



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 1 sierpnia 2008 r.

Nr 9

### TREŚĆ:

Poz.

#### ZARZĄDZENIA:

- 82 – Nr 21 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 lipca 2008 r. w sprawie Podręcznika Procedur Licencjonowania Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców zmiana 1 do wydania 3 oraz Podręcznika Procedur Certyfikacji i Nadzoru Bieżącego nad Lotniczymi Ośrodkami Szkoleń Technicznych Part 147 zmiana 2 do wydania 2 ..... 234
- 83 – Nr 22 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 lipca 2008 r. w sprawie organizacji stałego dyżuru w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego ..... 235

#### OBWIESZCZENIA:

- 84 – Nr 21 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 czerwca 2008 r. w sprawie listy instruktorów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego ..... 247
- 85 – Nr 22 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 lipca 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. .... 247

#### DECYZJA

- 86 – Nr 21 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 lipca 2008 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej ..... 248

#### WYTYCZNE

- 87 – Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lipca 2008 r. w sprawie wykorzystania materiału informacyjnego zawartego w opracowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Doc 9849 AN/457 ..... 252

#### KOMUNIKATY:

- 88 – Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 czerwca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 70/05 ..... 253
- 89 – Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 czerwca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 031/07 ..... 254
- 90 – Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 czerwca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 196/05 ..... 255
- 91 – Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 czerwca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 026/07 ..... 256
- 92 – Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 273/07 ..... 257
- 93 – Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 153/07 ..... 258
- 94 – Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 236/07 ..... 259
- 95 – Nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 102/03 ..... 259

96 – Nr 16 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 163/07 .....	260
97 – Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 419/07 .....	261
98 – Nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 274/07 .....	262
99 – Nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 320/07 .....	262
100 – Nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 307/07 .....	263
101 – Nr 21 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 226/04 .....	264
102 – Nr 22 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 376/07 .....	265
103 – Nr 23 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 063/03 .....	266
104 – Nr 24 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 035/03 .....	266

## 82

### ZARZĄDZENIE NR 21 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 lipca 2008 r.

#### **w sprawie Podręcznika Procedur Licencjonowania Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców zmiana 1 do wydania 3 oraz Podręcznika Procedur Certyfikacji i Nadzoru Bieżącego nad Lotniczymi Ośrodkami Szkoleń Technicznych Part 147 zmiana 2 do wydania 2**

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 z późn. zm. <sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

#### § 1

Wprowadza się do stosowania:

- 1) Podręcznik Procedur Licencjonowania Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców, zmiana 1 z dnia 15 lipca 2008 r. do wydania 3, stanowiący załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia;

- 2) Podręcznik Procedur Certyfikacji i Nadzoru Bieżącego nad Lotniczymi Ośrodkami Szkoleń Technicznych, zmiana 2 z dnia 15 lipca 2008 r. do wydania 2, stanowiący załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

#### § 2

Podręczniki, o których mowa w ust.1, są materiałem pomocniczym i doradczym w zakresie licencjonowania personelu obsługi technicznej samolotów i śmigłowców oraz certyfikacji i nadzoru bieżącego nad lotniczymi ośrodkami szkoleń technicznych Part-147, o których mowa w rozporządzeniu 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,

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

**§ 3**

Traci moc zarządzenie Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 stycznia 2008 roku w sprawie Podręcznika Procedur Licencjonowania Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców wydanie 3 oraz Podręcznika Procedur Certyfikacji i Nad-

zoru Bieżącego nad Lotniczymi Ośrodkami Szkoleń Technicznych Part 147 zmiana 1 do wydania 2.

**§ 4**

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

**83**

**ZARZĄDZENIE NR 22  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 21 lipca 2008 r.

**w sprawie organizacji stałego dyżuru w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego**

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 z późn. zm.<sup>1)</sup>), w związku z § 1 pkt 2 zarządzenia Ministra Infrastruktury Nr 22 z dnia 7 marca 2008 r. w sprawie systemu stałego dyżuru (Dz. Urz. Ml z 10.03.2008 r. Nr 5, poz. 27) zarządza się, co następuje:

**§ 1**

Wprowadza się do stosowania w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcję stałego dyżuru”, stanowiącą załącznik do zarządzenia.

**§ 2**

1. Dyrektorzy komórek organizacyjnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyznaczają po jednym pracowni-

ku do składu stałego dyżuru i w terminie 15 dni od dnia ogłoszenia zarządzenia przekażą do Dyrektora Biura Spraw Obronnych dane o wyznaczonym pracowniku, zgodnie z danymi, o których mowa w załączniku nr 3 do „Instrukcji stałego dyżuru”.

2. Wykaz pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wyznaczonych do składu stałego dyżuru, przechowywany jest w Biurze Spraw Obronnych.

**§ 3**

Traci moc „Instrukcja stałego dyżuru” z października 2007 r.

**§ 4**

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

*Załącznik do zarządzenia Nr 22  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 21 lipca 2008 r. (poz. 83)*

---

## URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

---

**ZATWIERDZAM:**

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

### INSTRUKCJA STAŁEGO DYŻURU

**OPRACOWAŁ:**

Dyrektor Biura Spraw Obronnych  
Zygmunt Stanisławiak

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
<b>1. ZASADY OGÓLNE</b>	
1.1. Cel organizacji stałego dyżuru	3
1.2. Zadania realizowane w ramach stałego dyżuru	3
1.3. Skład osobowy i czas pełnienia stałego dyżuru	3
1.4. Miejsce pełnienia stałego dyżuru i jego podległość	4
1.5. Kontrola i nadzór nad stałym dyżurem	4
<b>2. USTALENIA SZCZEGÓŁOWE</b>	
2.1. Uprawnienia osób pełniących stały dyżur	4
2.2. Zadania osób pełniących stały dyżur	5
2.3. Zadania zmiany przyjmującej stały dyżur	5
2.4. Zadania zmiany zdającej stały dyżur	5
2.5. Zadania i obowiązki kierowcy pojazdu przydzielonego na potrzeby stałego dyżuru	6
<b>3. INFORMACJE DODATKOWE</b>	
3.1. Wykaz załączników	6
Załącznik 1 – Schemat powiadamiania w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego	7
Załącznik 2 – Schemat organizacji łączności z jednostkami poza Urzędem Lotnictwa Cywilnego	8
Załącznik 3 – Wykaz pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyznaczonych do stałego dyżuru	9
Załącznik 4 – Wykaz środków transportu stałego dyżuru	10
Załącznik 5 – Stałe czynności zmiany dyżurnej	11

## 1. ZASADY OGÓLNE

Instrukcja stałego dyżuru w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, określa organizację oraz zadania osób wchodzących w skład stałego dyżuru.

### 1.1. Cel organizacji stałego dyżuru

Celem organizacji stałego dyżuru jest zapewnienie ciągłości przekazywania decyzji organów uprawnionych do uruchamiania realizacji zadań związanych z podwyższaniem gotowości obronnej państwa, w szczególności:

- 1.1.1. przekazywanie wykonawcom decyzji i zadań otrzymanych od ministra właściwego ds. transportu i Prezesa Urzędu zgodnie ze schematami, o których mowa w załączniku nr 1 i nr 2 do niniejszej instrukcji;
- 1.1.2. ewidencjonowanie przyjętych i przekazanych decyzji i zadań, o których mowa w pkt 1.1.1;
- 1.1.3. utrzymywanie łączności z Prezesem Urzędu, stałym dyżurem ministra właściwego do spraw transportu, jednostkami nadzorowanymi przez Prezesa Urzędu (Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, Polskich Linii Lotniczych „LOT” S.A., Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej) oraz Delegaturami Terenowymi Urzędu zgodnie ze schematem, o którym mowa w załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji;
- 1.1.4. powiadamianie osób wyznaczonych do Zespołu Zarządzania Kryzysowego Urzędu o obowiązku niezwłocznego stawienia się w miejscu pracy.

### 1.2. Zadania realizowane w ramach stałego dyżuru

Do podstawowych zadań realizowanych w ramach stałego dyżuru należy:

- 1.2.1. uruchamianie w warunkach wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa państwa, procedur związanych z podwyższaniem gotowości obronnej państwa;
- 1.2.2. przekazywanie decyzji upoważnionych organów w sprawie uruchomienia określonych zadań, wynikających z wprowadzania wyższych stanów gotowości obronnej państwa;
- 1.2.3. przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz Prezesowi Urzędu informacji o stanie sił uruchamianych podczas podwyższania gotowości obronnej państwa;
- 1.2.4. przekazywanie ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz Prezesowi Urzędu informacji o stopniu realizacji zadań wynikających z wprowadzania wyższych stanów gotowości obronnej państwa.

### 1.3. Skład osobowy i czas pełnienia stałego dyżuru

- 1.3.1. Funkcjonowanie stałego dyżuru zapewnia Prezes Urzędu wyznaczając jego skład.
- 1.3.2. Osoby wyznaczane do stałego dyżuru muszą być zatrudnione w Urzędzie na umowę o pracę na czas nieokreślony oraz posiadać poświadczenie bezpieczeństwa o klauzuli co najmniej „zastrzeżone”. Wzór wykazu pracowników zamieszczono w załączniku nr 3 do niniejszej instrukcji.
- 1.3.3. Skład jednej zmiany stałego dyżuru stanowią dwie osoby: kierownik zmiany i dyżurny.
- 1.3.4. Czas pełnienia stałego dyżuru obejmuje czas od godz. 09.00 do godz. 09.00 dnia następnego.
- 1.3.5. Stały dyżur pełniony jest w sposób ciągły, od momentu uruchomienia do czasu jego odwołania.

#### **1.4. Miejsce pełnienia stałego dyżuru i jego podległość**

- 1.4.1. Miejscem pełnienia stałego dyżuru jest Centrum Reagowania Kryzysowego znajdujące się w pokoju nr 263, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa.
- 1.4.2. Osoby pełniące stały dyżur podlegają Prezesowi Urzędu.

#### **1.5. Kontrola i nadzór nad stałym dyżurem**

- 1.5.1. Stały dyżur mogą kontrolować:
  - 1.5.1.1. minister właściwy ds. transportu;
  - 1.5.1.2. Prezes Urzędu;
  - 1.5.1.3. osoby upoważnione przez podmioty, o których mowa w 1.5.1.1 i 1.5.1.2.
- 1.5.2. Bezpośredni nadzór nad funkcjonowaniem stałego dyżuru sprawuje w imieniu Prezesa Urzędu Dyrektor Biura Spraw Obronnych (BSO).
- 1.5.3. Do obowiązków Dyrektora BSO w zakresie, o którym mowa w pkt 1.5.2, należy:
  - 1.5.3.1. przygotowanie stałego dyżuru;
  - 1.5.3.2. nadzór nad dokumentacją i wyposażeniem pomieszczenia stałego dyżuru;
  - 1.5.3.3. udzielanie instruktażu osobom pełniącym stały dyżur;
  - 1.5.3.4. kontrola pełnienia stałego dyżuru;
  - 1.5.3.5. prowadzenie szkoleń z osobami wyznaczonymi do stałego dyżuru;
  - 1.5.3.6. zapewnienie gotowości do wprowadzenia stałego dyżuru zgodnie z otrzymanym poleceniem od Prezesa Urzędu lub ministra właściwego do spraw transportu.
- 1.5.4. Do uprawnień Dyrektora BSO w zakresie, o którym mowa w pkt 1.5.2, należy egzekwowanie od odpowiednich kierowników komórek organizacyjnych Urzędu:
  - 1.5.4.1. wyznaczenia pracowników do składu stałego dyżuru, zgodnie z warunkami określonymi w pkt 1.3.2,
  - 1.5.4.2. niezbędnych warunków do pracy stałego dyżuru, w szczególności wyposażenia w odpowiedni sprzęt łączności, materiały biurowe, sprzęt logistyczny oraz przydzielenia pojazdu służbowego na potrzeby stałego dyżuru,
  - 1.5.4.3. uczestnictwa osób wyznaczonych do pełnienia stałego dyżuru w szkoleniach i treningach, oraz
  - 1.5.4.4. w przypadkach pilnej potrzeby zachowania ciągłości działania stałego dyżuru, Dyrektor BSO może doraźnie wyznaczyć osoby do pełnienia tego dyżuru.

## **2. USTALENIA SZCZEGÓŁOWE**

### **2.1. Uprawnienia osób pełniących stały dyżur (kierownika zmiany i dyżurnego):**

- 2.1.1. wydawanie poleceń pracownikom Urzędu w sprawach należących do kompetencji stałego dyżuru podczas nieobecności Prezesa Urzędu;
- 2.1.2. przyjmowanie i przekazywanie sygnałów związanych z realizacją zadań obronnych z lub do jednostek, o których mowa w pkt 1.1.3;
- 2.1.3. egzekwowanie od pracowników Urzędu informacji o stanie realizacji decyzji i zadań otrzymanych od ministra właściwego ds. transportu, Prezesa Urzędu oraz ujętych w Planie Operacyjnym Funkcjonowania Urzędu w celu uaktualniania dokumentacji stałego dyżuru;
- 2.1.4. wykorzystywanie w celach służbowych przydzielonych środków transportowych, o których mowa w załączniku nr 4 do niniejszej instrukcji.

## **2.2. Zadania osób pełniących stały dyżur:**

- 2.2.1. znajomość Instrukcji stałego dyżuru w Urzędzie;
- 2.2.2. znajomość struktury organizacyjnej Urzędu;
- 2.2.3. znajomość aktualnego stanu realizacji decyzji i zadań, o których mowa w pkt 2.1.3;
- 2.2.4. znajomość sygnałów powszechnego ostrzegania i alarmowania zgodnie z „Tabelą sygnałów alarmowych” znajdującą się w pomieszczeniu stałego dyżuru;
- 2.2.5. umiejętność posługiwania się środkami łączności oraz urządzeniami biurowymi, znajdującymi się na wyposażeniu stałego dyżuru;
- 2.2.6. utrzymywanie łączności z Prezesem Urzędu i jednostkami, o których mowa w pkt 1.1.3;
- 2.2.7. przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 2.2.8. osobiste powiadomienie kierownictwa Urzędu o obowiązku stawienia się w miejscu pracy, w kolejności ustalonej w planie powiadamiania;
- 2.2.9. przyjmowanie oraz przekazywanie adresatom informacji i decyzji;
- 2.2.10. przyjmowanie sygnałów o zagrożeniach oraz ogłaszanie i odwoływanie alarmów – zgodnie z „Tabelą sygnałów alarmowych”;
- 2.2.11. opracowanie zbiorczej informacji dobowej oraz osobistego przekazanie tej informacji Prezesowi Urzędu do godz. 8.30;
- 2.2.12. określenie toku pełnienia dyżuru, w tym stałych czynności, o których mowa w załączniku nr 5 do niniejszej instrukcji;
- 2.2.13. utrzymanie ciągłości funkcjonowania stałego dyżuru zgodnie z niniejszą instrukcją.

## **2.3. Zadania zmiany przyjmującej stały dyżur:**

- 2.3.1. przyjęcie dokumentacji stałego dyżuru;
- 2.3.2. przyjęcie wyposażenia pomieszczeń stałego dyżuru;
- 2.3.3. sprawdzenie sprawności środków łączności oraz urządzeń biurowych będących na wyposażeniu stałego dyżuru;
- 2.3.4. sprawdzenie dostępności środków transportu wraz z kierowcami, wyznaczonymi do dyspozycji stałego dyżuru;
- 2.3.5. zapoznanie się ze zbiorczą informacją dobową, o której mowa w pkt 2.2.11;
- 2.3.6. potwierdzenie faktu przyjęcia stałego dyżuru w dzienniku działania;

## **2.4. Zadania zmiany zdającej stały dyżur:**

- 2.4.1. uaktualnienie dziennika działania i przekazanie zmianie przyjmującej stały dyżur;
- 2.4.2. zapoznanie zmiany przyjmującej stały dyżur ze zbiorczą informacją dobową, o której mowa w pkt 2.2.11;
- 2.4.3. przedstawienie spraw wymagających dalszego działania w trakcie kolejnej zmiany wraz z ewentualną informacją o sposobie i terminie ich realizacji;
- 2.4.4. zapoznanie zmiany przyjmującej stały dyżur z miejscem pobytu Prezesa Urzędu oraz wydanych przez niego decyzjach dotyczących stałego dyżuru;
- 2.4.5. przygotowanie dokumentacji i wyposażenie pomieszczeń do przekazania zmianie przyjmującej stały dyżur;
- 2.4.6. potwierdzenie faktu przekazania stałego dyżuru w dzienniku działania.



**2.5. Zadania i obowiązki kierowcy pojazdu służbowego przydzielonego na potrzeby stałego dyżuru:**

- 2.5.1. pozostanie w dyspozycyjności i utrzymanie kontaktu telefonicznego z osobami pełniącymi stały dyżur;
- 2.5.2. przewóz osób oraz przesyłek i przedmiotów do miejsca wskazanego przez kierownika zmiany bądź dyżurnego stałego dyżuru;
- 2.5.3. odpowiada za gotowość pojazdu służbowego przydzielonego przez Prezesa Urzędu zgodnie z wykazem, o którym mowa w załączniku nr 4 do niniejszej instrukcji.

**3. INFORMACJE DODATKOWE**

**3.1. Wykaz załączników**

Załącznik 1 – Schemat powiadamiania w ULC

Załącznik 2 – Schemat łączności telefonicznej

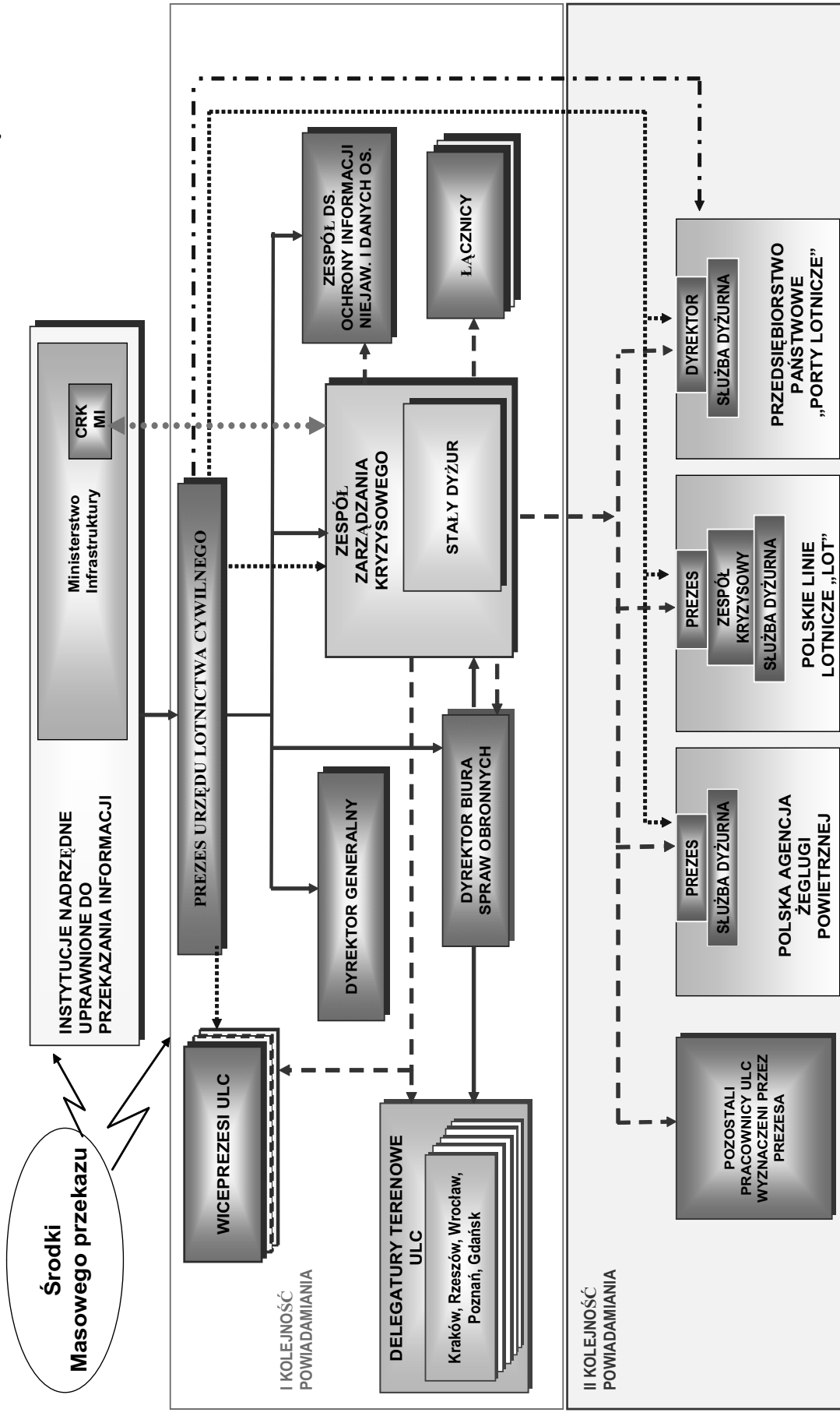
Załącznik 3 – Wykaz pracowników Urzędu wyznaczonych do stałego dyżuru

Załącznik 4 – Wykaz środków transportu stałego dyżuru

Załącznik 5 – Stałe czynności zmiany dyżurnej

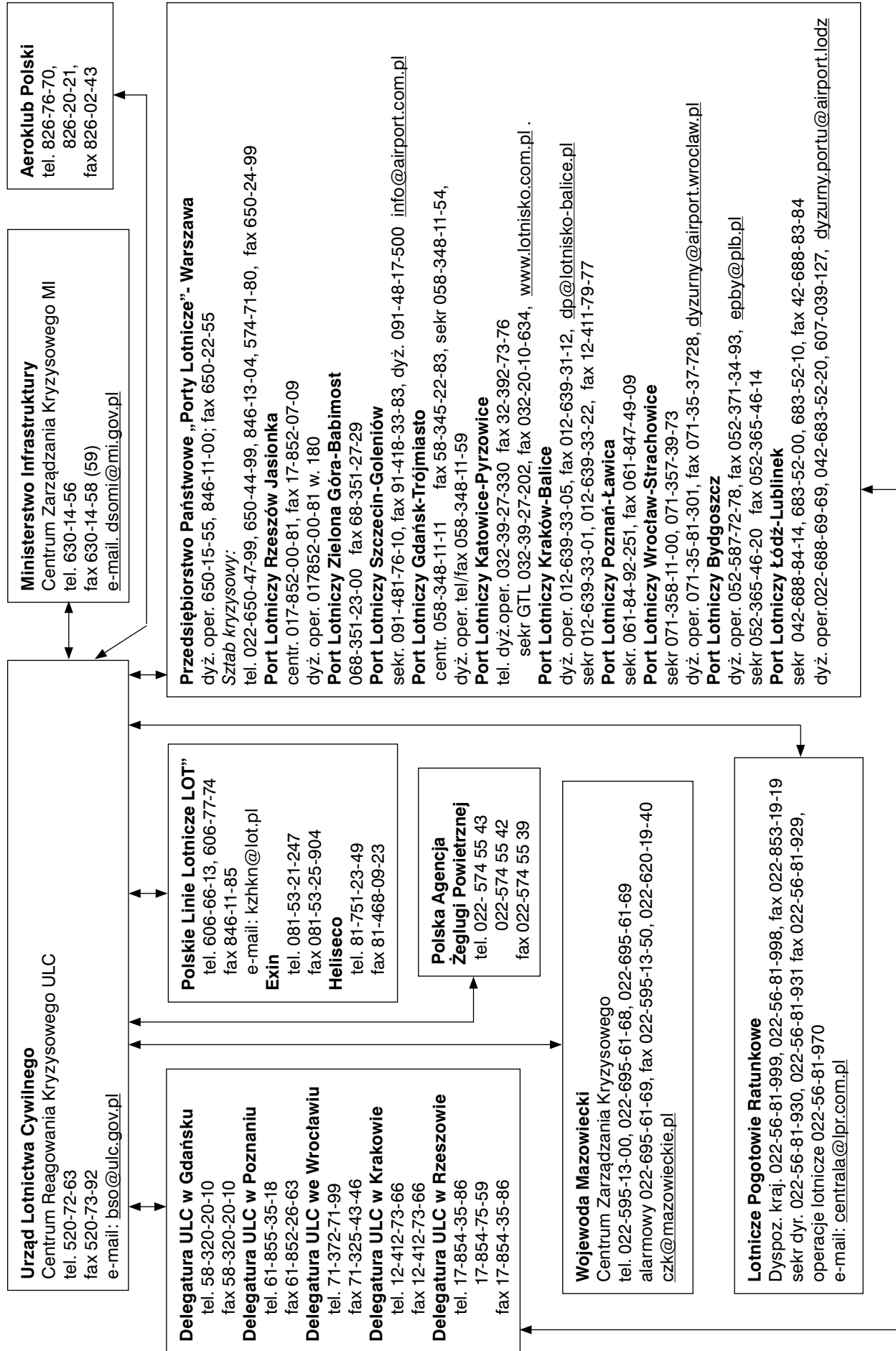
Załącznik nr 1

**SCHEMAT POWIADAMIANIA W ULC**



Załącznik nr 2

## SCHEMAT ŁĄCZNOŚCI TELEFONICZNEJ



Załącznik 3

**W Y K A Z**  
**pracowników ULC wyznaczonych do składu stałego dyżuru (wzór)**

I.p.	Imię i nazwisko pracownika	Komórka organizacyjna w ULC	Stanowisko	A d r e s (miejsce zamieszkania)	Telefon służbowy domowy (komórkowy)	Klauzula poświadczenia (termin ważności)	Uwagi
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							

Załącznik 4

**W Y K A Z**  
**ŚRODKÓW TRANSPORTU STAŁEGO DYŻURU**

Lp	Nazwa i typ pojazdu	Nr rejestracyjny pojazdu	Nazwisko kierowcy	A d r e s (miejsce zamieszkania)	Telefon - służbowy - domowy	Uwagi
1.						
2.						
3.						
4.						

## Załącznik nr 5

### STAŁE CZYNNOŚCI ZMIANY DYŻURNEJ

#### I. Ustalenia dotyczące składania codziennych zbiorczych meldunków

W ramach systemu stałych dyżurów ustala się następujący tryb składania codziennych zbiorczych meldunków:

- a) do godz. 7.30 składają nadzorowane jednostki organizacyjne lotnictwa cywilnego kierownikowi zmiany (dyżurnemu) stałego dyżuru w Urzędzie;
- b) do godz. 8.30 kierownik zmiany stałego dyżuru w Urzędzie składa meldunek Prezesowi Urzędu. Po akceptacji jego treści przez Prezesa Urzędu, składa meldunek do zespołu stałego dyżuru Ministerstwa Infrastruktury;
- c) ponadto na polecenie Ministra Infrastruktury, Prezesa Urzędu mogą być wprowadzone meldunki uzupełniające (doraźne), których treść i zakres może odbiegać od codziennych zbiorczych meldunków.

#### II. Spożywanie posiłków i odpoczynek nocny osób pełniących stały dyżur

1. Spożywanie posiłków i odpoczynek osób pełniących stały dyżur odbywa się w Centrum Reagowania Kryzysowego (CRK) Urzędu lub innych pobliskich właściwych pomieszczeniach.
2. Zmianie dyżurnej przysługuje całodzienne wyżywienie w systemie: śniadanie – obiad – kolacja.
3. Spożywanie posiłków odbywa się w systemie zmianowym – zapewniając stałą obecność osób dyżurnych w Centrum Reagowania Kryzysowego.
4. Odpoczynek nocny dla kierownika zmiany dyżurnej i dyżurnego organizuje się w pokoju nr 263 lub innym, sąsiednim pomieszczeniu w godzinach od 22.00 do 6.00 dnia następnego.
5. Czas i kolejność odpoczynku ustala kierownik zmiany.

#### III. Inne niezbędne ustalenia

1. W przypadku uruchomienia systemu stałego dyżuru, wyznaczony kierowca samochodu służbowego pozostaje w dyspozycji na telefon w dzień i nocy, do realizacji zadań postawionych przez osoby pełniące stały dyżur.
2. W sytuacjach szczególnych stały dyżur działa następująco:
  - a) w przypadku pożaru – zgodnie z instrukcją przeciwpożarową;
  - b) w przypadku niestawienia się osoby (osób) wyznaczonej do pełnienia stałego dyżuru, właściwi ich przełożeni wyznaczają ze składu stałego dyżuru, następną osobę i zapewniają działanie stałego dyżuru w zmienionym składzie do czasu przybycia osoby uzupełniającej zmianę;
  - c) w przypadku choroby osoby pełniącej stały dyżur – wzywa się pogotowie ratunkowe lub, w zależności od sytuacji i rodzaju choroby – podejmuje się decyzję o przewiezieniu chorego do lekarza lub na pogotowie ratunkowe. W miejsce chorego wzywa się następną osobę ze składu stałego dyżuru;
  - d) osoby, które kończą stały dyżur o godz. 9.00 zwalniają się w tym dniu od zajęć służbowych (pracy) i udają się na odpoczynek.

## 84

### OBWIESZENIE NR 21 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 czerwca 2008 r.

#### w sprawie listy instruktorów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

Na podstawie § 24 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 230, poz. 1956) ogłasza się, co następuje:

Do listy instruktorów szkolenia, stanowiącej załącznik do obwieszczenia Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 kwietnia 2007 r. w sprawie listy instruktorów szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa

cywilnego (Dz. Urz. ULC Nr 3, poz. 10), dopisuje się następujących instruktorów:

Lp.	Imię	Nazwisko	Nr wpisu
26	Jacek	Rogowski	ULC-LOB-3-MBS/580/07
27	Krzysztof	Gajda	ULC-LOB-3-MBS/580/07
28	Zbigniew	Adamus	ULC-LOB-3-MBS/580/07

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 85

### OBWIESZCZENIE NR 22 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 lipca 2008 r.

#### w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik 17 – „Ochrona” (wydanie ósme)<sup>2)</sup> – 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 późn. zm.<sup>3)</sup>), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

<sup>2)</sup> Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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 70, poz. 700 i 701.

86

**DECYZJA NR 21  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 30 lipca 2008 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, z późn. zm. <sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się:

- 1) zmianę granic poziomych stref TRA 23, TRA 24 oraz zmianę granic poziomych i pionowych stref TRA 23A i TRA 24A:

Granice poziome	Granice pionowe (AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
<p><b>EP TRA 23</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 52°05'00"N 018°49'00"E</li> <li>2) 52°09'18"N 019°11'12"E</li> <li>3) 52°08'30"N 019°28'40"E</li> <li>4) 51°55'50"N 019°26'50"E</li> <li>5) 51°48'40"N 019°05'00"E</li> <li>6) 51°58'15"N 018°47'45"E</li> <li>1) 52°05'00"N 018°49'00"E</li> </ol> <p>z wyłączeniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 52°04'27"N 019°16'20"E</li> <li>2) 52°04'20"N 019°23'20"E</li> <li>3) 51°55'30"N 019°21'30"E</li> <li>4) 51°57'27"N 019°07'47"E</li> <li>5) 52°00'02"N 019°17'31"E</li> <li>1) 52°04'27"N 019°16'20"E</li> </ol> <p><b>EP TRA 23A</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 52°04'40"N 019°03'30"E</li> <li>2) 52°04'27"N 019°16'20"E</li> <li>3) 52°00'02"N 019°17'31"E</li> <li>4) 51°57'27"N 019°07'47"E</li> <li>5) 51°58'30"N 019°00'20"E</li> <li>1) 52°04'40"N 019°03'30"E</li> </ol>	<p><b>FL135</b> 1700m (5500ft)</p>		

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.



<p><b>EP TRA 24</b></p> <p>1) 51°47'00"N 020°04'00"E                  2) 51°36'40"N 020°24'00"E                  3) 51°32'00"N 020°23'40"E                  4) 51°22'40"N 020°15'00"E                  5) 51°29'30"N 019°50'10"E                  6) 51°35'20"N 019°45'00"E                  1) 51°47'00"N 020°04'00"E</p> <p>z wyłączeniem:</p> <p>1) 51°42'20"N 020°06'30"E                  2) 51°40'00"N 020°10'30"E                  3) 51°35'50"N 020°17'40"E                  4) 51°33'57"N 020°15'09"E                  5) 51°38'42"N 020°07'05"E                  6) 51°39'45"N 020°00'13"E                  1) 51°42'20"N 020°06'30"E</p> <p><b>EP TRA 24A</b></p> <p>1) 51°38'42"N 020°07'05"E                  2) 51°33'57"N 020°15'09"E                  3) 51°29'50"N 020°09'40"E                  4) 51°38'00"N 019°56'00"E                  5) 51°39'45"N 020°00'13"E                  1) 51°38'42"N 020°07'05"E</p>	<p style="text-align: center;"><u>FL135</u> 1700m (5500ft)</p>	<p style="text-align: center;">Wymagane zezwolenie ATC Zgodnie z AUP</p>	<p style="text-align: center;">Strefa kolizyjna z TMA WARSZAWA Patrz ENR 2.3-1</p>
--	--	--	--

2) wprowadzenie nowych granic MATZ EPMB:

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe	Okres aktywności	Częstotliwość/ Znak wywoławczy/	Język
<p style="text-align: center;"><b>MATZ MALBORK (EPMB)</b></p>	<p>1) 53°59'58"N 018°31'28"E                  2) 54°03'20"N 018°51'59"E                  3) 54°04'31"N 019°13'30"E                  4) 54°05'20"N 019°28'50"E                  5) 54°06'17"N 019°44'32"E                  6) 54°07'00"N 019°57'00"E                  7) 53°55'30"N 019°57'00"E                  8) 53°54'59"N 019°44'32"E                  9) 53°54'30"N 019°30'30"E                  10) 53°52'38"N 019°07'04"E                  11) 53°51'21"N 018°51'23"E                  12) 53°49'20"N 018°31'32"E                  1) 53°59'58"N 018°31'28"E</p>				
<p style="text-align: center;"><b>MATZ EPMB A</b></p>	<p>1) 54°03'20"N 018°51'59"E                  2) 54°04'31"N 019°13'30"E                  3) 53°52'38"N 019°07'04"E                  4) 53°51'21"N 018°51'23"E                  1) 54°03'20"N 018°51'59"E</p>	<p style="text-align: center;"><u>1350m (4500ft)</u> GND</p>	<p style="text-align: center;">H24</p>		
<p style="text-align: center;"><b>MATZ EPMB B</b></p>	<p>1) 53°59'58"N 018°31'28"E                  2) 54°03'20"N 018°51'59"E                  3) 53°51'21"N 018°51'23"E                  4) 53°49'20"N 018°31'32"E                  1) 53°59'58"N 018°31'28"E</p>	<p style="text-align: center;"><u>1350m (4500ft)</u> 1050m (3500ft) AMSL</p>	<p style="text-align: center;">H24</p>		

<b>MATZ EPMB C</b>	1) 54°04'31"N 019°13'30"E 2) 54°05'20"N 019°28'50"E 3) 53°54'30"N 019°30'30"E 4) 53°52'38"N 019°07'04"E 1) 54°04'31"N 019°13'30"E	<u>FL095</u> GND	H24		
<b>MATZ EPMB D</b>	1) 54°05'20"N 019°28'50"E 2) 54°06'17"N 019°44'32"E 3) 53°54'59"N 019°44'32"E 4) 53°54'30"N 019°30'30"E 1) 54°05'20"N 019°28'50"E	<u>FL105</u> 1050m (3500ft) AMSL	H24		
<b>MATZ EPMB E</b>	1) 54°06'17"N 019°44'32"E 2) 54°07'00"N 019°57'00"E 3) 53°55'30"N 019°57'00"E 4) 53°54'59"N 019°44'32"E 1) 54°06'17"N 019°44'32"E	<u>FL105</u> 1700m (5500ft) AMSL	H24		

- 3) zmianę dolnej granicy pionowej TSA08B z FL125 na FL135;  
4) zmianę górnej granicy pionowej stref:  
a) MATZ EPBY z poziomu FL125 na FL135,  
b) MATZ EPTM z 1050mAMSL (3500ft) na 1700mAMSL (5500ft),  
c) MATZ EPLY z 1050mAMSL (3500ft) na 1700mAMSL (5500ft),  
5) zmianę górnej granicy pionowej CTR EPBY z poziomu FL125 na FL135;  
6) wprowadzenie nowych granic poziomych Sektora D TMA EPP0:

#### SEKTOR D

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 1)  | 52°58'51"N | 015°33'30"E |
| 2)  | 53°11'18"N | 016°34'37"E |
| 3)  | 53°07'15"N | 017°32'10"E |
| 4)  | 52°57'24"N | 017°33'21"E |
| 5)  | 52°52'24"N | 017°33'58"E |
| 6)  | 52°40'17"N | 018°00'00"E |
| 7)  | 51°59'48"N | 018°00'00"E |
| 8)  | 51°45'00"N | 017°40'42"E |
| 9)  | 51°37'03"N | 016°00'00"E |
| 10) | 52°01'40"N | 015°38'26"E |
| 11) | 52°10'46"N | 015°31'08"E |
| 1)  | 52°58'51"N | 015°33'30"E |

- 7) wprowadzenie nowych granic TMA EPGD:

#### SEKTOR A

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- |    |            |             |
|----|------------|-------------|
| 1) | 54°28'30"N | 018°28'30"E |
| 2) | 54°26'56"N | 018°32'40"E |
| 3) | 54°25'09"N | 018°47'50"E |
| 4) | 54°23'00"N | 019°00'00"E |
| 5) | 54°17'00"N | 019°08'00"E |
| 6) | 54°09'00"N | 019°00'00"E |
| 7) | 54°03'20"N | 018°51'59"E |
| 8) | 53°59'58"N | 018°31'28"E |
| 9) | 53°58'38"N | 018°23'30"E |

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 10) | 54°15'00"N | 017°50'00"E |
| 11) | 54°21'41"N | 017°50'00"E |
| 12) | 54°23'23"N | 018°02'56"E |
| 13) | 54°30'59"N | 018°01'09"E |
| 14) | 54°35'50"N | 018°18'27"E |
| 15) | 54°30'00"N | 018°23'00"E |

1) 54°28'30"N 018°28'30"E  
Dolna granica pionowa: 550m (1804ft)  
Górna granica pionowa: 1050m (3500ft)

#### SEKTOR B

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- |     |            |             |
|-----|------------|-------------|
| 1)  | 54°41'01"N | 018°36'15"E |
| 2)  | 54°29'45"N | 018°55'23"E |
| 3)  | 54°23'00"N | 019°00'00"E |
| 4)  | 54°17'00"N | 019°08'00"E |
| 5)  | 54°09'00"N | 019°00'00"E |
| 6)  | 54°03'20"N | 018°51'59"E |
| 7)  | 53°59'58"N | 018°31'28"E |
| 8)  | 53°58'38"N | 018°23'30"E |
| 9)  | 54°15'00"N | 017°50'00"E |
| 10) | 54°21'41"N | 017°50'00"E |
| 11) | 54°33'58"N | 017°50'00"E |
| 12) | 54°36'41"N | 017°59'38"E |
| 13) | 54°40'42"N | 018°14'38"E |
| 1)  | 54°41'01"N | 018°36'15"E |

Dolna granica pionowa: 1050m (3500ft)  
Górna granica pionowa: 1350m (4500ft)

#### SEKTOR C

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- |    |            |             |
|----|------------|-------------|
| 1) | 54°17'48"N | 017°20'06"E |
| 2) | 54°25'55"N | 017°26'03"E |
| 3) | 54°39'38"N | 017°36'11"E |
| 4) | 54°47'20"N | 017°40'58"E |
| 5) | 54°48'58"N | 018°23'09"E |
| 6) | 54°47'24"N | 018°27'12"E |
| 7) | 54°38'55"N | 018°49'50"E |
| 8) | 54°32'37"N | 019°06'25"E |

- 9) 54°23'00"N 019°00'00"E
- 10) 54°17'00"N 019°08'00"E
- 11) 54°09'11"N 019°16'02"E
- 12) 54°04'31"N 019°13'30"E
- 13) 53°52'38"N 019°07'04"E
- 14) 53°51'21"N 018°51'23"E
- 15) 53°49'20"N 018°31'32"E
- 16) 53°48'02"N 018°18'50"E
- 17) 53°55'23"N 017°59'25"E
- 18) 54°04'14"N 017°58'29"E
- 19) 54°08'16"N 017°51'28"E
- 20) 54°10'32"N 017°48'06"E
- 21) 54°08'54"N 017°34'03"E
- 1) 54°17'48"N 017°20'06"E

Dolna granica pionowa: 1350m (4500ft)

Górna granica pionowa: 2000m (6500ft)

### SEKTOR D

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- 1) 54°17'48"N 017°20'06"E
- 2) 54°25'55"N 017°26'03"E
- 3) 54°39'38"N 017°36'11"E
- 4) 54°47'20"N 017°40'58"E
- 5) 54°48'58"N 018°23'09"E
- 6) 54°47'24"N 018°27'12"E
- 7) 54°38'55"N 018°49'50"E
- 8) 54°32'37"N 019°06'25"E
- 9) 54°23'00"N 019°00'00"E
- 10) 54°17'00"N 019°08'00"E
- 11) 54°09'11"N 019°16'02"E
- 12) 54°04'31"N 019°13'30"E
- 13) 53°52'38"N 019°07'04"E
- 14) 53°50'31"N 019°05'56"E
- 15) 53°38'35"N 018°12'31"E
- 16) 54°04'52"N 017°02'01"E
- 17) 54°10'49"N 017°01'47"E
- 18) 54°16'04"N 017°03'29"E
- 1) 54°17'48"N 017°20'06"E

Dolna granica pionowa: 2000m (6500ft)

Górna granica pionowa: FL095

### SEKTOR E

Granice poziome wyznacza linia łącząca następujące punkty:

- 1) 55°17'24"N 018°23'53"E
- 2) 54°54'46"N 018°57'30"E
- 3) 54°38'16"N 019°21'20"E
- 4) 54°27'20"N 019°39'24"E
- 5) 54°26'33"N 019°52'06"E
- 6) 54°19'18"N 019°36'56"E
- 7) 54°06'38"N 019°29'32"E
- 8) 54°05'20"N 019°28'50"E
- 9) 53°54'30"N 019°30'30"E
- 10) 53°50'31"N 019°05'56"E
- 11) 53°38'35"N 018°12'31"E
- 12) 54°04'52"N 017°02'01"E
- 13) 54°14'27"N 016°35'04"E
- 14) 54°31'06"N 016°48'59"E

- 15) 54°38'52"N 016°55'29"E
- 16) 55°13'15"N 017°22'38"E
- 1) 55°17'24"N 018°23'53"E

Dolna granica pionowa: FL095

Górna granica pionowa: FL245

8) zmianę granic sektorów ACC:

**Sektor EPWW D, wyznaczony linią łączącą następujące punkty:**

1) punkt przecięcia równoleżnika 51°30'42"N z granicą FIR

- 2) 51°37'04"N 016°00'14"E (REP NUTKI)
- 3) 51°38'52"N 016°20'21"E (REP KULUV)
- 4) 51°42'00"N 016°59'51"E (REP XIDNA)
- 5) 51°43'48"N 017°23'56"E (REP BESTO)
- 6) 51°45'00"N 017°40'42"E (REP BADNO)
- 7) 52°42'48"N 017°37'28"E
- 8) 53°11'18"N 016°34'37"E

9) punkt przecięcia równoleżnika 52°43'43"N z granicą FIR

dalej wzdłuż zachodniej granicy FIR do:

1) punktu przecięcia równoleżnika 51°30'42"N z granicą FIR

**Sektor EPWW T, wyznaczony linią łączącą następujące punkty:**

1) punkt przecięcia równoleżnika 51°30'42"N z zachodnią granicą FIR

dalej wzdłuż zachodniej i południowej granicy FIR do

- 2) 50°02'52"N 018°05'52"E
- 3) 50°25'08"N 018°06'36"E
- 4) 50°53'40"N 018°44'18"E (REP BAREX)
- 5) 51°29'18"N 018°00'29"E (REP MIXAT)
- 6) 51°45'00"N 017°40'42"E (REP BADNO)
- 7) 51°43'48"N 017°23'56"E (REP BESTO)
- 8) 51°42'00"N 016°59'51"E (REP XIDNA)
- 9) 51°38'52"N 016°20'21"E (REP KULUV)
- 10) 51°37'04"N 016°00'14"E (REP NUTKI)

1) punkt przecięcia równoleżnika 51°30'42"N z zachodnią granicą FIR

**Sektor EPWW G, wyznaczony linią łączącą następujące punkty:**

- 1) 54°57'13"N 015°55'53"E
- 2) 54°13'51"N 017°24'49"E
- 3) 53°42'22"N 017°00'13"E (REP MAPEX)
- 4) 53°11'18"N 016°34'37"E
- 5) 52°42'48"N 017°37'28"E
- 6) 52°27'07"N 019°48'33"E
- 7) 52°35'51"N 019°59'44"E (REP MOMEN)
- 8) 52°42'16"N 020°19'42"E (REP IDAKO)
- 9) 53°00'00"N 020°30'00"E

10) punkt przecięcia południka 020°30'00"E z północną granicą FIR dalej wzdłuż północnej granicy FIR do:

- 1) 54°57'13"N 015°55'53"E

9) wprowadzenie nowych dróg lotniczych:  
„T/UT545”

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Oznaczenie drogi lotniczej	Znaczący punkt nawigacyjny	Kierunek magnetyczny drogi	Długość /km/	Granice pionowe. Klasyfikacja przestrzeni	Min. ↓	Min. ↑	Szer. drogi lot.	Uwagi
<b>UT545</b>	▲ALUKA	225	93,9	<u>460</u> 285 C		300		
	▲CHOCIWEL NBD (CHO)							
<b>T545</b>	▲ALUKA	225	93,9	<u>285</u> 95 C		100		CDR1,2,3 na/at FL095- FL145
	▲CHOCIWEL NBD (CHO)							

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 31 lipca 2008 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 87

### WYTYCZNE NR 10 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 lipca 2008 r.

#### w sprawie wykorzystania materiału informacyjnego zawartego w opracowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Doc 9849 AN/457

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu ułatwienia realizacji norm i zalecanych metod postępowania określonych w Załączniku 10, tom I „Pomoce radionawigacyjne” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>), w zakresie wdrażania nawigacji satelitarnej w lot-

nictwie cywilnym zaleca się wykorzystanie materiału informacyjnego zawartego w opracowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Doc 9849 AN/457 „Podręcznik GNSS Globalny Satelitarny System Nawigacyjny”.

2. Materiał informacyjny, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych<sup>3)</sup>.

§ 2. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. 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.

<sup>3)</sup> Załącznik do niniejszych wytycznych jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. Żelazna 59, 00-848 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

## 88

### KOMUNIKAT NR 8 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 czerwca 2008 r.

#### na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),

dotyczy wypadku lotniczego Nr **70/05**, który wydarzył się w dniu 22 maja 2005 r. w Michałkowie, na spadochronie Stiletto 170, na którym skok wykonywał mężczyzna, lat 33, mający licencję skoczka kategorii „B” wydaną przez AP oraz wykonanych 150 skoków spadochronowych.

##### 1. Opis okoliczności wypadku:

W dniu 22 maja 2005 r. uczeń-skoczek wykonywał skok spadochronowy z wysokości 4000 m. Skok ucznia był obserwowany przez innego skoczka spadochronowego-observatora. Do wysokości 1500 m skok przebiegał prawidłowo. Na tej wysokości uczeń-skoczek powinien zasygnalizować obserwatorowi rozpoczęcie manewru „rozejścia się” – zwiększenia separacji poziomej pomiędzy skoczkami i przystąpienie do procedury otwarcia spadochronu. Pomimo osiągnięcia wysokości 1500 m, uczeń-skoczek nie dał umówionego sygnału zakończenia zadania. W związku z tym, obserwator na wysokości 1200 m dał sygnał do otwarcia spadochronów. Uczeń-skoczek nie zareagował, pomimo utrzymywania kontaktu wzrokowego i ponawiania sygnałów przez obserwatora. Na wysokości około 700 m obserwator przystąpił do otwarcia swojego spadochronu, cały czas obserwując ucznia-skoczka. Uczeń-skoczek na wysokości 300 m otworzył spadochron główny. W tym samym czasie nastąpiło zadziałanie automatu na spadochronie zapasowym. Obie czasze napełniły się prawidłowo, z tym, że czasza główna wykonała częściowy obrót w lewo, co doprowadziło do rozejścia się czasz i zwiększenie prędkości opadania. Pomimo prób ściągnięcia obu czasz do siebie, uczeń-skoczek z dużą prędkością uderzył w ziemię. Wskutek zderzenia odniósł poważne obrażenia prawej nogi.

Uczeń-skoczek nie potrafił wyjaśnić, dlaczego otworzył spadochron na 300 m wysokości jak również, dlaczego zamiast wypięcia czaszy głównej próbował zmienić ustawienie czasz spadochronów względem siebie.

##### 2. Przyczyna wypadku.

Komisja ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- zainicjowanie otwarcia spadochronu głównego na zbyt małej wysokości, co doprowadziło do zadziałania automatu zamontowanego w spadochronie zapasowym;
- brak wypięcia czaszy głównej i dopuszczenie do lądowania na dwóch czaszach, ustawionych względem siebie w sposób powodujący znaczne zwiększenie prędkości.

##### 3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Komisja po zakończeniu badania nie zaproponowała nowych zaleceń profilaktycznych.

##### 4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie podjął dodatkowych działań profilaktycznych.

##### 5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

#### **Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

89

**KOMUNIKAT NR 9  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 czerwca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy poważnego incydentu lotniczego Nr **031/07**, który wydarzył się w dniu 31 stycznia 2007 r., na lotnisku Warszawa-Okęcie, pomiędzy samolotem Learjet 60, a samolotem Embrajer ERJ 170-100LR.

1. Opis okoliczności poważnego incydentu.

Załoga samolotu Learjet 60 otrzymała zgodę na zajęcie drogi startowej RWY 29 („... line up runway 29”) bez polecenia oczekiwania na pasie („line up and wait”). Załoga Learjet 60 potwierdziła polecenie („lining up”) i zajęła RWY 29, a następnie o godzinie 13.05.29 UTC rozpoczęła start, bez zgody kontrolera TWR. Start samolotu nie był obserwowany przez kontrolera TWR. Oderwanie samolotu Learjet 60 od drogi startowej RWY 29 nastąpiło o godzinie 13:06:57 UTC. O godzinie 13:06:58 UTC, Learjet 60 znajdował się nad skrzyżowaniem dróg startowych RWY 11-29 i RWY 15-33. W tym samym czasie samolot Embrajer ERJ 170 wykonywał lądowanie zgodnie z zezwoleniem i znajdował się na drodze startowej RWY 33 w fazie dobiegu, w odległości około 300 m od skrzyżowania ww. dróg startowych.

2. Przyczyna poważnego incydentu.

Komisja ustaliła, że przyczyną było wykonanie startu, przez załogę samolotu Learjet 60, bez zezwolenia kontrolera organu kontroli lotniska (TWR).

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu poważnego incydentu lotniczego było wydanie przez kontrolera TWR zezwolenia na zajęcie drogi startowej „line up”, zamiast zezwolenia na zajęcie i oczekiwania na drodze startowej „line up and wait” oraz nieobserwowanie przez kontrolera TWR i upewnienie się, czy załoga samolotu Learjet 60 właściwie zrozumiała i wykonała polecenie.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

3.1. W odniesieniu do załogi samolotu Learjet 60: według decyzji władz lotniczych Republiki Federalnej Niemiec.

3.2. Zapoznać personel organów kontroli lotnisk o szczegółach zaistniałego zdarzenia ze szczególnym zwróceniem uwagi na obowiązek stosowania właściwej frazeologii radiotelefonicznej oraz zwróceniem uwagi na obowiązki obserwacji wzrokowej statków powietrznych znajdujących się na drodze startowej w celu zapobiegania wykonywania przez ich załogi nieuprawnionych manewrów.

4. Prezes Urzędu podjął działania profilaktyczne mające na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa lotów oraz zalecił do realizacji poniższe przedsięwzięcia:

4.1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP):

4.1.1. Dokona analizy i ponownego zweryfikowania zapisów w INOP TWR EPWA pod kątem ewentualnego sprecyzowania procedur związanych z operacjami zajmowania pasa startu i lądowania statków powietrznych w przypadku użycia jednego pasa, jak również prowadzenia operacji na dwóch pasach startowych;

4.1.2. Dokona przeglądu i ewentualnej zmiany zapisów dotyczących zajmowania pasa i startu statków powietrznych w INOP-ach pozostałych organów kontroli lotniska w oddziałach terenowych PAŻP;

4.1.3. Przeprowadzi szkolenie personelu organów TWR z ww. procedur ze szczególnym uwzględnieniem stosowania właściwej frazeologii, zmian dotyczących w INOP-ach oraz obowiązku obserwacji statków powietrznych znajdujących się na drodze startowej;

4.1.4. Dokona inspekcji służb TWR, pod kątem stosowania właściwych procedur i obowiązkowej frazeologii lotniczej;

4.1.5. W ramach wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa ESARR-3 (5.4.1) i ESARR-2 (5.1.2), dotyczących promowania bezpieczeństwa i rozpowszechniania doświadczeń pochodzących z badania zdarzeń:

a) PAŻP opracuje materiał dydaktyczny (multimedialny), który będzie wykorzystywany w czasie szkoleń odświeżających dla personelu ATS na podstawie posiadanej dokumentacji, ustaleń i wniosków Komisji z badania Poważnego Incydentu Nr 031/07 oraz podobnych zdarzeń, jakie miały miejsce w organach TWR-FIR EPWW,

b) PAŻP w oparciu o przygotowany ww. materiał, zaplanuje i przeprowadzi w czasie szkoleń odświeżających lub dodatkowych stosowne zajęcia dla całego personelu służb kontroli ruchu lotniczego ze zwróceniem uwagi na wnioski wynikające z badania zdarzeń, które pozwolą na uniknięcie podobnych sytuacji w przyszłości.

4.2. Departament Żeglugi Powietrznej – w ramach nadzoru bieżącego, audytu, kontroli i/lub in-

spekcji dokona w PAŻP sprawdzenia realizacji powyższych zaleceń oraz dokona sprawdzenia czy:

- 4.2.1. Badanie zdarzeń w ATM, prowadzone jest przez upoważnione komórki organizacyjne PAŻP zgodnie z ustalonymi procedurami;
  - 4.2.2. Materiały dydaktyczne opracowane przez PAŻP na podstawie analizy zdarzeń w ATM są wykorzystywane przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego PAŻP podczas szkoleń odświeżających oraz w ramach rozpowszechniania doświadczeń.
5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wpro-

wadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

**Czynnik ludzki**

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

oraz

**Czynnik środowiskowy**

w grupie przyczynowej „**Służby ruchu lotniczego (ATS)/łącność radiowa (COM)/nieporozumienia w ruchu lotniczym – E2**”

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**90**

**KOMUNIKAT NR 10  
PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 czerwca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 196/05**, który wydarzył się w dniu 10 września 2005 r., na samolocie EOL SPECJAL UL-6, pilotowanym przez mężczyznę, lat 38.

1. Opis okoliczności wypadku lotniczego.

W dniu 10 września 2005 r. pilot samolotu wystartował z pasażerką na pokładzie z lotniska Krępa k/Słupska przy bocznym wietrze, w warunkach turbulencji. Po starcie samolot przeleciał około 20 m na małej prędkości i wysokości, po czym nastąpiło przyziemienie. Kilkadziesiąt metrów dalej pilot ponownie oderwał samolot od ziemi. Na wysokości około 1-2 m samolot przechylił się na lewe skrzydło, pilot wyrównał lot i przeszedł do stromego wznoszenia. Podczas wznoszenia na wysokości ok. 40 m pilot schował kłapy. Doszło do przekroczenia krytycznego kąta natarcia skrzydła i zainicjowania autorotacyjnego obrotu samolotu w prawo, połączonego z gwałtowną utratą wysokości. Samolot zderzył się z ziemią w konfiguracji początkowej fazy korkociągu. W wyniku zderzenia z ziemią nastąpiło zniszczenie samolotu. Pilot i pasażerka o własnych siłach opuścili wrak samolotu, oddalając się na bezpieczną odległość w związku z możliwością wybuchu pożaru. Po wypadku pasażerka została odwieziona do szpitala w Słupsku, gdzie stwierdzono u niej złamanie kompresyjne pierwszego kręgu lędźwiowego oraz skręcenie lewego stawu skokowego. Pilot nie zgłaszał żadnych dolegliwości mogących być efektem wypadku.

Komisja ustaliła między innymi, że:

- a) był to pierwszy start pilota z tego lotniska na tym samolocie;
- b) doświadczenie pilota wynosiło: nalot ogólny na samolotach ok. 132 godz., w tym jako dowódca 78 godz., na samolocie EOL SPECJAL UL-6 ok. 65 godz.;
- c) w wyniku zderzenia się samolotu z ziemią częściowemu uszkodzeniu uległo mocowanie systemu ratunkowego GRS.

2. Przyczyna wypadku lotniczego.

Przyczyną wypadku samolotu EOL SPECJAL UL-6 był błąd pilota polegający na utrzymywaniu zbyt małej prędkości podczas wznoszenia w warunkach występującej turbulencji powietrza.

Czynnikami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- przekroczenie całkowitego ciężaru do startu o ok. 25 kg;
- stosunkowo małe doświadczenie pilota;
- woda znajdująca się na górnej powierzchni skrzydeł samolotu, co mogło wpłynąć na zmianę charakterystyki i zwiększenie prędkości przeciągnięcia.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych zaleca:

- a. okoliczności wypadku wykorzystać w corocznej analizie stanu bezpieczeństwa;
  - b. Producentowi samolotu – zwraca się uwagę na konieczność wzmocnienia zamocowania systemu ratunkowego GRS.
4. Prezes Urzędu podjął działania profilaktyczne mające na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa lotów oraz zalecił do realizacji poniższe przedsięwzięcia:
- 4.1. Pilot statku powietrznego – przejść okresowe badania lotniczo-lekarskie, dodatkowe szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie wykonywania startów na samolocie, zgodnie z opracowanym przez instruktora programem szkolenia, złożyć egzamin KWT i KTP.
  - 4.2. Instruktor prowadzący pilota powinien zaplanować loty sprawdzające i na tej podstawie opracować program doszkolenia pilota, zrealizować program i dokonać oceny poziomu wyszkolenia pilota, zgodnie z opracowanym programem oraz przeprowadzić egzamin KWT i KTP.
  - 4.3. Producent samolotu – dokonać sprawdzenia zamocowania systemu ratunkowego GRS na

samolocie w związku z jego zerwaniem, które nastąpiło w wyniku wypadku i uderzenia samolotu w ziemię. O podjętych działaniach powiadomić Prezesa ULC.

- 4.4. Instruktorzy prowadzący szkolenia z uczniami-pilotami samolotowymi powinni omówić okoliczności, przyczyny wypadku oraz zalecenia profilaktyczne. Ponadto przeprowadzić zajęcia na następujące tematy: wykres mocy rozporządkalnej i potrzebnej do lotu poziomego, wykres nadmiaru mocy w zależności od prędkości wznoszenia (biegunowa wznoszenia – II zakres wznoszenia), korkociąg oraz wpływ ciężaru samolotu na właściwości lotne samolotu.
5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikując do kategorii:

#### **Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 91

### **KOMUNIKAT NR 11 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 czerwca 2008 r.

#### **na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 026/07**, który wydarzył się w dniu 30 stycznia 2007 r. na samolocie Zlin 526 F, pilotowanym przez mężczyznę, instruktora, lat 40 oraz 32 letniego ucznia.

#### 1. Opis okoliczności wypadku.

Lot szkolny był wykonywany w celu nauki postępowania w sytuacjach niebezpiecznych. Po wykonaniu dwóch imitacji podejścia do lądowania w terenie przygodnym, załoga przystąpiła do przećwiczenia podejścia do lądowania na lotnisku przy zdławionej mocy silnika, z utratą nadmiaru wysokości przez wykonanie ślizgów i użycie klap. Instruktor polecił uczniowi dokonać oceny sytuacji oraz wykonać niezbędne czynności.

Załoga wykonała podejście do lądowania z prostej, z wysokości około 300 m. W tym czasie uczeń przystąpił do czynności nawiązania łączności radiowej

z kierującym lotami. Nacisnął przypuszczalnie przycisk SPU zamiast przycisk RADIO i podał informację „EMS na prostej do pasa 32”. Uczeń nie ponowił informacji, pomimo braku potwierdzenia przez kierującego lotami. Instruktor nie zareagował na tą sytuację.

Kierujący lotami widząc samolot na prostej, na wysokości 300 m – zbyt dużej do normalnego lądowania – uznał, że samolot nie będzie lądował. Nie upomniał się jednak o żadną informację, pomimo że w poprzednich lotach załoga zgłaszała zamiar awaryjnego lądowania. Tuż po wyprowadzeniu samolotu z głębokiego ślizgu i doprowadzeniu go do wyrównania, kierujący lotami zorientował się o zamiarze lądowania załogi i podał komendę „podwozie”, która okazała się spóźnioną. W konsekwencji doszło do sytuacji, w której kierujący lotami nie będąc świadomy rzeczywistych zamiarów załogi, nie był w stanie prawidłowo rozpoznać zagrożenia i udzielić pomocy załodze.



Załoga wykonując manewr lądowania, nie wypuściła podwozia i przyziemiła samolot „na brzuchu”. Samolot ślizgał się dolną powierzchnią kadłuba i dolną osłoną silnika po zmrożonej nawierzchni około 50 m. Załoga bezpiecznie opuściła kabinę, bez obrażeń. Samolot został uszkodzony.

## 2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- nieprawidłowe rozłożenie uwagi przez instruktora i brak reakcji na błędy w działaniu ucznia,
- brak kontroli położenia podwozia po wyjściu na prostą do lądowania przez szkolonego jak i instruktora oraz w konsekwencji nie wypuszczenie podwozia przed lądowaniem.

Czynnikiem sprzyjającym zaistnieniu wypadku było nieegzekwowanie przez kierującego lotami obo-

wiązku meldowania przez załogę o manewrach i czynnościach wykonywanych nad lotniskiem.

## 3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Komisja po zakończeniu badania zaproponowała, aby z wynikami badań zapoznać instruktorów i organizatorów szkolenia lotniczego jednostek organizacyjnych Aeroklubu Polskiego.

4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego podjął dodatkowych działań profilaktycznych.

5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

### **Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 92

### **KOMUNIKAT NR 12 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 lipca 2008 r.

#### **na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 273/07**, który wydarzył się w dniu 30 czerwca 2007 r. w miejscowości Gotartowice na spadochronie Manta, na którym skok wykonywał mężczyzna, uczeń-skoczek spadochronowy, lat 32.

## 1. Opis okoliczności wypadku.

Uczeń-skoczek, na otwartym spadochronie, znajdując się na wysokości ok. 200 m nad środkiem lotniska, wykonał zakręt i kontynuował lot, kierując się na zachodnią stronę lotniska. Na wysokości ok. 60 m uczeń-skoczek zorientował się, że przeleci nad miejscem wyznaczonym do lądowania. Zmniejszył prędkość postępową i zwiększył prędkość opadania spadochronu. Przelatując nad zachodnią krawędzią lotniska uczeń-skoczek jeszcze bardziej zmniejszył prędkość postępową, co zwiększyło prędkość opadania. Efektem takiego manewrowania spadochronem było „twarde lądowanie” na rozstawione nogi, z lekkim skrętem w lewą stronę. Uczeń-skoczek doznał uszkodzenia podudzia lewej nogi.

## 2. Przyczyna wypadku lotniczego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był

błąd w technice skoku, polegający na nierównomiernym zaciągnięciu linek sterowniczych i lądowaniu z rozstawionymi nogami ze zwiększonym obciążeniem na lewą nogę oraz nieprawidłowa ocena odległości i wysokości wykonywanego manewru.

## 3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zaleciła omówienie zdarzenia ze skoczkami spadochronowymi.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

### **Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 93

### KOMUNIKAT NR 13 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 lipca 2008 r.

na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 153/07**, który wydarzył się w dniu 1 kwietnia 2007 r., w Michałkowie, na spadochronie Navigator 260, na którym skok wykonywał mężczyzna lat 25.

#### 1. Opis okoliczności wypadku.

W dniu 1 kwietnia 2007 r., podczas skoków spadochronowych uczeń-skoczek wykonywał drugi skok w życiu. Skok odbywał się z wysokości 4000 m z użyciem spadochronu typu Navigator 260 z samodzielnym otwarciem czaszy głównej.

Po oddzieleniu się od samolotu w asyście dwóch instruktorów, uczeń-skoczek dokonał otwarcia spadochronu na wysokości około 1700 m. Do ostatniego zakrętu uczeń-skoczek wykonał wszystkie czynności prawidłowo. Po wykonaniu zakrętu, lecąc pod wiatr, dokonywał niewielkich korekt kierunku lotu. Będąc na wysokości 5 m nad ziemią, uczeń-skoczek zaciągnął linki sterownicze i doprowadził do całkowitego ograniczenia prędkości postępowej oraz opadania. Konsekwencją takiego sterowania było doprowadzenie do przeciągnięcia aerodynamicznego czaszy spadochronu i znacznego zwiększenia opadania ucznia-skoczka z jednoczesnym obrotem w prawo. Skutkiem tego, uczeń-skoczek podczas przyziemienia na rozstawione nogi, przewrócił się doznając poważnych obrażeń ciała.

Ponadto Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych w trakcie badania stwierdziła między innymi następujące nieprawidłowości w systemie szkoleniowym ośrodka szkolenia: „

- stosowanie listy załadowczej niezgodnej z wymaganiami zawartymi w pkt. 4.4.1, 4.4.2, 4.4.3 i 4.4.4 załącznika nr 4 „Spadochrony” rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. (Dz. U. Nr. 107 poz. 904);
- dokumentacja szkoleniowa poszczególnych uczniów - skoczków nie była dostępna do jej doraźnej kontroli;
- w przypadku osób mających większą liczbę skoków, a nieposiadających świadectwa kwalifikacji, chociaż z formalnego punktu widzenia posiadających status ucznia-skoczka, nie była prowadzona dokumentacja wyszkoleniowa przez instruktorów, pełniących w danym skoku nadzór nad takim uczniem-skoczkiem. Dotyczyło to zwłaszcza uczniów-skoczków, którzy szkolenie rozpoczęli w innych podmiotach;

- brak systemu zapewniającego kontrolę, która ograniczała się do sprawdzenia przed skokami, czy sprzęt posiada kartę zestawu spadochronowego z ważnym dopuszczeniem do skoków oraz automat spadochronowy;
- szkolenie teoretyczne zostało rozpoczęte przez podmiot w dniu poprzedzającym uzyskanie certyfikatu upoważniającego do prowadzenia tego szkolenia;”

#### 2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice lądowania, polegający na przyziemieniu na jedną nogę.

#### 3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

W związku z krótkim okresem wdrażania systemu organizacyjnego – uzyskania certyfikatu przez podmiot i stwierdzeniem odstępstw Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zaleciła prowadzenie okresowego monitorowania prawidłowości jego stosowania.

#### 4. Prezes Urzędu zalecił do realizacji:

Dyrektorowi Departamentu Personelu Lotniczego ULC

- 4.1. Oprócz planowanych audytów i kontroli doraźnej, dodatkowo monitorować Ośrodek pod kątem wdrażania i stosowania wprowadzonego systemu organizacyjnego, zgodnie z uzyskanym certyfikatem.
5. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych zdarzenie klasyfikuje do kategorii:

#### **Czynnik ludzki**

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

oraz

#### **Czynnik organizacyjny**

w grupach przyczynowych „**Szkolenie – O2**”  
i „**Standardy, kontrole i audyty – O3**”

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 94

### KOMUNIKAT NR 14 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 236/07**, który wydarzył się 14 czerwca 2007 r. w miejscowości Krępa k. Słupska, na spadochronie Monarch, na którym skok wykonywał mężczyzna, skoczek spadochronowy zawodowy.

#### 1. Opis okoliczności wypadku.

Skoczek spadochronowy wykonywał czwarty zakręt podczas podejścia do lądowania. Nie zabezpieczył sobie odpowiedniej wysokości do wykonania tego typu manewru i zaczepił jedną nogą o nierówność terenową. W wyniku zderzenia z ziemią skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

#### 2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) ustaliła, że przyczyną wypadku było zakończenie ostatniego zakrętu przed lądowaniem na zbyt małej wysokości, co podczas przyziemienia doprowadziło do zaczepienia przez skoczka nogą o nierówność terenu.

#### 3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

3.1 Przeprowadzić szkolenie skoczków macierzystego aeroklubu w zakresie zasad bezpiecz-

nego lądowania. Podczas szkolenia położyć szczególny nacisk na przewidywanie warunków podczas lądowania takich jak: ukryte nierówności terenu, kierunek wiatru w stosunku do wysokich drzew, co może wiązać się ze zwiększoną utratą wysokości, koncentracja na czynnościach podczas skoku od chwili omówienia zadania do lądowania;

3.2 Zwrócić uwagę skoczków spadochronowych na skutki popełnianych błędów podczas wykonywania skoków spadochronowych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

#### **Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 95

### KOMUNIKAT NR 15 PRZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr102/03**, który wydarzył się w dniu 17 lipca 2003 r. na paralotni Nova Rotor L, pilotowanej przez mężczyznę, lat 38.

#### 1. Opis okoliczności wypadku.

Grupa paralotniarzy wykonywała loty rekreacyjne. Loty nie odbywały się w sposób sformalizowany i nie

były wykonywane w ramach jakiejkolwiek organizacji. Pilot uczestniczący w wypadku, dołączył do grupy jako ostatni. Paralotniarze byli wyposażeni w radiotelefony i utrzymywali między sobą łączność radiową.

Pilot na paralotni Nova Rotor L leciał odchylony w prawo około 500 m w stosunku do toru lotu reszty paralotniarzy. Wykonywał przelot nad budynkami, utrzymując niewielką wysokość. Następnie na wysokości około 5 m kontynuował lot nad pustym boiskiem. Na jego skraju pilot rozpoczął wznoszenie, które doprowadziło do zderzenia z linią energetyczną. W wyniku zderzenia pilot poniósł śmierć na miejscu. Ponadto została znacznie uszkodzona paralotnia z napędem oraz zerwana linia przesyłowa średniego napięcia (15 kV).

Tuż przed zderzeniem z linią energetyczną, pilot uniósł nogi w celu ominięcia przeszkody. Świadczy to o zbyt późnym dostrzeżeniu linii przez pilota, co mogło być spowodowane oślepiającym słońcem. Podczas lotu, pilot paralotni utrzymywał również łączność radiową z resztą pilotów i w czasie prowadzonej korespondencji radiowej nie zgłaszał żadnych uwag, dotyczących stanu technicznego paralotni, czy jakichkolwiek problemów z lotem.

2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku było wykonywanie lotu na małej wysokości, co doprowadziło do zderzenia z energetyczną linią elektryczną, a w konsekwencji do śmierci pilota.

Komisja nie wyklucza, że pilot mógł nie zauważyć przeszkody z powodu wykonywania lotu na zachód – dokładnie w stronę zachodzącego słońca.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się z informacjami zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

#### **Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 96

### **KOMUNIKAT NR 16 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 163/07**, który wydarzył się w dniu 13 maja 2007 r. w Gotartowicach, na spadochronie Fury, na którym pierwszy skok w życiu wykonywał mężczyzna lat 20.

1. Opis okoliczności wypadku.

Uczeń-skoczek wykonywał swój pierwszy w życiu skok. Przed skokiem, wraz z innymi uczniami, uczeń-skoczek został przygotowany do skoków przez instruktora szkolącego. Uczestniczył w zajęciach naziemnych w zakresie: opuszczania pokładu samolotu, rozplanowania skoku i miejsca lądowania, a także powtórzenia zasad postępowania w sytuacjach awaryjnych. Spadochron został ułożony i przygotowany do skoku przez instruktora, a uczeń-skoczek był wyposażony w radiotelefon. Skok od momentu otwarcia

przebiegał prawidłowo. Po otwarciu spadochronu uczeń-skoczek rozpoczął manewrowanie spadochronem. Przeleciał nad obszarem lotniska i na wysokości około 400 m kontynuował lot nad lasem. Gdy był na wysokości 100 m instruktor zauważył, że uczeń-skoczek ustawił się dokładnie pod wiatr z zamiarem lądowania. Mimo wyposażenia ucznia-skoczka w radiotelefon, instruktor nie był w stanie przekazywać instrukcji drogą radiową ze względu na przypadkowe włączenie przycisku nadawania przez taśmę piersiową uprząży spadochronu. Lądowanie ucznia-skoczka odbyło się w lesie, na drzewach, których wysokość wynosiła około 12-15 m. W wyniku „zgaszenia” czaszy spadochronu w czasie „przechodzenia” przez korony drzew, uczeń-skoczek zderzył się z ziemią ze zwiększoną prędkością opadania, doznając poważnych obrażeń.

2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było niezastosowanie się ucznia-skoczek do wcześniej ustalonego planu wykonania skoku i opuszczenie wyznaczonego obszaru, wskutek czego doszło do lądowania na drzewach poza terenem lotniska.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był brak doświadczenia ucznia-skoczek.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Komisja nie wystosowała zaleceń profilaktycznych uznając działanie instruktora, polegające na ścięciu wystającego przycisku nadawania na radiotelefonie za wystarczające, aby uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości. Na podstawie powyższych działań

profilaktycznych zaleca się, aby instruktorzy skoków spadochronowych sprawdzili czy podobna sytuacja, ograniczająca komunikację pomiędzy uczniem-skoczkiem a instruktorem, może zaistnieć podczas nadzorowanych przez nich skoków.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych zdarzenie klasyfikuje do kategorii:

**Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

97

**KOMUNIKAT NR 17  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 419/07**, który wydarzył się w dniu 22 września 2007 r. w miejscowości Jeżów Sudecki, na spadochronie Para Foil 2000, na którym skok wykonywał mężczyzna, skoczek spadochronowy, lat 47.

1. Opis okoliczności wypadku.

Skoczek uczestniczył w VII Zawodach Spadochronowych „Parachutist Over Phorty Society” Polska. W trzeciej serii skoków otwarcie spadochronu i lot przebiegał prawidłowo do momentu lądowania. Skoczek chcąc przyziemić na specjalnie wyłożony do tego celu materac, zahaczył o jego krawędź, doznając poważnych obrażeń lewej nogi.

2. Przyczyny wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego była:

- stosunkowo nieduża liczba skoków wykonana w ostatnich kilku miesiącach, która w naturalny sposób wpłynęła na obniżenie poziomu skoków;

- podjęcie decyzji o zmianie typu spadochronu w trakcie zawodów.

3. Propozycje zaleceń profilaktycznych ogłoszone w uchwale PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzoną dokumentacją zdarzenia lotniczego nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, wypadek klasyfikuję do kategorii:

**Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

98

**KOMUNIKAT NR 18  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 274/07**, który wydarzył się w dniu 30 października 2007 r. w miejscowości Radawiec, gdzie skoczek spadochronowy, mężczyzna lat 30, wykonywał 161 skok na spadochronie typu Sabre 190.

1. Opis okoliczności wypadku.

Skoczek wykonywał skok na spadochronie Sabre -190. Po otwarciu spadochronu, skoczek rozpoczął szybowanie na otwartej czaszy w kierunku strefy lądowania. Po zbliżeniu się do strefy lądowania, skoczek wykonał ostatni zakręt na wysokości 50 m, ustawił się pod wiatr i taki kierunek utrzymywał do momentu przyziemienia. Skoczek rozpoczął hamowanie na wysokości ok. 2 m i przyziemił z dużą prędkością. W wyniku tak przeprowadzonego lądowania, skoczek doznał zwichnięcia stawu skokowego oraz złamania kości strzałkowej.

2. Przyczyna wypadku lotniczego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie raportu końcowego z wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego był zbyt

późno rozpoczęty manewr hamowania, co spowodowało zbyt dużą prędkość przyziemienia.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zaakceptowała zastosowane przez macierzysty aeroklub następujące środki profilaktyczne: „przeprowadzono odprawę, na której omówiono wypadek i przedstawiono sposoby prawidłowego lądowania na spadochronach szybujących, a szczególnie na czaszach tzw. szybkich”.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

**Czynnik ludzki**

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne-H4**”

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

99

**KOMUNIKAT NR 19  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 320/07**, który wydarzył się w dniu 29 lipca 2007 r. w miejscowości Chrynno, na spadochronie Sabre 2-150, na którym 182 skok wykonywała kobieta, lat 38, skoczek spadochronowy.

1. Opis okoliczności wypadku.

Skoczek spadochronowy w trakcie opadania, na otwartym spadochronie, planując lądowanie z długiej prostej, wykonała zakręt na wysokości około 350 m. W końcowej fazie podejścia do lądowania, przed

przyziemieniem ściągnęła linki sterownicze w celu zmniejszenia prędkości opadania czaszy i wyrównania lotu. Zorientowała się jednak, że znajduje się na zbyt niskiej wysokości by wyrównać lot. Przygotowała się więc do twardego lądowania, uginając nogi i naprężając mięśnie. Skoczek przyziemiła z dużą prędkością pionową, doznając poważnego obrażenia lewej nogi.

## 2. Przyczyny wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków otnicznych na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego było zbyt późne ściągnięcie linek sterowniczych w końcowej fazie lądowania, co spowodowało przyziemienie ze zwiększoną prędkością opadania.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- brak dostatecznej koncentracji podczas wykonywania skoku;
- nierówność terenowa, mająca wpływ na charakter doznanych obrażeń;

- krótki czas przygotowania skoczka do wykonania skoku;
- rozproszenie uwagi skoczka przez przelatującego nieopodal ptaka.

## 3. Propozycje zaleceń profilaktycznych ogłoszone w uchwale PKBWL.

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

## 4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

Czynnik ludzki

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

# 100

## KOMUNIKAT NR 20 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 lipca 2008 r.

### na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 307/07**, który wydarzył się w dniu 21 lipca 2007 r. w Elblągu, na spadochronie szkolnym Mars-330, na którym 3 skok wykonywał mężczyzna, uczeń-skoczek, lat 29.

## 1. Opis okoliczności wypadku.

Na lotnisku Aeroklubu Elbląskiego organizowano skoki spadochronowe, w których uczestniczył uczeń-skoczek, wykonujący trzeci skok w życiu. Po otwarciu spadochronu, uczeń-skoczek rozpoczął szybowanie na otwartej czaszy w kierunku strefy lądowania, ustawił się na prostej do lądowania, na wysokości około 150 m. Na zmniejszonej prędkości postępowej zbliżał się do miejsca wyznaczonego lądowania. Będąc na wysokości około 7 m, zaciągnął linki sterownicze i utrzymywał je w jednej pozycji, czym doprowadził

do utraty prędkości postępowej. Skoczek wylądował z prędkością pionową 3-4 m/s na rozstawione nogi, doznając złamania goleni lewej nogi oraz zwichnięcia stawu skokowego.

## 2. Przyczyna wypadku lotniczego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice skoku, polegający na wykonaniu lądowania na rozstawione „luźne” nogi.

Na zaistniałe zdarzenie wpływ miało:

- uczeń-skoczek nie posiadał odpowiednio usztywniającego stawy skokowe obuwia, co w znacznym stopniu zabezpieczyłoby ucznia-skoczka przed urazem

- uczeń-skoczek nie posiadał radiotelefonu, podczas wykonywania skoku spadochronowego, przez który instruktor mógłby udzielić mu niezbędnych instrukcji w momencie popełnienia błędu.
3. Propozycje zaleceń profilaktycznych ogłoszone w uchwale PKBWL.
- Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

**Czynnik ludzki**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**101**

**KOMUNIKAT NR 21  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 17 lipca 2008 r.

**na podstawie §31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 226/04**, który wydarzył się w dniu 29 sierpnia 2004 r. na motolotni Stranger na której lot wykonywał mężczyzna, lat 22.

1. Opis okoliczności wypadku.

Mężczyzna wystartował motolotnią z pasażerem do kolejnego lotu. W momencie, gdy wysokość lotu wynosiła około 20 m, wystąpił gwałtowny poryw wiatru. Pilot próbował zawrócić do lądowiska, wykonując zakręt w prawo. W trakcie wykonywania tego manewru dopuścił do ześlizgu na skrzydło i zderzenia motolotni z ziemią. Po zderzeniu, nastąpił gwałtowny pożar motolotni. Pasażer wydostał się z płonącej motolotni i ugasił na sobie palące się ubranie. Pilot pozostał we wraku płonącej motolotni i poniósł śmierć.

2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego było:

- wykonywanie lotu w rejonie silnego oddziaływania chmury burzowej, skutkującej silnymi podmuchami wiatru;
- prawdopodobnie przeciągnięcie skrzydła w trakcie wykonywania zakrętu podczas wystąpienia gwałtownego podmuchu wiatru.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był brak wykształcenia pilota, zarówno teoretycznego jak i praktycznego, co prawdopodobnie miało wpływ na podjęcie decyzji o wykonywaniu lotu w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych.

3. Zalecenia profilaktyczne.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami, nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*



## 102

### KOMUNIKAT NR 22 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 18 lipca 2008 r.

#### na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 376/07**, który wydarzył się w dniu 29 sierpnia 2007 r. w Piotrkowie Trybunalskim, na spadochronach Crossfire 2 – 190 i Electra - 150, sterowanych przez mężczyzn, lat 40 i 34.

#### 1. Opis okoliczności wypadku.

Skoczkowie wykonywali skoki z wysokości 4000 m. Skoczek na spadochronie Crossfire, będąc na wysokości około 70 m nad ziemią ustawił się pod wiatr i zaplanował wykonanie zakrętu do lądowania o 90°. W tym czasie skoczek szybujący na spadochronie Elektra na wysokości 150 m był ustawiony pod wiatr i rozpoczął wykonanie ostatniego zakrętu o 360°. Z uwagi na dużą utratę wysokości, postanowił przerwać po około 270° wykonywanie zakrętu. W wyniku znacznej utraty wysokości znalazł się poniżej skoczka wykonującego szybowanie na spadochronie Crossfire. Następnie wykonał lot poziomy na dystansie około 40 m, zakończony lądowaniem. W tym czasie skoczek wykonujący szybowanie na spadochronie Crossfire wykonał zakręt w lewo o 90° i zobaczył przed sobą czaszę spadochronu Elektra. Skoczek, pomimo próby ominięcia jeszcze nie zgaszonej czaszy spadochronu Elektra, zahaczył o nią nogami. Spadając na ziemię w pozycji na plecach doznał poważnych obrażeń ciała.

#### 2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że przyczyną wypadku była niedostateczna kontrola przestrzeni przez skoczków wykonujących manewry do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku była nadmierna utrata wysokości w trakcie wykonywania głębokiego zakrętu przez skoczka na spadochronie Elektra - 150, co spowodowało jego lądowanie z odchyleniem od wyznaczonego przez organizatora miejsca do lądowania.

#### 3. Propozycje zaleceń profilaktycznych ogłoszone w uchwale PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zaakceptowała zalecenia profilaktyczne zastosowane przez Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych:

3.1. zakazano wykonywania zakrętów do lądowania powyżej 90° skoczkom, którzy nie posia-

dają wysokich umiejętności w pilotażu czaszy,

3.2. wyodrębniono strefy lądowań w zależności od typu czaszy, doświadczenia skoczków i rodzaju lądowania. Teren ten jest wyraźnie oznaczony,

3.3. wszystkie lądowania HP (high performance landings) mogą być wykonywane tylko przez doświadczonych skoczków, którzy otrzymali od organizatora skoków zgodę na tego typu manewry i w ściśle określonym do tego celu sektorze. W tym sektorze obowiązują tylko dwa kierunki lądowań bez względu na kierunek wiatru,

3.4. osoby wykonujące tego typu manewry muszą bezwzględnie upewnić się, że poniżej nich nie znajduje się żadna czasza spadochronu innego skoczka. Jeżeli pomimo zakazu poruszania się w tej przestrzeni powietrznej znajdzie się czasza jakiegokolwiek spadochronu, nie można wykonywać wymienionego manewru,

3.5. zwraca się uwagę organizatorowi skoków spadochronowych na konieczność ciągłego informowania skoczków spadochronowych o bezwzględnym przestrzeganiu stref lądowań oraz o konieczności upewnienia się, czy planowany manewr nie grozi kolizją z innym skoczkiem,

3.6. ponadto Komisja proponuje rozpowszechnić powyższe zalecenia profilaktyczne w innych podmiotach organizujących skoki spadochronowe.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

#### Czynnik ludzki

w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji – H2”

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 103

### KOMUNIKAT NR 23 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 18 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 063/03**, który wydarzył się w dniu 7 czerwca 2003 r. w miejscowości Kazimierz Biskupi, na spadochronie ST-7, na którym drugi skok wykonywał mężczyzna, lat 42.

#### 1. Opis okoliczności wypadku.

Uczeń-skoczek, wykonał skok z otwarciem samoczynnym. Oddzielenie się od samolotu oraz otwarcie czaszy nastąpiły prawidłowo. Uczeń-skoczek z południowo-wschodnim wiatrem szybował w kierunku części lotniska przeznaczonej do lądowania. Przed lądowaniem odwrócił się pod wiatr i przyziemił na rozstawione nogi. W trakcie przyziemienia doznał poważnych obrażeń ciała.

#### 2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku był prawdopodobnie błąd w technice skoku, polegający na niedostatecznym napięciu mięśni nóg skoczka i lądowaniu na rozstawione nogi.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku mogło być wykonanie poprzedniego skoku na spadochronie L-2 „Kadet”, ze znacznie mniejszą prędkością opadania.

#### 3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami, uwzględniając fakt, że obecnie spadochrony typu ST-7 s. 2 nie są już używane do szkolenia, nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 104

### KOMUNIKAT NR 24 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 18 lipca 2008 r.

**na podstawie § 31.2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r.  
w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),**

dotyczy wypadku lotniczego **Nr 035/03**, który wydarzył się w dniu 11 maja 2003 r. w miejscowości Nowy Targ, na spadochronie PD-176, na którym 178 skok wykonywał mężczyzna, lat 26.

#### 1. Opis okoliczności wypadku:

Podczas skoku spadochronowego z samolotu nastąpiło prawidłowe otwarcie spadochronu na wy-

sokości 2500 m. Skoczek spadochronowy szybując w kierunku południowo-wschodnim wykonywał zakręty o 360° i powoli zbliżał się do miejsca wyznaczonego do lądowania. Podchodząc do lądowania na wysokości około 15 m skoczek wykonał zakręt pod wiatr. W trakcie tego zakrętu, opadając ze znaczną prędkością pionową i poziomą, zderzył się z ziemią, doznając poważnych obrażeń ciała.

Skoczek spadochronowy, który uległ wypadkowi skakał na spadochronach szybujących od pierwszego skoku i posiadał umiejętności poprawnego wykonywania skoków spadochronowych na używanych przez siebie czaszach. W analizie skoku zakończonego wypadkiem PKBWL zwraca uwagę na wykonywanie przez skoczka obrotów czaszy w czasie opadania, co zdaniem Komisji przyczyniło się do znacznej utraty wysokości i jej deficytu w czasie podchodzenia do lądowania. Skoczek spadochronowy, podchodząc do lądowania nie skorygował odpowiednio do posiadanej wysokości toru lotu spadochronu, czego skutkiem było wykonanie zakrętu pod wiatr na wysokości około 15 m. W zaistniałej sytuacji, gdy skoczek zauważył, że nie będzie w stanie poszybować do planowanego miejsca lądowania, powinien był skorygować miejsce lądowania i wcześniej wylądować, co pozwoliłoby mu przed lądowaniem wykonać zakręt w kierunku pod wiatr na bezpiecznej wysokości, lub będąc już na zbyt małej wysokości do wykonania zakrętu, wylądować z wiatrem. Podsumowując, Komisja stwierdziła, że na zaistnienie wypadku wpływ miało niewłaściwe gospodarowanie wysokością w czasie lotu do miejsca zaplanowanego lądowania oraz nieprawidłowa decyzja o wykonaniu zakrętu do lądowania na zbyt małej wysokości.

2. Przyczyna wypadku.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice skoku polegający na:

- niewłaściwym gospodarowaniu wysokością w czasie lotu do miejsca zaplanowanego lądowania;
- nieprawidłowej decyzji o wykonaniu zakrętu do lądowania na zbyt małej wysokości.

3. Zalecenia profilaktyczne PKBWL.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie zaproponowała wprowadzenia nowych zaleceń profilaktycznych.

4. Zgodnie z załącznikiem do zarządzenia Nr 14 Prezesa ULC z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia kwalifikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych, zdarzenie klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

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](mailto: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](mailto:z8@ppgk.com.pl)

---

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

---