeszkolenia kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie:
 - analizy zajętości przestrzeni powietrznej,
 - stosowania minimów podczas separowania statków powietrznych,
 - przywracania utraconej separacji (z dowolnej przyczyny),
 - zasad prowadzenia korespondencji radiowej,
 - wykorzystania efektywnego czasu na podjęcie decyzji – zmianę decyzji.
- 4.3. Przekazać materiały z opisanego zdarzenia do Ośrodka Szkolenia Lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, celem wykorzystania w trakcie kursów przygotowawczych oraz odświeżających dla kontrolerów ruchu lotniczego.
- 4.4. Wprowadzić obowiązek rejestracji danych we wszystkich systemach radarowych wykorzystywanych przez organy służby ruchu lotniczego.
- 4.5. Rozważyć zwiększenie separacji radarowej dla operacji a/c na przeciwnych liniach drogi do 7 NM z uwagi na ACAS (PL 4444 p. 8.7.4.3).
- 4.6. Omówić zdarzenie z załogami statków powietrznych wyposażonych w urządzenia ACAS/TCAS.
- 4.7. Omówić dodatkowo zasady prowadzenia korespondencji radiowej oraz zasady właściwej współpracy pomiędzy załogami statków powietrznych a kontrolerami ruchu lotniczego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

31

KOMUNIKAT NR 8 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 106/05

Wypadek lotniczy, na śmigłowcu Mi-2 Plus, pilotowanym przez mężczyznę, lat 49, posiadającego licencję pilota śmigłowcowego zawodowego, który wydarzył się w dniu 2 lipca 2005 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik organizacyjny w grupie przyczynowej „Inne - O10”

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8121/106-05/249/06).

Załoga śmigłowca, pełniąca dyżur ratowniczy otrzymała zgłoszenie o wypadku samochodowym. Załoga wykonała lot śmigłowcem do miejsca zdarzenia. Po wylądowaniu lekarz LPR po wstępnych oględzinach pacjenta, zdecydował o przetransportowaniu go śmigłowcem do szpitala w Sosnowcu. Pacjent był przytomny. Przełożono go na deskę ortopedyczną, przypięto pasami i przeniesiono do kabiny śmigłowca, umieszczono i zabezpieczono na noszach umocowanych do lawety, a następnie podpięto do aparatury medycznej. W śmigłowcu, podczas lotu, przebywali: lekarz, w tylnej części kabiny medycznej – obok pacjenta, oraz ratownik medyczny, który zajmował miejsce w kabinie załogi na prawym fotelu, obok pilota. Podczas lotu pacjent był przytomny i zachowywał się spokojnie.

Podczas podejścia do lądowania na lądowisku przyszpitalnym, pacjent nagle rozpiął zabezpieczające go pasy na piersi i brzuchu, wysunął nogi z pozostałych pasów, po czym ruszył w kierunku drzwi. Ratownik wypiął się z pasów zamierzając pójść z pomocą lekarzowi oraz poprosił pilota, aby przyspieszyć lądowanie. W tym czasie pacjent zaatakował próbującego go powstrzymać lekarza kopnięciem, które spowodowało złamanie nogi w kolanie. Następnie pacjent naparł na drzwi kabiny i po krótkiej szamotaninie z lekarzem, otworzył je i wyskoczył ze śmigłowca, który

znajdował się na wysokości ok. 15 metrów nad ziemią, w odległości ok. 50 metrów od lądowiska.

Po wylądowaniu podjęto natychmiast akcję reanimacyjną, która okazała się bezskuteczna. Pacjent poniósł śmierć na miejscu. Lekarzowi udzielono pomocy w miejscowym szpitalu.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku było gwałtowne działania pacjenta, który podczas lotu wypiął się z zabezpieczających go pasów, a następnie, używając przemocy wobec lekarza, skutecznie sforsował istniejące zabezpieczenia, otworzył drzwi kabiny i wyskoczył ze śmigłowca.

Wpływ na brak skutecznego przeciwdziałania gwałtownemu zachowaniu pacjenta miało rozmieszczenie członków ekipy HEMS na pokładzie śmigłowca

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 4.1. Rozważyć możliwość wprowadzenia zmian do procedur operacyjnych LPR w zakresie czynności wykonywanych przez ratownika medycznego, tak, aby podczas lotu z pacjentem jego zasadniczym miejscem pracy na pokładzie śmigłowca było miejsce w kabinie medycznej.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

32

KOMUNIKAT NR 9 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 016/05

Wypadek lotniczy, na śmigłowcu Mi-2 Plus, pilotowanym przez mężczyznę, posiadającego licencję pilota zawodowego śmigłowcowego, który wydarzył się w 14 marca 2005 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Błędy operacyjne – H3**”

1. Opis okoliczności wypadku.

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8121/016-05/336/06).

W dniu 14 marca 2005 r. pilot wykonywał lot na śmigłowcu Mi-2 Plus. Po dolicie do rejonu przeznaczenia, pilot określił miejsce i podjął decyzję o lądowaniu na drodze. Na podstawie kierunku dymów kominowych, pilot przyjął, że kierunek wiatru meteorologicznego wynosi 220° - 240°. Po znizeniu się do wysokości 100 m i zmniejszeniu prędkości ze 180 km/godzinę do 100 km/godzinę, pilot rozpoczął budowę manewru do lądowania. Po wyprowadzeniu z zakrętu na pozycji z wiatrem, będąc na wysokości około 70 m, pilot stwierdził niekontrolowaną utratę wysokości lotu. Podejmując próbę przeciwdziałania dalszemu opadaniu śmigłowca, pilot zwiększał stopniowo skok wirnika nośnego i obroty turbosprężarki do zakresu startowego tj. powyżej 92% obrotów. Pomimo tych czynności śmigłowiec dalej opadał, zaś obroty wirnika nośnego spadły do wielkości 76% - 78%. Nie widząc możliwości przerwania opadania, pilot podjął decyzję o lądowaniu awaryjnym z wiatrem. W tym celu przestawił do dołu dźwignię skoku i mocy dla zwiększenia obrotów wirnika nośnego z jednoczesnym wychyleniem drążka sterowego do siebie aby wyhamować prędkość postępową. Na wysokości 15 metrów przestawił dźwignię skoku i mocy do góry i ustawił trzypunktową pozycję do przyziemienia. Przyziemienie odbyło się na pochyłym w dół stoku o kąt 8° - 10°, w miejscu gdzie pokrywa śniegu przekraczała 1 m. Pod własnym ciężarem śmigłowiec zaczął zapadać się w śniegu.

W celu uniknięcia przewróceniu się śmigłowca pilot podjął próbę przemieszczenia śmigłowca w dogodniejsze miejsce. Przy wychylonej dźwigni skoku i mocy do góry (3/4 zakresu maksymalnego) i wychylnym drążku sterowym do siebie (w celu przeciwdziałania tylnemu wiatrowi), śmigłowiec oderwał się od podłoża na wysokość 1.5 m. Jednak gwałtowne zwiększenie skoku ogólnego doprowadziło do spad-

ku obrotów wirnika nośnego. W konsekwencji łopaty wirnika nośnego przekroczyły krytyczne kąty natarcia i doszło do przeciągnięcia wirnika nośnego i zmniejszenia efektywności śmigła ogonowego. Śmigłowiec nie reagował na wychylenia przez pilota sterowania kierunkowego w prawo, gwałtownie zmienił kierunek lotu w lewo, przechylił się w prawo, zaczął przepadać i po przebyciu ok. 80 m nastąpiło zderzenie łopat wirnika nośnego z podłożem. W następnej kolejności nastąpiło zderzenie kadłuba śmigłowca z podłożem prawym bokiem. Po wykonaniu obrotu o 180° w lewo śmigłowiec zatrzymał się. Pilot śmigłowca doznał lekkich obrażeń ciała, opuścił wrak o własnych siłach, nie został poddany hospitalizacji. Załoga odniosła poważne obrażenia ciała, opuściła śmigłowiec z pomocą pilota oraz osób trzecich. Śmigłowiec został całkowicie zniszczony.

2. Przyczyna wypadku.

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku był błąd pilota polegający na niewłaściwym zaplanowaniu manewru do lądowania, wykonanie zakrętu w dużym zniżaniu na kierunek z tylnym wiatrem wraz z jednoczesnym wyhamowaniem prędkości lotu, co spowodowało przeciągnięcie wirnika nośnego śmigłowca, gwałtowne opadanie i zderzenie z ziemią.

Czynnikami sprzyjającym popełnieniu błędu był tylny wiatr o prędkości 8 m/s w porywach do 13 - 14 m/s w czasie wykonywania manewru

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych. *(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)*

4. Zalecenia profilaktyczne: *(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

4.1. W czasie szkoleń teoretycznego i praktycznych zwracać uwagę na:

- ograniczenia eksploatacyjne śmigłowca z uwzględnieniem warunkowań techniki pilotowania śmigłowca w dynamicznych stanach lotu, szczególnie podczas planowania i wykonywania manewru do lądowania, w celu zapobiega-

- nia wprowadzania śmigłowca na krytyczne parametry lotu i przeciągnięcia wirnika nośnego z uwzględnieniem warunków atmosferycznych;
- właściwe rozpoznawanie zagrożeń i dokonanie oceny zaistniałej sytuacji oraz prawidłową reakcją pilotów w wyniku przeciągnięcia wirnika nośnego;
 - właściwe działanie pilota w warunkach powstania wiru pierścieniowego.
- 4.2. Przeprowadzić teoretyczne i praktyczne przeszkolenie pilotów śmigłowcowych w zakresie

pełnego wykorzystania właściwości lotnych śmigłowca Mi-2 plus, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań techniki pilotowania w dynamicznych stanach lotu, szczególnie podczas wykonywania manewru do lądowania, w celu zapobiegania wprowadzania śmigłowca na krytyczne parametry lotu i przeciągnięcia wirnika nośnego z uwzględnieniem warunków atmosferycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

33

KOMUNIKAT NR 10 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 maja 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 31/06

Poważny incydent lotniczy na samolocie Embraer 170, który wydarzył się 21 lutego 2006 r., klasyfikując do kategorii:

Czynnik techniczny

w grupie przyczynowej „**Układy sterowania T-4**”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/031-06/330/06)

W dniu 21 lutego 2006 r. samolot typu EMBRAERERJ-170 wykonywał rejs na trasie Rzym Fiumicino - Warszawa Okęcie. Podczas startu samolotu, w fazie wznoszenia, podczas chowania klap z pozycji Det1 do pozycji Det0 na ekranie EICAS (Engine Indication and Crew Alerting System) pojawił się komunikat „FLAP FAIL”. Zgodnie z listą procedur (checklist) załoga podjęła trzy próby wypuszczenia i schowania klap – usterka nie ustąpiła. Kapitan podjął decyzję o przerwaniu rejsu i powrocie na lotnisko Fiumicino. Załoga samolotu nie deklarowała lądowania awaryjnego i nie zgłaszała priorytetu do lądowania. Samolot wylądował prawidłowo i zakołował na stanowisko postojowe.

Po lądowaniu obsługa techniczna stwierdziła zerwanie dwóch drążków popychaczy dźwigni kątowej klap wewnętrznych. Po naprawie w FCO samolot powrócił lotem technicznym do WAW w dniu 22 lutego 2006 r. o godzinie 21:00.

Na podstawie analizy wcześniejszych wpisów w bazie danych MERLIN stwierdzono, że na tym samolocie w dniu 15 lutego 2006 r. wystąpiły lekkie wibracje podwozia po lądowaniu.

2. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego.

Przyczyną poważnego incydentu lotniczego był niesprawny tłumik drgań Shimmy lewego głównego podwozia. Drgania lewego podwozia doprowadziły do wyoboczeniowego zerwania drążków od dźwigni kątowej popychaczy klap wewnętrznych, co było przyczyną pojawienia się na EICAS komunikatu „FLAP FAIL”.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)
4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)
 - 4.1. Sprawdzić wprowadzenie modyfikacji przez użytkownika na wszystkich samolotach EMBRAER-170 zgodnie z Biuletynem Serwisowym SB170-32-0021 i SB170-27-0014 wydanym przez firmę EMBRAER.
 - 4.2. Sprawdzić przygotowanie i wdrożenie biuletynu informacyjnego dla personelu latającego działu floty EMBRAER-170.
 - 4.3. Wykorzystać protokół z badania poważnego incydentu w okresowych szkoleniach personelu lotniczego floty EMBRAER-170 .

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

34

KOMUNIKAT NR 11 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 czerwca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 063/04

Poważny incydent lotniczy na samolocie ultralekim „Zenair” CH-701 STOL, pilotowanym przez mężczyznę lat 63, posiadającego licencję pilota samolotowego liniowego, który wydarzył się w dniu 1 maja 2004 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji – H2”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/063-04/307/06).

Samolot po oderwaniu się od pasa startowego lotniska Kąkolewo, przy prędkości około 80 km/h, na wysokości 4-5 m. gwałtownie przechylił się i skręcił w lewo. Pilot przeciwdziałając samoistnemu przechyleniu i skręcaniu wyprowadził samolot z przechylenia. W tym samym czasie samolot zaczął tracić wysokość. W celu uniknięcia twardego przyziemienia pilot starał się płynnie zmniejszyć prędkość opadania samolotu. Samolot przyziemił początkowo na lewe, a następnie na przednie i prawe koło, tracąc kierunek w lewo zakończył dobieg obracając się o około 90° - 100°. Pilot i pasażer nie odnieśli obrażeń. W wyniku twardego przyziemienia samolot został znacznie uszkodzony.

W dniu zdarzenia lotniczego pilot wykonał na statku powietrznym, „Zenair” CH-701 STOL, trzy loty zapoznawcze, w tym jeden lot do strefy w czasie 20 min. i dwa loty po kręgu w czasie po pięć min. Pierwszy lot samodzielny w tym dniu pilot wykonał z pasażerem z lotniska Poznań Ławica na lotnisko Kąkolewo.

2. Przyczyna poważnego incydentu.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku było dopuszczenie przez pilota do spadku prędkości w czasie startu i przecią-

gnięcia samolotu, co spowodowało gwałtowną utratę wysokości lotu, twarde przyziemienie i uszkodzenie samolotu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego był porywisty boczny wiatr o prędkości 6-8 m/s i małe doświadczenie pilota na danym typie statku powietrznego.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)
4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)
 - 4.1. Organizatorzy lotów, właściciele statków powietrznych, przed planowanymi lotami na innym typie statku powietrznego zapewnić pilotom niezbędny czas na właściwe przygotowanie się do lotu.
 - 4.2. Piloci, dowódcy statków powietrznych, przed lotem na innym typie statku powietrznego zapewnić sobie niezbędny czas na przygotowanie się do wykonania lotu.
 - 4.3. Postępować zgodnie z zaleceniami instrukcji użytkowania w locie danego statku powietrznego, a w przypadkach nieuregulowanych w/w instrukcją – postępować zgodnie z rozsądkiem, poczuciem odpowiedzialności i doświadczeniem, mając na względzie przede wszystkim życie załogi, pasażerów i osób trzecich.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

35

KOMUNIKAT NR 12 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 czerwca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 061/06

Wypadek lotniczy na śmigłowcu Schweitzer 269D, pilotowanym przez mężczyznę lat 45, posiadającego licencję pilota śmigłowcowego zawodowego, który wydarzył się w dniu 11 kwietnia 2006 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Błędy operacyjne – H3 /
Postępowanie umyślne – H1**”

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8121/061-06/319/06).

Załoga wykonywała lot patrolowy wzdłuż linii gazowniczej. Podczas lotu pilot napotkał silny opad deszczu zmniejszający widzialność przy niskiej podstawie chmur. Pilot postanowił lądować w terenie przygodnym w celu przeczekania złej pogody. Podczas podejścia do lądowania obserwując linię energetyczną 110kV nie zauważył biegnącej poniżej linii energetycznej 15kV, w którą uderzył kabiną śmigłowca. Śmigłowiec zderzył się z ziemią. Pilot i pasażerowie o własnych siłach opuścili wrak śmigłowca.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku lotniczego było uderzenie w linię energetyczną, niezauważoną podczas wymu-

szzonego warunkami meteorologicznymi lądowania na polu przy silnym opadzie deszczu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia były pogarszające się okresowo warunki pogodowe i skupienie się przez pilota na obserwacji linii 110 kV.

3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

Rozdział 4 pkt 4.1., tabela 3.1 oraz pkt 4.6. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. nr 44, poz. 414).

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)
 - 4.1. Zwrócenie szczególnej uwagi załogom latającym na dokładną analizę pogody, zwłaszcza, gdy prognozy przewidują jej okresowe pogarszanie się.
 - 4.2. Użytkownicy i właściciele zapoznać z okolicznościami wypadku załogi śmigłowców.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

36

KOMUNIKAT NR 13 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 czerwca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 341/06

Wypadek lotniczy na spadochronie Spectra 170, który wydarzył się w dniu 28 października 2006 r. w czasie wykonywania 431 skoku spadochronowego przez mężczyznę lat 39, klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H5**”

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-LBL/8124/341-06/341/06).

Podczas skoku treningowego z wysokości 3000 m z opóźnieniem 45 s i otwarciem spadochronu na wysokości około 900 m, skoczek spadochronowy wykonał manewr w lewo na wysokości około 300 m, czym doprowadził do zderzenia z innym skoczkiem. W wyniku zderzenia skoczek spadochronowy, bez wypinania czaszy spadochronu głównego, otworzył spadochron zapasowy. Lądowanie odbyło się na lotnisku. Po lądowaniu skoczek spadochronowy zgłosił uraz okolic lewej kostki oraz prawego barku. Drugi skoczek spadochronowy wylądował na lotnisku bez następstw.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku była nieprawidłowa obserwacja przez skoczka położenia pozostałych skoczków będących w powietrzu i niezachowanie bezpiecznej odległości.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)
4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Instruktorzy omówić zaistniałe zdarzenie ze skoczkami spadochronowymi.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

37

KOMUNIKAT NR 14 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 czerwca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 101/ 06

Poważny incydent lotniczy na paralotni, który wydarzył się w dniu 23 kwietnia 2006 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Postępowanie umyślne – H1**”

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/101-06/529/06).

Podczas wektorowania na prostą do lądowania samolotu De Havilland Canada DHC8-400, w odległości około 10 NM od lotniska EPKK, pilot po wyjściu z chmur, zauważył paralotnię na wysokości około 7600 stóp AMSL. Załoga wykonała manewr ominięcia jej w celu uniknięcia potencjalnej kolizji i bezpiecznego kontynuowania lotu. Podczas badania incydentu Komisji nie udało się ustalić danych pilota paralotni, która brała udział w zdarzeniu.

2. Przyczyna poważnego incydentu.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną incydentu było wykonywanie przez pilota paralotni lotu, w przestrzeni powietrznej kontrolowanej klasy „C” bez zezwolenia właściwych organów służby ruchu lotniczego.

3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

Rozdz. 2 pkt 2.2. i 2.3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie

szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. nr 44, poz. 414).

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Instruktorom ośrodków szkolenia omówić zdarzenie z pilotami: paralotni, paralotni z napędem, lotni i motolotni.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

38

KOMUNIKAT NR 15 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 czerwca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 256/04

Wypadek lotniczy na samolocie ultralekkim 3Xtrim 450 Ultra-09, pilotowanym przez mężczyznę lat 41, posiadającego licencję pilota samolotowego turystycznego, który wydarzył się w dniu 19 września 2004 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne-H5/Niezdolność-H6”**

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8220/256-04/176/06).

Podczas „Festiwalu Lekkich Konstrukcji Latających”, pilot wraz pasażerem wykonywał lot widokowy odpłatny. Po około 15 minutach lotu pilot powrócił na lotnisko i zgłosił pozycję przed trzecim zakrętem. Kierownik lotów dał zgodę na wejście w krąg nadlotniskowy z kolejnością lądowania nr 2. Podczas wykonywania zakrętu na prostą do lądowania, na wysokości lotu około 60 m, pilot wykonał gwałtowny głęboki zakręt w prawo z przechyleniem na skrzydło około 70°, następnie runął w dół zderzając się z ziemią. W wyniku zderzenia, pilot i pasażer samolotu ponieśli śmierć na miejscu. Samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.

Pilot nie wziął pod uwagę faktu, że w zakręcie ze względu na przyrost kąta natarcia wzrasta też opór, co powoduje spadek prędkości średnio o 5-10 km/h w zakrętach płytkich. Dla utrzymania poprzedniej prędkości przed wprowadzeniem w zakręt prędkość lotu należy zwiększyć, z wyprzedzeniem właśnie o tą wartość, czyli o 5-10 km/h. W zakręcie prędkość przeciągnięcia jest większa niż w locie prostoliniowym, a więc zakres prędkości do prędkości przeciągnięcia jest mniejszy. Wzrost oporu daje również wypuszczenie kłap podskrzydłowych, jak i wykonanie ślizgu. Prawdopodobnie pilot nie wziął pod uwagę ważnego czynnika mającego wpływ na prawidłowe wykonanie zakrętu, jakim jest całkowity ciężar samolotu, który znacznie został przekroczony przy bardzo silnej turbulencji.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku był błąd w technice pilotowania, polegający na dopuszczeniu do spadku prędkości w zakręcie na wysokości lotu około 60 metrów, w warunkach przekroczonego dopuszczalnego ciężaru całkowitego samolotu o ponad 20% oraz turbulencji, co spowodowało przeciągnięcie samolotu, wpadnięcie w korkociąg i zderzenie z nawierzchnią ulicy.

Czynnikami sprzyjającymi popełnieniu błędu było:

- bardzo małe doświadczenie lotnicze pilota, szczególnie w pilotowaniu samolotu 3Xtrim 450 Ultra-09,
- zmniejszenie prędkości lotu w celu uzyskania odpowiedniej odległości od poprzednika wykonującego lądowanie,
- przemęczenie wielogodzinnym przebywaniem na lotnisku w warunkach wysokiej temperatury i bez właściwego wypoczynku.

3. Stwierdza się naruszenia następujących przepisów lotniczych:

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr. 100, poz. 696, z późn. zm.)

Art. 114

1. Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.

Art. 97.

Zabrania się:

1. wykonywania czynności lotniczych przez osobę nieposiadającą licencji lub świadectwa kwalifikacji,
2. wykonywania przez członka personelu lotniczego:
 - a) czynności lotniczych nieobjętych jego licencją lub świadectwem kwalifikacji,
 - b) czynności lotniczych niezgodnie z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji.

Licencjonowanie personelu lotniczego

Posiadacz licencji pilota samolotowego turystycznego jest uprawniony do wykonywania bez wynagro-

dzenia czynności dowódcy i drugiego pilota każdego samolotu nieużywanego odpłatnie, z ograniczeniem do lotów dziennych VFR, chyba że posiada odpowiednie ważne uprawnienie.

Instrukcja Wykonywania Lotów i Skoków Aeroklubu Polskiego

Pilot wykonywał zakręt z wyjściem na prostą do lądowania na wysokości około 60 m tj. niezgodnie z Instrukcjami Wykonywania Lotów, które w lotach nadlotniskowych i do stref pilotażowych narzucają zasadę, że rozpoczęcie wykonywania pierwszego zakrętu po starcie i zakończenie ostatniego zakrętu do lądowania w kręgu odbywa się na wysokości nie mniejszej niż 100 m.

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- 4.1. Bezwzględnie przestrzegać zasad wykorzystania statku powietrznego zgodnie z „Instrukcją Użytkowania w Locie”.
- 4.2. Bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących wysokości lotów w lotach nadlotniskowych.
- 4.3. Organizatorzy imprez lotniczych – bezwzględnie przestrzegać zasady sprawdzania przed lotami uprawnień pilotów do wykonywania czynności lotniczych objętych licencją lub świadectwem kwalifikacji, oraz zabraniać wykonywania czynności lotniczych niezgodnych z warunkami określonymi w licencji lub w świadectwach kwalifikacji.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

39

KOMUNIKAT NR 16 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 czerwca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 228/04

Wypadek lotniczy na samolocie ultralekkim WT-1 Whild Thing, pilotowanym przez mężczyznę lat 47, posiadającego licencję pilota sportowego, który wydarzył się w dniu 28 sierpnia 2004 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji - H2**
oraz do kategorii **Czynnik techniczny**
w grupie przyczynowej **„Uszkodzenie silnika,
niesprawność - T2”**

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/228-04/385/06).

Po zajęciu miejsca w kabinie samolotu przez pasażera, pilot uruchomił silnik, podgrzał go i w ustalonej kolejności wykołował na pas startowy, a następnie wystartował. Od chwili startu za samolotem widoczna była smuga dymu. O tym fakcie kierujący ruchem powiadomił pilota samolotu, polecając mu wykonanie skróconego kręgu nadlotniskowego i lądowanie. Pilot przerwał wznoszenie na wysokości około 100 m przechodząc do lotu poziomego stwierdził, że silnik traci moc. Wykonał zakręt w prawo o 90° i krótki lot po prostej. Następnie wykonał drugi zakręt w prawo o 90° i lot ze zniżaniem w kierunku lotniska. Na wysokości około 10 m, samolot pochylił nos w dół i z przechyleniem na prawą stronę zderzył się z ziemią. W wyniku zderzenia samolotu, pasażer samolotu poniósł śmierć na miejscu, pilot odniósł lekkie obrażenia ciała. Samolot uległ uszkodzeniu w znacznym stopniu.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku było przeciągnięcie samolotu podczas wykonywania manewru awaryjnego lądowania.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- spadek mocy silnika i utrata ciągu śmigła po uszkodzeniu instalacji olejowej;
- niewłaściwe działanie pilota podczas przymusowego lądowania po awarii silnika, polegające na nie zabezpieczeniu prędkości niezbędnej do lotu szybowego.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Z uwagi na fakt, że silnik i jego osprzęt zabudowany na samolocie był typu niecertyfikowanego, Komisja nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

40

KOMUNIKAT NR 17 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 lipca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 077/03

Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 19 czerwca 2003 r. na szybowcu SZD-30 „Pirat”, pilotowanym przez ucznia - pilota szybowcowego, kobietę lat 17, klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne-H5**”

1. Opis okoliczności wypadku.
(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8122/077-03/286/06).

Pilot wystartowała z lotniska na szybowcu za holującym samolotem. We wznoszeniu termicznym pilot samolotu holującego na wysokości ok. 700-800 m znalazł „mocny komin termiczny” (7-8 m/s w zespole) i wykonał zakręt z dużym przechyleniem, tak że pilot szybowca nie zdążyła wykonać zakrętu za holującym ją samolotem. Szybowiec znalazł się na zewnątrz toru lotu samolotu. Po zluźnieniu liny uczeń-pilot otworzyła hamulce aerodynamiczne szybowca, chcąc powrócić do prawidłowej pozycji za holującym samolotem. Po wykonaniu ok. 3/4 okrążenia pilot samolotu holującego dał sygnał do wyczepienia szybowca, po czym poczuł dość silne szarpnięcie za ogon samolotu. Nastąpiło zerwanie liny holującej szybowiec. Uczeń-pilot kilkakrotnie zwalniała uchwyt wyczepienia liny, w celu jej zrzucenia, nie wiedząc czy część liny nie pozostała przy szybowcu. Pilot słysząc zmieniony szum powietrza opływającego szybowiec i podejrzewając uszkodzenie szybowca skierowała go do lotniska. W celu skontrolowania sprawności sterów szybowca pilot wykonała parę okrążeń. Po sprawdzeniu sprawności sterów wykonała lądowanie bez komplikacji. Po

lądowaniu okazało się, że na skutek zaczepienia liny holowniczej o skrzydło szybowca nastąpiło złamanie listwy spływu centroptata.

2. Przyczyna wypadku.
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie przez pilota samolotu holującego, w silnym wznoszeniu termicznym, zakrętu ze zbyt dużym przechyleniem, nieadekwatnym do umiejętności pilota szybowca.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)
4. Zalecenia profilaktyczne:
(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Organizatorzy szkolenia szybowcowego:

- 4.1. Informować pilotów holujących o poziomie umiejętności uczniów-pilotów szczególnie z niedużym doświadczeniem.
- 4.2. Bezwzględnie przestrzegać utrzymywania obustronnej łączności radiowej w lotach holowniczych uczniów-pilotów.
- 4.3. Omówić zaistniały wypadek z pilotami holującymi ze szczególnym uwzględnieniem zasad holowania uczniów-pilotów na termikę.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

41

KOMUNIKAT NR 18 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 lipca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 112/03

Wypadek lotniczy na samolocie Cessna 152 II, pilotowanym przez mężczyznę, lat 57, posiadającego licencję pilota samolotowego turystycznego, który wydarzył się w dniu 26 lipca 2003 r., klasyfikując do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**”

1. Opis okoliczności wypadku.

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8120/112-03/166/07).

Pilot wykonywał przelot nawigacyjny na samolocie Cessna 152. Podczas lądowania samolotem na lotnisku docelowym pilot wykonał przyziemienie na „trzy punkty” z przewagą na przednie koło, co spowodowało odbicie samolotu od trawiastej nawierzchni pasa lądowania na wysokość ok. 1 m. Pilot chcąc powstrzymać wznoszenie, odruchowo oddał od siebie wolant i spowodował powtórne przyziemienie na przednie koło. Nastąpiły trzy kolejne „kangury”, które pilot poprawiał tą samą metodą, pomimo radiowych podpowiedzi zawiadowcy lotniska, aby reagował spokojnie. Pilot nie odniósł obrażeń i po zdarzeniu opuścił kabinę samolotu o własnych siłach. Samolot został uszkodzony.

Działania pilota podczas kolejnych „kangurów” świadczą o braku umiejętności poprawiania błędów podczas lądowania. Sugerują także nieprawidłowości w metodyce szkolenia pilota w przeszłości.

Ponadto Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że:

- Pilot wchodząc w krąg nad lotniskiem lądowania nie uwzględnił różnicy poziomów tego

lotniska w stosunku do lotniska startu, która wynosi ok. +124 m. W wyniku popełnionego błędu pilot faktycznie wykonywał lot po kręgu nad lotniskiem lądowania na wysokości rzeczywistej ok. 150 m, zamiast 300 m, co stanowiło dodatkowe utrudnienie dla pilota o małym doświadczeniu lotniczym.

- Podejście do lądowania na samolocie Cessna 152 wykonywane było prawdopodobnie bez klap.
- #### 2. Przyczyna wypadku:
- (na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*
- niewłaściwy podział uwagi pilota podczas lądowania;
 - przyziemienie bez wytrzymania na zwiększonej prędkości, równocześnie na podwozie główne i przednie koło, w wyniku czego nastąpiło czterokrotne odbicie samolotu od nawierzchni pasa lądowania;
 - nieumiejętne poprawianie „kangura”.
- #### 3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.
- (na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)*
- #### 4. Zalecenia profilaktyczne:
- (na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)*

Organizatorzy szkolenia omówić powyższe zdarzenie z personelem latającym ze szczególnym uwzględnieniem umiejętności lądowania i poprawiania błędów w podobnych sytuacjach.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

42

KOMUNIKAT NR 19 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 lipca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 214/06

Wypadek lotniczy na spadochronie PD-210, który wydarzył się w dniu 29 lipca 2006 r. podczas skoku wykonywanego przez mężczyznę lat 35, klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**”

1. Opis okoliczności wypadku.

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8124/214-06/447/06).

Uczeń skoczek wykonał podejście do lądowania. W pozycji z wiatrem na wysokości około 15 m, skoczek rozpoczął zakręt w prawo. Przyziemienie nastąpiło w trakcie wykonywania zakrętu ze zwiększoną prędkością opadania. Skoczek doznał złamania kości piszczelowej i strzałkowej lewej nogi oraz złamania uda prawej nogi.

2. Przyczyna wypadku.

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Przyczyną wypadku była zła ocena wysokości, w konsekwencji tego wykonanie zakrętu na około 15 m, co spowodowało zderzenie się ucznia skoczka z ziemią, przy zwiększonej prędkości opadania.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- obciążenie czaszy głównej, większe niż maksymalne zalecane przez producenta spadochronu, powodujące gwałtowniejsze reakcje spadochronu i zwiększone opadanie;
- wybór miejsca lądowania innego niż przeznaczone dla uczniów-skoczków.

3. Stwierdza się naruszenie następujących przepisów lotniczych:

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego)

§11.1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. nr 165, poz. 1603 z późniejszymi zmianami).

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Organizatorzy szkolenia spadochronowego:

- 4.1. W trakcie szkolenia teoretycznego i praktycznego przekazać i utrwalać wiedzę na temat możliwości lądowania z wiatrem, gdy wysokość jest zbyt mała do wykonania zakrętu.
- 4.2. Wymagać od uczniów-skoczków znajomości ograniczeń eksploatacyjnych, a w szczególności w zakresie obciążeń spadochronu używanych przez nich do skoku.
- 4.3. W szkoleniu praktycznym instruktorzy powinni zawsze uwzględnić zalecenia producenta dotyczące obciążenia czaszy przy danym doświadczeniu ucznia-skoczka.
- 4.4. Wprowadzić zmiany w organizacji oraz w dokumentach operacyjnych Stowarzyszenia (którego dotyczy omawiane zdarzenie), dostosowując je do aktualnie obowiązujących przepisów. Ponadto wzór karty przebiegu szkolenia zmodernizować tak, ażeby odzwierciedlała faktyczny przebieg szkolenia i była dostosowana do rejestracji postępów ucznia skoczka na każdym etapie szkolenia do uzyskania świadectwa kwalifikacji.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

43

KOMUNIKAT NR 20 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 lipca 2007 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 237/04

Wypadek lotniczy na spadochronie Mars 291, na którym dziewiąty skok wykonywała kobieta, lat 16, który wydarzył się w dniu 1 września 2004 r., klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**”

1. Opis okoliczności wypadku.

(na podstawie raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z badania zdarzenia lotniczego sygn. ULC-BL/8124/237-04/481/06).

Uczeń-skoczek spadochronowy po puszczeniu samolotu i wykonaniu około 2 s opóźnienia otworzyła spadochron. Proces otwarcia czaszy przebiegał prawidłowo, jednak po jego zakończeniu nastąpiły obroty w lewo. Bez reakcji ze strony ucznia-skoczka opadanie na spadochronie z obrotami kontynuowane było do wysokości około 10-15 m. Wówczas uczeń-skoczek wczepiła czaszę główną spadochronu, a system RSL otworzył komorę czaszy spadochronu zapasowego. Zderzenie z ziemią nastąpiło jeszcze przed napełnieniem się czaszy spadochronu zapasowego. W wyniku zderzenia z ziemią uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

Zespół badawczy PKBWL stwierdził, że uchwyt prawy sterowniczy był odblokowany, natomiast lewy uchwyt sterowniczy był zablokowany. Tym samym obroty czaszy w lewo następowały prawdopodobnie na skutek odblokowania tylko prawego uchwytu sterowniczego. Wyczepienie czaszy głównej nastąpiło na skutek niewłaściwego działania ucznia skoczka poprzez wyciągnięcie uchwytu usytuowanego po prawej stronie uprzęży spadochronu. Wysokość, na której uczeń skoczek wczepiła czaszę spadochronu głównego była zbyt niska, aby mogło nastąpić zadziałanie automatycznego RSL i wypełnienie się czaszy spadochronu zapasowego.

Podjęcie decyzji o wyczepieniu obracającej się czaszy spadochronu Mars 291 na wysokości 10-15 metrów nastąpiło w wyniku złej oceny sytuacji w powietrzu w zakresie prędkości pionowego opadania na spadochronie głównym i podjęcia decyzji na wyczepienie czaszy spadochronu głównego na bardzo małej wysokości bez próby wcześniejszego odblokowania uchwytu sterowniczego spadochronu.

2. Przyczyna wypadku:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

- nie zlikwidowanie obrotów spadochronu wskutek nie odblokowania lewego uchwytu sterowniczego,
- wyczepienie przez ucznia-skoczka czaszy głównej na wysokości uniemożliwiającej napełnienie się czaszy zapasowej.

3. Nie stwierdza się naruszenia przepisów lotniczych.

(na podstawie przeprowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego analizy dokumentacji zdarzenia lotniczego).

4. Zalecenia profilaktyczne:

(na podstawie uchwały podjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych)

Instruktorzy spadochronowi – podczas przygotowania do skoku spadochronowego przypominać uczniom skoczkom spadochronowym o prawidłowym działaniu ucznia w sytuacjach zagrażających życiu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Grzegorz Kruszyński

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
