



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 3 listopada 2009 r.

Nr 11

### TREŚĆ:

Poz.

#### ZARZĄDZENIE

166 – Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 września 2009 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego ..... 349

#### DECYZJA

167 – Nr 43 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2009 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej ..... 350

#### KOMUNIKATY:

168 – Nr 80 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 września 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 437/09 ..... 370

169 – Nr 81 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 października 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 501/07 ..... 371

170 – Nr 82 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 października 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 351/07 ..... 372

171 – Nr 83 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 października 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 333/08 ..... 373

172 – Nr 84 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 października 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 459/07 ..... 374

166

### ZARZĄDZENIE NR 12 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 września 2009 r.

#### zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie art. 39 ust. 6 w związku z ust. 8 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2003 r. Nr 24, poz. 199, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się,

co następuje:

**§ 1.** W regulaminie organizacyjnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stanowiącym załącznik do Zarządzenia Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 24, poz. 199, Nr 80, poz. 717, z 2004 r. Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 169, poz. 1414 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 170, poz. 1217 i Nr 220,

poz. 1600, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337 i Nr 98, poz. 817.

z dnia 29 lutego 2008 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. Urz. ULC z 2008 r. Nr 2, poz. 28 i Nr 12, poz. 180) w § 22 ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Wydział Analiz i Statystyki Bezpieczeństwa Lotów (LBC);”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 167

### DECYZJA NR 43 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2009 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>) w związku z § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 8 ust. 8, § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324) zarządza się, co następuje:

#### § 1. Zatwierdza się:

1) zmianę rejonu kontrolowanego lotniska Warszawa (AIP ENR 2.1-8)

#### Sektor "A"

1) 52°16'15"N	020°02'27"E
2) 52°31'23"N	020°17'05"E
3) 52°35'35"N	020°37'26"E
4) 52°37'53"N	020°54'28"E
5) 52°32'45"N	021°03'32"E
6) 52°26'00"N	021°12'19"E
7) 52°17'00"N	021°26'15"E
8) 52°07'00"N	021°32'41"E
9) 52°07'17"N	021°37'21"E
10) 51°54'39"N	021°38'10"E
11) 51°45'14"N	021°23'53"E
12) 51°48'52"N	020°46'16"E
1) 52°16'15"N	020°02'27"E

Górna granica: 1050m (3500ft) AMSL  
Dolna granica: 560m(1837ft) AMSL

#### Sektor "B"

1) 52°27'09"N	019°44'14"E
2) 52°42'16"N	020°19'42"E
3) 52°42'37"N	020°46'02"E
4) 52°37'53"N	020°54'28"E
5) 52°32'45"N	021°03'32"E
6) 52°26'00"N	021°12'19"E
7) 52°26'22"N	021°27'36"E
8) 52°25'59"N	021°51'34"E
9) 51°58'37"N	022°05'27"E
10) 51°34'15"N	021°22'54"E
11) 51°47'03"N	020°03'38"E
12) 52°10'39"N	019°52'17"E
1) 52°27'09"N	019°44'14"E

Górna granica: FL225

Dolna granica: 1050m (3500ft) AMSL

#### Sektor "C"

1) 52°27'09"N	019°44'14"E
2) 52°34'37"N	019°40'33"E
3) 52°41'43"N	019°49'12"E
4) 52°42'16"N	020°19'42"E
1) 52°27'09"N	019°44'14"E

Górna granica: FL225

Dolna granica: FL095

#### Sektor "D"

1) 51°47'03"N	020°03'38"E
2) 51°34'15"N	021°22'54"E
3) 51°15'12"N	020°49'58"E
4) 51°19'00"N	020°33'02"E
5) 51°32'13"N	019°57'41"E

<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 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

6) 51°39'58"N 019°57'37"E  
1) 51°47'03"N 020°03'38"E  
Górna granica: FL225  
Dolna granica: 2000m(6500ft) AMSL

Obecny **Sektor E** ulega likwidacji

2) zmianę granic poziomych rejonu kontrolowanego lotniska TMA EPLL

**Sektor "A"**

1) 51°47'18"N 019°05'05"E  
2) 51°51'21"N 019°26'22"E  
3) 52°02'23"N 019°43'19"E  
4) 51°59'45"N 019°57'33"E  
5) 51°48'47"N 020°02'49"E  
6) 51°42'44"N 019°47'06"E  
7) 51°41'15"N 019°39'03"E  
8) 51°42'39"N 019°30'43"E  
9) 51°37'16"N 019°18'20"E  
10) 51°39'28"N 019°09'31"E  
1) 51°47'18"N 019°05'05"E

**Sektor "B"**

1) 51°53'49"N 018°52'03"E  
2) 52°02'23"N 019°43'19"E

3) 52°05'12"N 019°54'56"E  
4) 51°59'45"N 019°57'33"E  
5) 51°48'47"N 020°02'49"E  
6) 51°47'03"N 020°03'38"E  
7) 51°39'58"N 019°57'37"E  
8) 51°32'13"N 019°57'41"E  
9) 51°33'22"N 019°51'59"E  
10) 51°40'28"N 019°34'58"E  
11) 51°37'16"N 019°18'20"E  
12) 51°39'28"N 019°09'31"E  
13) 51°43'12"N 018°54'25"E  
14) 51°47'45"N 018°51'48"E  
1) 51°53'49"N 018°52'03"E

3) zmianę granic strefy ATZ EPRP

Linia łącząca następujące punkty:

1) 51°34'10"N 021°01'35"E  
2) 51°34'20"N 021°10'45"E  
3) 51°29'20"N 021°11'30"E  
4) 51°27'10"N 021°08'40"E  
5) 51°26'40"N 021°00'05"E  
6) 51°28'20"N 020°54'20"E  
1) 51°34'10"N 021°01'35"E

Granice pionowe: GND – 1700m (5500ft) AMSL

4) zmianę granic poziomych oraz pionowych MATZ Mińsk Mazowiecki (EPMM)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice poziome (AMSL)	Czas aktywności (UTC)	Częstotliwość	Język
1	2	3	4	5	6
<b>MATZ EPMM A</b>	1) 52°17'00"N 021°26'15"E 2) 52°17'36"N 021°55'51"E 3) 52°08'36"N 022°00'25"E 4) 52°07'00"N 021°32'41"E 1) 52°17'00"N 021°26'15"E	<u>1050 m (3500ft)</u> GND	H24	128,500 MHz Mińsk INFO <sup>1)</sup>	Pl/En <sup>2)</sup>
<b>MATZ EPMM B</b>	1) 52°20'00"N 021°23'43"E 2) 52°21'40"N 021°53'47"E 3) 52°17'36"N 021°55'51"E 4) 52°17'00"N 021°26'15"E 1) 52°20'00"N 021°23'43"E	<u>1050 m (3500ft)</u> 610 m (2000ft)			
<b>MATZ EPMM C</b>	1) 52°07'17"N 021°37'21"E 2) 52°08'36"N 022°00'25"E 3) 52°04'04"N 022°02'43"E 4) 52°03'39"N 021°37'34"E 1) 52°07'17"N 021°37'21"E	<u>1050 m (3500ft)</u> 610 m (2000ft)			
<b>MATZ EPMM D</b>	1) 52°21'40"N 021°53'47"E 2) 52°21'49"N 022°06'00"E 3) 52°03'58"N 022°11'34"E 4) 52°04'04"N 022°02'43"E 5) 52°08'36"N 022°00'25"E 6) 52°17'36"N 021°55'51"E 1) 52°21'40"N 021°53'47"E	<u>FL 95</u> 610m (2000ft)			

<b>MATZ EPMM E</b>	1) 52°21'49"N 022°06'00"E 2) 52°22'02"N 022°11'38"E 3) 52°18'37"N 022°19'13"E 4) 52°07'44"N 022°21'33"E 5) 52°03'55"N 022°15'53"E 6) 52°03'58"N 022°11'34"E 1) 52°21'49"N 022°06'00"E	<u>FL 95</u> 915m (3000ft)			
1) W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy krajowe i procedury wojskowe 2) Po uzgodnieniu z wyprzedzeniem minimum 24 HR					

5) zmianę granic poziomych oraz pionowych  
MATZ Dęblin (EPDE)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice poziome (AMSL)	Czas aktywności (UTC)	Częstotliwość	Język
1	2	3	4	5	6
<b>MATZ EPDE A</b>	1) 51°32'52"N 021°32'17"E 2) 51°44'05"N 021°44'09"E 3) 51°33'51"N 022°15'37"E 4) 51°32'26"N 022°18'34"E 5) 51°20'50"N 022°07'57"E 6) 51°21'25"N 022°05'20"E 7) 51°30'45"N 021°36'27"E 1) 51°32'52"N 021°32'17"E	<u>1050 m (3500ft)</u> GND	H24		
<b>MATZ EPDE B</b>	1) 51°32'52"N 021°32'17"E dalej łuk o promieniu 13km i środku w punkcie 51°37'22"N 021°40'54"E 2) 51°44'22"N 021°40'25"E 3) 51°44'05"N 021°44'09"E 1) 51°32'52"N 021°32'17"E	<u>1050 m (3500ft)</u> 366 m (1200ft)	H24		
<b>MATZ EPDE C</b>	1) 51°32'26"N 022°18'34"E dalej łuk o promieniu 13km i środku w punkcie 51°27'41"N 022°10'19"E 2) 51°20'50"N 022°07'57"E 1) 51°32'26"N 022°18'34"E	<u>1050 m (3500ft)</u> 549 m (1800ft)	H24		
<b>MATZ EPDE Y<sup>3</sup></b>	1) 51°32'52"N 021°32'17"E dalej łuk o promieniu 13km i środku w punkcie 51°37'22"N 021°40'54"E 2) 51°44'22"N 021°40'25"E 3) 51°44'05"N 021°44'09"E 1) 51°32'52"N 021°32'17"E	<u>366 m (1200ft)</u> GND	Zgodnie z NOTAM		
<b>MATZ EPDE Z<sup>3</sup></b>	1) 51°32'26"N 022°18'34"E dalej łuk o promieniu 13km i środku w punkcie 51°27'41"N 022°10'19"E 2) 51°20'50"N 022°07'57"E 1) 51°32'26"N 022°18'34"E	<u>549 m (1800ft)</u> GND	Zgodnie z NOTAM		
1) W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy krajowe i procedury wojskowe 2) Po uzgodnieniu z wyprzedzeniem minimum 24 HR 3) Loty innych użytkowników w przestrzeni tożsamej z granicami segmentu są możliwe jedynie po wcześniejszym nawiązaniu łączności z FIS (nie później niż na 5 min. przed planowanym wlotem). W czasie wykonywania lotu ww. przestrzeni użytkownik powinien pozostać na łączności z FIS.					

6) zmianę granic poziomych oraz pionowych MATZ  
RADOM (EPRA)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice poziome (AMSL)	Czas aktywności (UTC)	Częstotliwość	Język
1	2	3	4	5	6
<b>MATZ RADOM (EPRA)</b>	1) 51°21'03"N 021°00'22"E 2) 51°26'27"N 021°09'41"E 3) 51°30'58"N 021°23'32"E 4) 51°31'06"N 021°25'59"E 5) 51°31'19"N 021°29'43"E 6) 51°27'33"N 021°37'41"E 7) 51°21'33"N 021°38'43"E 8) 51°19'01"N 021°35'58"E 9) 51°16'46"N 021°27'22"E 10) 51°14'44"N 021°05'10"E 1) 51°21'03"N 021°00'22"E	<u>1050 m (3500ft)</u> GND	H24	128,500 MHz RADOM INFO <sup>1)</sup>	Pl/En <sup>2)</sup>
1) W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy krajowe i procedury wojskowe 2) Po uzgodnieniu z wyprzedzeniem minimum 24 HR					

7) zmianę granic strefy czasowo wydzielonej  
TSA02E

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
<b>EP TSA 02</b>	1) 53°14'18"N 019°32'20"E 2) 53°26'21"N 019°24'33"E 3) 53°45'46"N 021°51'03"E 4) 53°50'12"N 022°11'58"E 5) 53°56'12"N 022°40'47"E 6) 52°58'27"N 022°48'15"E 7) 52°49'58"N 022°17'56"E 8) 52°29'49"N 022°10'49"E 9) 52°25'45"N 022°04'45"E 10) 52°25'59"N 021°51'34"E 11) 52°26'22"N 021°28'00"E 12) 52°26'00"N 021°12'19"E 13) 52°40'32"N 021°12'00"E 14) 52°37'55"N 020°54'34"E 15) 52°47'42"N 020°36'50"E 16) 52°46'13"N 020°24'44"E 17) 53°00'44"N 019°57'53"E 1) 53°14'18"N 019°32'20"E			
	<b>EP TSA 02E</b> 1) 52°26'00"N 021°12'19"E 2) 52°40'32"N 021°12'00"E 3) 52°49'58"N 022°17'56"E 4) 52°29'49"N 022°10'49"E 5) 52°25'45"N 022°04'45"E 6) 52°25'59"N 021°51'34"E 7) 52°26'22"N 021°28'00"E 1) 52°26'00"N 021°12'19"E	<u>FL195</u> 701m/2300ft	BEZ ZMIAN	

8) zmianę granic strefy czasowo wydzielonej TSA38

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
<b>EP TSA38</b>	1) 52°26'09"N 021°18'20"E			
	2) 52°26'22"N 021°28'00"E			
	3) 52°25'45"N 022°04'45"E			
	4) 52°09'10"N 022°09'57"E			
	5) 52°03'58"N 022°11'34"E			
	6) 52°04'04"N 022°02'43"E			
	7) 52°03'39"N 021°37'34"E			
	8) 52°07'17"N 021°37'21"E			
	9) 52°08'36"N 022°00'25"E			
	10) 52°17'35"N 021°55'45"E			
	11) 52°17'00"N 021°26'15"E			
	12) 52°20'00"N 021°23'43"E			
1) 52°26'09"N 021°18'20"E				
<b>TSA38A</b>				
1) 52°26'09"N 021°18'20"E				
2) 52°26'22"N 021°28'00"E				
3) 52°25'45"N 022°04'45"E				
4) 52°21'49"N 022°06'00"E				
5) 52°21'40"N 021°53'47"E		<u>1500m (5000ft)</u> GND		
6) 52°20'00"N 021°23'43"E				
1) 52°26'09"N 021°18'20"E				
<b>TSA38B</b>				
1) 52°17'36"N 021°55'51"E				
2) 52°21'40"N 021°53'47"E				
3) 52°21'49"N 022°06'00"E				
4) 52°09'10"N 022°09'57"E		<u>610m (2000ft)</u> GND		
5) 52°08'36"N 022°00'25"E				
1) 52°17'36"N 021°55'51"E				
<b>TSA38C</b>				
1) 52°20'00"N 021°23'43"E				
2) 52°21'40"N 021°53'47"E				
3) 52°17'36"N 021°55'51"E		<u>610m (2000ft)</u> GND		
4) 52°17'00"N 021°26'15"E				
1) 52°20'00"N 021°23'43"E				
<b>TSA38D</b>				
1) 52°20'00"N 021°23'43"E		<u>1500m (5000ft)</u> 1050m (3500ft)		
2) 52°21'40"N 021°53'47"E				
3) 52°17'36"N 021°55'51"E				
4) 52°17'00"N 021°26'15"E				
1) 52°20'00"N 021°23'43"E				
<b>TSA38E</b>				
1) 52°07'17"N 021°37'21"E		<u>610m (2000ft)</u> GND		
2) 52°08'36"N 022°00'25"E				
3) 52°09'10"N 022°09'57"E				
4) 52°03'58"N 022°11'34"E				
5) 52°04'04"N 022°02'43"E				
6) 52°03'39"N 021°37'34"E				
1) 52°07'17"N 021°37'21"E				

Zgodnie  
z AUP

Wymagane  
zezwoleńie ATC.

Strefa kolizyjna z TMA  
Warszawa

Wymagane  
zezwoleńie ATC.

Strefa kolizyjna z TMA  
Warszawa

9) zmianę górnej granicy strefy czasowo wysegregowanej TSA25

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
EP TSA25	BEZ ZMIAN	<u>1500m (5000ft)</u> GND	BEZ ZMIAN	

10) zmianę granic strefy czasowo wydzielonej TSA45

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5
<b>EP TSA45</b>	1) 52°19'20"N 020°54'40"E		Zgodnie z AUP. Wymagane zezwolenie ATC. Wymagane potwierdzenie aktywności w ASM3 AMC Polska na 1 godzinę przed lotami.	Strefa lotów szybowcowych oraz skoków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego. Strefa kolizyjna z TMA Warszawa
	2) 52°20'57"N 020°55'26"E			
	3) 52°23'50"N 020°56'40"E			
	4) 52°35'29"N 020°36'55"E			
	5) 52°42'21"N 020°25'08"E			
	6) 52°42'29"N 020°35'35"E			
	7) 52°42'37"N 020°46'02"E			
	8) 52°41'24"N 020°48'12"E			
	9) 52°37'53"N 020°54'28"E			
	10) 52°34'57"N 020°59'39"E			
	11) 52°32'45"N 021°03'32"E			
	12) 52°26'00"N 021°12'19"E			
	13) 52°26'09"N 021°18'20"E			
	14) 52°20'03"N 021°12'51"E			
	15) 52°17'19"N 021°06'51"E			
	16) 52°15'39"N 021°00'43"E			
	17) 52°15'30"N 020°57'30"E			
	18) 52°17'51"N 020°55'39"E			
	1) 52°19'20"N 020°54'40"E	<u>1050m (3500ft)</u> 560m (1837ft)		Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego
<b>EP TSA45A</b>				
	1) 52°20'57"N 020°55'26"E			
	2) 52°15'39"N 021°00'43"E			
	3) 52°15'30"N 020°57'30"E			
	4) 52°17'50"N 020°55'40"E			
	5) 52°19'20"N 020°54'40"E	<u>1500m (5000ft)</u> 560m (1837ft)		Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego
	1) 52°20'57"N 020°55'26"E			
<b>EP TSA45B</b>				
	1) 52°28'42"N 021°00'13"E			
	2) 52°25'51"N 021°05'18"E			
	3) 52°26'00"N 021°12'19"E			
	4) 52°26'09"N 021°18'20"E			
	5) 52°20'03"N 021°12'51"E	<u>1850m (6000ft)</u> 560m (1837ft)		Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego
	6) 52°17'19"N 021°06'51"E			
	7) 52°15'39"N 021°00'43"E			
	8) 52°20'57"N 020°55'26"E			
	9) 52°23'50"N 020°56'40"E			
	1) 52°28'42"N 021°00'13"E	<u>1500m (5000ft)</u> 560m (1837ft)		Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego
<b>EP TSA45C</b>				
	1) 52°28'42"N 021°00'13"E			
	2) 52°25'51"N 021°05'18"E			
	3) 52°26'00"N 021°12'19"E			
	4) 52°32'45"N 021°03'32"E			
	1) 52°28'42"N 021°00'13"E			

<b>EP TSA45</b>	<b>EP TSA45D</b>	1) 52°38'41"N 020°42'31"E 2) 52°34'57"N 020°49'29"E 3) 52°31'41"N 020°55'05"E 4) 52°28'42"N 021°00'13"E 5) 52°23'50"N 020°56'40"E 6) 52°35'29"N 020°36'55"E 7) 52°38'41"N 020°42'31"E	1850m (6000ft) 560m (1837ft)	Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego  Strefa lotów szybowcowych oraz skoków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego  Strefa lotów szybowcowych oraz skoków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego  Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego  Strefa lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego
	<b>EP TSA45E</b>	1) 52°31'41"N 020°55'05"E 2) 52°34'57"N 020°59'39"E 3) 52°32'45"N 021°03'32"E 4) 52°28'42"N 021°00'13"E 1) 52°31'41"N 020°55'05"E	<u>FL145</u> 560m (1837ft)	
	<b>TSA45F</b>	1) 52°34'57"N 020°49'29"E 2) 52°37'53"N 020°54'28"E 3) 52°34'57"N 020°59'39"E 4) 52°31'41"N 020°55'05"E 1) 52°34'57"N 020°49'29"E	<u>FL095</u> 1050m (3500ft)	
	<b>TSA45G</b>	1) 52°41'24"N 020°48'12"E 2) 52°37'53"N 020°54'28"E 3) 52°34'57"N 020°49'29"E 4) 52°38'41"N 020°42'31"E 1) 52°41'24"N 020°48'12"E	<u>1500m (5000ft)</u> 1050m (3500ft)	
	<b>TSA45H</b>	1) 52°42'29"N 020°35'35"E 2) 52°42'37"N 020°46'02"E 3) 52°41'24"N 020°48'12"E 4) 52°38'41"N 020°42'31"E 1) 52°42'29"N 020°35'35"E		
	<b>TSA45I</b>	1) 52°42'21"N 020°25'08"E 2) 52°42'29"N 020°35'35"E 3) 52°38'41"N 020°42'31"E 4) 52°35'29"N 020°36'55"E 1) 52°42'21"N 020°25'08"E		

11) likwidację stref TSA27, TSA28 oraz TSA29

12) obniżenie dolnej granicy strefy TRA06B z 1050m na 560m

13) zmiany w sieci dróg lotniczych:

- usunięcie dróg lotniczych **Q23, Q120, Q130**
- zmiana punktu SIEDLCE DVOR/DME (SIE) na GERVI 52°09'19"N 022°12'03"E we wszystkich drogach lotniczych – w dolnych drogach obowiązkowy, w górnych nieobowiązkowy
- zmiana punktów:
  - **REP BAGAV** (51°36'42"N 019°45'20"E) należy zastąpić **REP BAGAP** 51°36'00"N 019°45'42"E

– **REP BAVIS** (51°47'45"N 018°51'48"E) należy zastąpić **REP BAXIS** 51°48'31"N 018°51'50"E

- zmiana nazw punktów w drogach M/UM66:
  - wprowadzenie REP EVINA (zastępuje REP DEDOL)
  - usunięcie REP DEDOL
- REP EVINA** 51°23'16"N 020°21'36"E
  - obowiązkowy punkt w drodze M66
  - nieobowiązkowy punkt w drodze UM66
- zmiana nazw punktów w drogach M/UM866:
  - wprowadzenie REP LOGDA (zastępuje REP ARDAG)
  - usunięcie REP ARDAG
- REP LOGDA** 51°17'04"N 020°41'38"E



- obowiązkowy punkt w drodze M866
- nieobowiązkowy punkt w drodze UM866  
(W drodze UM866 zmiana zapisu w kolumnie 9: REP ARDAG na REP LOGDA).
- f) zmiana nazw punktów w drogach M/UM985:
  - wprowadzenie REP EVINA (zastępuje REP DEDOL)
  - usunięcie REP DEDOL
  - REP EVINA** 51°23'16"N 020°21'36"E
  - obowiązkowy punkt w drodze M985
  - nieobowiązkowy punkt w drodze UM985
- g) w drogach **L/UL621**:
  - zmiana REP MARIA na REP XIMBA
  - zmiana REP ADLAR na REP SORIX
  - usunięcie REP MOMEN oraz REP KOZEN, LININ VOR/DME (LIN)
  - zmiana kierunkowości L/UL621 DIBED – GRU (drogi stają się jednokierunkowe wschodnie)
  - usunięcie istniejących obecnie zapisów w kolumnie 9: R068JED, R094LDZ, R220SIE

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>L621</b>	<b>▲ DIBED</b> 49°53'18"N 023°03'30"E (...) – bez zmian							
	Δ <b>NAKER</b> 51°29'49"N 021°34'49"E	145	bez zmian	<u>285</u> 125 C			18.5	
	<b>▲ XIMBA</b> 51°39'21"N 021°25'40"E	144	20,6			130		
	<b>▲ SORIX</b> 52°41'43"N 019°49'12"E	131	159,2					
	Δ <b>LASGU</b> 53°12'40"N 019°10'38"E	138	71,7	<u>285</u> 95 C		110		
	<b>▲ GRUDA DVOR/DME (GRU)</b> 53°31'16".48N 018°46'52".83E  (...) – bez zmian		43,3					
<b>▲ LUSID</b> 54°55'00"N 015°17'46"E								

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UL621</b>	<b>▲ DIBED</b> 49°53'18"N 023°03'30"E (...) – bez zmian							
	Δ <b>OMAVA</b> 51°23'02"N 021°41'17"E	145	bez zmian					
	Δ <b>XIMBA</b> 51°39'21"N 021°25'40"E	144	35,2	<u>460</u> 285 C			18.5	
	Δ <b>SORIX</b> 52°41'43"N 019°49'12"E	131	159,2					
	<b>▲ GRUDA DVOR/DME (GRU)</b> 53°31'16".48N 018°46'52".83E  (...) – bez zmian	138	115,0				290	
	<b>▲ LUSID</b> 54°55'00"N 015°17'46"E							

h) nowy przebieg UM860

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UM860</b>	<b>▲ ROLKA</b> 50°24'15"N 023°49'32"E							
	<b>Δ EGLON</b> 51°25'00"N 021°59'05"E	<u>307</u> 125	171,1	<u>460</u> 285 C	300		18.5	
	<b>Δ XIMBA</b> 51°39'21"N 021°25'40"E	300	46,8				290	

i) zmiana N/UN191:

- wprowadzenie REP LIMVI (zastępuje REP LIMVA)
- usunięcie REP LIMVA
- wprowadzenie REP OLILA (zastępuje REP IDAKO)
- usunięcie REP IDAKO
- usunięcie z przebiegu drogi N191 punktów REP ABRAL, REP REMKI oraz LININ VOR/DME (LIN)
- usunięcie z przebiegu drogi UN191 punktu LININ VOR/DME (LIN), wprowadzenie REP LIMVI

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>N191</b>	<b>▲ USTIL</b> 50°50'00"N 024°06'00"E			<u>285</u> 195 C	200			CDR 1, 2, 3 na FL195-245 patrz ENR 1.3
	<b>Δ RUTUK</b> 51°35'08"N 022°07'28"E	297	160,9		140			
	<b>▲ LIMVI</b> 51°44'42"N 021°41'08"E		35,1	<u>285</u> 125 C				
	<b>▲ OLILA</b> 52°42'16"N 020°19'42"E	315	141,1					
	<b>Δ SOMOR</b> 53°13'37"N 019°21'00"E	307	87,5	<u>285</u> 95 C	100			
	(...) – bez zmian							
	<b>▲ KMIECIN VOR (KMI)</b> 54°12'04".69N 019°08'42".25E							

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UN191</b>	<b>▲ USTIL</b> 50°50'00"N 024°06'00"E	<u>297</u> 115	196,0		300			
	<b>Δ LIMVI</b> 51°44'42"N 021°41'08"E			<u>460</u> 285 C		290		
	<b>Δ OLILA</b> 52°42'16"N 020°19'42"E	315	141,1					
	<b>▲ GRUDA DVOR/DME (GRU)</b> 53°31'16".48N 018°46'52".83E	307	137,4					
	(...) – bez zmian							
	<b>▲ KMIECIN VOR (KMI)</b> 54°12'04".69N 019°08'42".25E							

- j) zmiana N/UN744:
- wprowadzenie REP EVINA (zastępuje REP DEDOL). Usunięcie REP DEDOL
  - usunięcie z przebiegu dróg N/UN744 punktu KARNICE VOR/DME (KRN)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>N744</b>	▲ <b>TUSIN</b> 49°50'51"N 018°34'22"E							
	△ <b>NAVUR</b> 51°00'47"N 019°54'40"E	213	52,1	<u>285</u> 195			18,5	
	▲ <b>EVINA</b> 51°23'16"N 020°21'36"E	187	99	C		200		
	▲ <b>ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E							
<b>UN744</b>	▲ <b>TUSIN</b> 49°50'51"N 018°34'22"E	213	212,5	<u>460</u> 285			18,5	
	△ <b>EVINA</b> 51°23'16"N 020°21'36"E	187	99	C		300		
	▲ <b>ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E							

- k) zmiana P866:
- wprowadzenie REP LIMVI (zastępuje REP LIMVA)
  - usunięcie REP LIMVA
  - usunięcie z drogi P866 punktu REP INTAS

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>P866</b>	▲ <b>GOTIX</b> 50°01'18"N 023°12'43"E (...) – bez zmian							
	△ <b>EGLON</b> 51°25'00"N 021°59'05"E	326	41,9	<u>285</u> 125	140		18,5	
	▲ <b>LIMVI</b> 51°44'42"N 021°41'08"E							

- w drodze UP866 zastąpienie REP LIMVA zostaje zastąpiony REP LIMVI (współrzędne bez zmian)
- usunięcie REP LIMVA

- l) zmiana N195:
- w drodze N195 zastąpienie REP ADLAR obowiązkowym punktem meldowania REP SORIX (52°41'43"N 019°49'12"E). Usunięcie REP ADLAR KE

- m) zmiana UN195:
- w drodze UN195 zastąpienie REP ADLAR nieobowiązkowym punktem meldowania REP SORIX (52°41'43"N 019°49'12"E)
  - usunięcie REP ADLAR
  - wprowadzenie dodatkowego segmentu wschodniego SORIX – LIMVI

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UN195</b>	Δ LIMVI 51°44'42"N 021°41'08"E	125	165,2	<u>460</u>		290	18.5	
	285 C							
	Δ SORIX 52°41'43"N 019°49'12"E							
	(...) – bez zmian							
	▲ KOLOB 54°49'23"N 014°56'39"E							

- n) zmiana N/UN869:
- nowy przebieg dróg N/UN869

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>N869</b>	▲ TOMTI 50°57'11"N 015°17'36"E	246	156,6	<u>285</u> 095 C			18.5		
	Δ AGALU 51°28'17"N 017°23'08"E		108,6						
	Δ BAXIS 51°48'31"N 018°51'50"E		19,0						
	Δ SUBAX 51°51'57"N 019°07'30"E		58,9						
	▲ SOXER 52°02'38"N 019°56'06"E		34,5						
	Δ KUKOP 52°08'52"N 020°24'38"E	229	20,9	<u>285</u> 195 C	210	100			
	Δ ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR) 52°15'33".34N 020°39'25".78E	<u>067</u> 248	133,4						
	Δ TOXAR 52°36'48"N 022°32'20"E	96,8							
		▲ RUDKA 52°51'05"N 023°55'19"E							

1	2	3	4	5	6	7	8	9			
<b>UN869</b>	<b>▲ TOMTI</b> 50°57'11"N 015°17'36"E	246	284,2	<u>460</u> 285 C		300	18.5				
	<b>Δ SUBAX</b> 51°51'57"N 019°07'30"E		58,9								
	<b>Δ SOXER</b> 52°02'38"N 019°56'06"E		34,5								
	<b>Δ KUKOP</b> 52°08'52"N 020°24'38"E	229	20,9								
	<b>Δ ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E	067	133,4						290		CDR3 Patrz ENR 1.3
	<b>Δ TOXAR</b> 52°36'48"N 022°32'20"E		96,8								
	<b>▲ RUDKA</b> 52°51'05"N 023°55'19"E										

- o) zmiana UL856:  
– wprowadzenie dodatkowego segmentu  
wschodniego LDZ – ASLUX – ETUBO

1	2	3	4	5	6	7	8	9				
<b>UL856</b>	<b>▲ BABKO</b> 49°36'42"N 019°28'10"E (...) – bez zmian											
	<b>▲ LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E	066	180,6	<u>460</u> 285 C	290		18.5					
	<b>Δ ASLUX</b> 52°19'14"N 022°09'38"E	068	56,8									
	<b>Δ ETUBO</b> 52°28'09"N 022°57'45"E											

- p) zmiana M/UM863:  
– nowy przebieg dróg M/UM863

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>M863</b>	<b>▲ LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E  <b>Δ XALUR</b> 51°51'03"N 019°59'43"E  <b>▲ GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E  <b>Δ ETUBO</b> 52°28'09"N 022°57'45"E  <b>▲ RUDKA</b> 52°51'05"N 023°55'19"E								
		<u>072</u> 252	24			110			
			154,6			<u>285</u> 095 C		18.5	
		<u>051</u> 231	62,4						100
			77,4						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>UM863</b>	<b>▲ LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E  <b>Δ GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E  <b>Δ ETUBO</b> 52°28'09"N 022°57'45"E  <b>▲ RUDKA</b> 52°51'05"N 023°55'19"E								
		<u>072</u> 253	178,6			290			
			62,4			<u>460</u> 285 C		18.5	
		051	77,4						300

q) zmiana M/UM857:

- wprowadzenie REP EGLON
- wprowadzenie REP GERVI (zastępuje SIEDLCE DVOR/DME (SIE))
- usunięcie SIEDLCE DVOR/DME

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>M857</b>	<b>▲ PODAN</b> 49°24'46"N 021°26'21"E (...) – bez zmian  <b>Δ VENES</b> 51°08'56"N 021°54'38"E  <b>Δ EGLON</b> 51°25'00"N 021°59'05"E  <b>▲ GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E  <b>Δ BULEP</b> 52°46'16"N 022°25'08"E (...) – bez zmian  <b>▲ BOKSU</b> 54°18'27"N 023°03'33"E								
		<u>005</u> 185	30,2			210			
			83,4			<u>285</u> 195 C		18.5	CDR 1, 2,3 na FL195-FL245 Patrz 1.3
		<u>007</u> 187	70						

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UM857</b>	▲ <b>PODAN</b> 49°24'46"N 021°26'21"E (...) – bez zmian							
	Δ <b>VENES</b> 51°08'56"N 021°54'38"E	<u>005</u> 185	30,2	<u>460</u> 285 C	290		18,5	
	Δ <b>EGLON</b> 51°25'00"N 021°59'05"E		83,4					
	Δ <b>GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E	<u>007</u> 187	70			300		
Δ <b>BULEP</b> 52°46'16"N 022°25'08"E  (...) – bez zmian ▲ <b>BOKSU</b> 54°18'27"N 023°03'33"E								

- r) wprowadzenie nowych dróg Q/UQ277:  
– wprowadzenie nowych punktów REP  
AGAVA, REP OKENO

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Q277</b>	Δ <b>OKENO</b> 51°34'11"N 018°35'38"E	085	94,4	<u>285</u> 095 C	110		18,5	CDR1 H24 na FL095-FL135
	▲ <b>AGAVA</b> 51°34'53"N 019°57'39"E							
<b>UQ277</b>	Δ <b>OKENO</b> 51°34'11"N 018°35'38"E	085	94,4	<u>460</u> 285 C	290		18,5	
	Δ <b>AGAVA</b> 51°34'53"N 019°57'39"E							

- s) zmiana N/UN871:
- wprowadzenie REP OKENO, REP KUKOP
  - usunięcie z dróg N/UN871 punktu REP KUKOV
  - w drodze N871 usunięcie REP ULPAR oraz zmiana zapisu (kolumna 9) o warunkowości z segmentu REP ULPAR – SUW na WAR – SUW (usunięcie zapisu „CDR 1, 2, 3 na FL095 – FL195”)
  - w segmencie ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR) – SUW VOR/DME zmiana wysokości dolnej granicy
  - przesunięcie zapisu o warunkowości z segmentu VAGSA-LDZ na segment OKENO – ABAKU

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>N871</b>	▲ <b>LAGAR</b> 50°47'43"N 015°22'02"E (...) – bez zmian								
	Δ <b>VAGSA</b> 51°19'59"N 017°33'21"E	066	76,5	<u>285</u> 095 C	110		18.5		
	Δ <b>OKENO</b> 51°34'11"N 018°35'38"E		35,7						
	Δ <b>ABAKU</b> 51°40'37"N 019°04'53"E		41,9						
	▲ <b>LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E	<u>049</u> 229	64,5		210	100			
	Δ <b>KUKOP</b> 52°08'52"N 020°24'38"E		20,9						
	▲ <b>ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E	<u>031</u> 212	250,6		195 C	200			CDR1 H24 na FL095-FL135
▲ <b>SUWALKI DVOR/DME (SUW)</b> 54°04'10".80N 022°54'00".91E									CDR 1 na FL195 – FL285 patrz: Uwaga 1

Uwaga 1	29MAR – 25OCT	MON – FRI	07.00 – 09.00 UTC	W pozostałym czasie jest drogą stałą
	26OCT – 28MAR	MON – FRI	08.00 – 10.00 UTC	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>UN871</b>	▲ <b>LAGAR</b> 50°47'43"N 015°22'02"E								
	Δ <b>MISKA</b> 51°11'09"N 016°56'04"E	065	122,7	<u>460</u> 285 C	290		18.5		
	Δ <b>OKENO</b> 51°34'11"N 018°35'38"E		77,6						
	▲ <b>LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E	<u>049</u> 229	64,5		300				
	Δ <b>KUKOP</b> 52°08'52"N 020°24'38"E		20,9						
	Δ <b>ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E	<u>031</u> 212	250,6						CDR 1 na FL285 – FL460 patrz: Uwaga 1
	▲ <b>SUWALKI DVOR/DME (SUW)</b> 54°04'10".80N 022°54'00".91E								

Uwaga 1	29MAR – 25OCT	MON – FRI	07.00 – 09.00 UTC
	26OCT – 28MAR	MON – FRI	08.00 – 10.00 UTC



- t) zmiana P/UP150:
- wprowadzenie w drogach P/UP150 punktu REP BIMPA
  - usunięcie z dróg P/UP150 punktu REP DO-DEK, usunięcie z drogi P150 punktu REP BOGMO

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>P150</b>	▲ <b>CZEMPIN VOR/DME (CZE)</b> 52°07'50".21N 016°43'37".68E (...) – bez zmian							
	Δ <b>AMUTO</b> 52°20'00"N 018°56'45"E	081	56,4	<u>285</u> 095 C	110		18.5	
	▲ <b>BIMPA</b> 52°22'28"N 019°46'29"E							
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UP150</b>	▲ <b>CZEMPIN VOR/DME (CZE)</b> 52°07'50".21N 016°43'37".68E (...) – bez zmian							
	Δ <b>AMUTO</b> 52°20'00"N 018°56'45"E	081	56,4	<u>460</u> 285 C	290		18.5	
	Δ <b>BIMPA</b> 52°22'28"N 019°46'29"E							

- u) wprowadzenie nowej drogi T707

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>T707</b>	▲ <b>TOMTI</b> 50°57'11"N 015°17'36"E							
	Δ <b>RASUT</b> 51°08'44"N 016°15'33"E	<u>069*</u> 249	70,8	<u>285</u> 095 C	110			
	Δ <b>BANUN</b> 51°10'41"N 016°25'36"E		12,2					
	Δ <b>DODER</b> 51°12'13"N 016°33'32"E		9,6					
	▲ <b>TREBNI VOR/DME (TRZ)</b> 51°18'29".38N 017°06'51".51E		40,3					
					100			* - niedostępna powyżej FL195 w kierunku wschodnim

- v) zmiana P/UP851:
- wprowadzenie w drogach P/UP851 punktu REP BIMPA
  - wprowadzenie REP GERVI (zastępuje SIEDLCE DVOR/DME (SIE))
  - usunięcie z dróg P/UP851 punktu REP DO-DEK, usunięcie z drogi P851 punktu REP OBEGO
- w drodze P851 przesunięcie zapisu (kolumna 9) o warunkowości z segmentu REP DO-DEK – DENKO VOR/DME (DRE) na BIMPA – DENKO VOR/DME (DRE)
  - wprowadzenie dodatkowego zapisu o warunkowości w drogach P/UP851

1	2	3	4	5	6	7	8	9			
<b>P851</b>	▲ <b>ABERO</b> 52°13'40"N 023°12'32"E	(...) – bez zmian							097	18.5	CDR1, 2, 3 Na FL95-FL245 Patrz: ENR1.3  CDR1 Na FL245-FL285 Patrz Uwaga1
	▲ <b>GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E										
	▲ <b>ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E	61,3	285 095 C	110							
	▲ <b>BIMPA</b> 52°22'28"N 019°46'29"E	122,5									
	△ <b>MOLIL</b> 52°35'32"N 018°00'00"E	66									
△ <b>IDEXU</b> 52°41'50"N 017°02'10"E	82										
▲ <b>DENKO VOR/DME (DRE)</b> 52°49'00".66N 015°49'56".97E											

Uwaga 1	29MAR – 25OCT	FL245 – FL285	MON - FRI	07.00 – 09.00 UTC
	26OCT – 28MAR	FL245 – FL285	MON - FRI	08.00 – 10.00 UTC

1	2	3	4	5	6	7	8	9			
<b>UP851</b>	▲ <b>ABERO</b> 52°13'40"N 023°12'32"E	(...) – bez zmian							097	18.5	CDR1 na FL285-440 Patrz Uwaga1
	△ <b>GERVI</b> 52°09'19"N 022°12'03"E										
	△ <b>ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E	61,3	460 285 C	290							
	▲ <b>BIMPA</b> 52°22'28"N 019°46'29"E	122,5									
	△ <b>MOLIL</b> 52°35'32"N 018°00'00"E	66									
△ <b>IDEXU</b> 52°41'50"N 017°02'10"E	82										
▲ <b>DENKO VOR/DME (DRE)</b> 52°49'00".66N 015°49'56".97E											

Uwaga 1	29MAR – 25OCT	FL285 – FL440	MON - FRI	07.00 – 09.00 UTC
	26OCT – 28MAR	FL285 – FL440	MON - FRI	08.00 – 10.00 UTC

- w) zmiana Z/UZ71:
- wprowadzenie w drogach Z/UZ71 punktu LOLSI
  - usunięcie z dróg Z/UZ71 punktów REP LUMOK, REP TITAK
  - w drodze Z71 przesunięcie zapisu o warunkowości z segmentu INDIG-TITAK na INDIG-LOLSI

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Z71</b>	<b>▲ KORUP</b> 51°34'59"N 014°44'17"E (...) – bez zmian  <b>Δ INDIG</b> 51°59'48"N 018°00'00"E  <b>▲ LOLSI</b> 52°10'39"N 019°52'17"E  <b>▲ ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E							
		257	129,3	<u>285</u> 095 C			18.5	CDR 1 H24 FL095 – FL135
			54,3					
					100			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UZ71</b>	<b>▲ KORUP</b> 51°34'59"N 014°44'17"E (...) – bez zmian  <b>Δ INDIG</b> 51°59'48"N 018°00'00"E  <b>Δ LOLSI</b> 52°10'39"N 019°52'17"E  <b>▲ ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E							
		257	129,3	<u>460</u> 285 C			18.5	
			54,3					
					300			

- x) zmiana Z/UZ182:
- wprowadzenie dodatkowego segmentu wschodniego ASLUX – BAMSO w drogach Z/UZ182
  - wprowadzenie w drogach Z/UZ182 punktu REP BAMSO, zmiana punktu ASLUX na nieobowiązkowy

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Z182</b>	<b>▲ ABERO</b> 52°13'40"N 023°12'32"E  <b>Δ ASLUX</b> 52°19'14"N 022°09'38"E  <b>▲ BAMSO</b> 52°20'09"N 021°54'34"E							
		091	17,1	<u>285</u> 095 C			18,5	
					110			

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>UZ182</b>	<b>▲ ABERO</b> 52°13'40"N 023°12'32"E							
	<b>△ ASLUX</b> 52°19'14"N 022°09'38"E	091	17,1	<u>460</u> 285 C		290	18,5	
	<b>▲ BAMSO</b> 52°20'09"N 021°54'34"E							

- w drogach **Z/UZ460** zmiana REP ASLUX na nieobowiązkowy punkt meldowania

y) zmiana T/UT711:

- nowy przebieg dróg T/UT711, pozostaje przebieg (ZABOROWEK DVOR/DME (WAR) –...– GORAT)
- usunięcie z drogi T711 punktu REP VEKER
- w drodze T711 zmiana zapisu (kolumna 9) o warunkowości z segmentu REP VEKER – BULEP na ZABOROWEK DVOR/DME (WAR) – BULEP
- usunięcie uwagi w kolumnie 9 w drodze T711 „\*-CLSD poniżej FL195 w kierunku zachodnim”

1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>T711</b>	<b>△ ZABOROWEK DVOR/DME (WAR)</b> 52°15'33".34N 020°39'25".78E							
	<b>△ XATOG</b> 52°27'35"N 021°19'56"E	<u>059</u> 240	50,9	<u>285</u> 095 C	110		18,5	CDR 1,2,3 na FL095-FL195 Patrz ENR 1.3
	<b>△ BULEP</b> 52°46'16"N 022°25'08"E					100		
	(...) – bez zmian <b>▲ GORAT</b> 53°10'41"N 023°53'39"E							

z) zmiana N/UN133:

- usunięcie z dróg N/UN133 punktu REP TITAK
- usunięcie z drogi N133 punktu REP BOGMO

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>N133</b>	▲ <b>LENOV</b> 49°20'11"N 021°00'37"E (...) – bez zmian								
	△ <b>LUBEN</b> 51°13'27"N 019°57'27"E		43,9		100			CDR 1,2,3 na FL095-FL155 patrz ENR 1.3	
	△ <b>BAGAP</b> 51°36'00"N 019°45'42"E		11,5						
	△ <b>GIPOS</b> 51°41'54"N 019°42'36"E		11,9						
	▲ <b>LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E		24,6		<u>285</u>				
	△ <b>VALUD</b> 52°00'43"N 019°33'08"E	<u>338</u> 158	78,8		095 C		18.5		
	△ <b>VAVEK</b> 52°41'24"N 019°12'46"E		46,8						
	△ <b>NASOK</b> 53°05'31"N 019°00'23"E		11,5						
	△ <b>BIBKA</b> 53°11'27"N 018°57'18"E		38,5				110		
	▲ <b>GRUDA DVOR/DME (GRU)</b> 53°31'16".48N 018°46'52".83E  (...) – bez zmian								
▲ <b>PENOR</b> 55°38'19"N 017°09'41"E									
<b>UN133</b>	▲ <b>LENOV</b> 49°20'11"N 021°00'37"E (...) – bez zmian								
	▲ <b>LODZ VOR/DME (LDZ)</b> 51°48'00".42N 019°39'22".13E	<u>339</u> 158	200,1	<u>460</u> 285 C	300		18.5		
	▲ <b>GRUDA DVOR/DME (GRU)</b> 53°31'16".48N 018°46'52".83E  (...) – bez zmian								
▲ <b>PENOR</b> 55°38'19"N 017°09'41"E									

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 17 grudnia 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 168

### KOMUNIKAT NR 80 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 września 2009 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 437/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 28 czerwca 2009 r., na samolocie ULM Sky Ranger, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 53, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych „**Brak kwalifikacji – H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

W dniu 28 czerwca 2009 r., uczeń-pilot wykonał z instruktorem-pilotem pięć lotów kontrolnych po kręgu. W ocenie instruktora, loty ucznia były „wykonane bez odchyleń i większych błędów”. Instruktor stwierdził, że uczeń-pilot może wykonywać dalsze loty samodzielne. Po 50-minutowej przerwie pierwszy lot samodzielny uczeń wykonał bez uwag. W drugim samodzielnym locie, start i budowa lewego kręgu oraz podejście do lądowania nie budziły zastrzeżeń. Lot był stabilny, podejście odbywało się z wypuszczonymi klapami 15°, przy prędkości około 90 km/h. Uczeń-pilot rozpoczął wyrównanie na prawidłowej wysokości, ale przyziemienie wykonał jednocześnie na trzy koła z odbiciem na około 0,5 m. Po około 20 m po przyziemieniu samolot stracił kierunek w lewo względem osi pasa. Uczeń-pilot dezorientowany odbiciem samolotu po przyziemieniu nie reagował na polecenia kierującego lotami, dotyczące utrzymania kierunku dobiegu. Po przebyciu części trawiastej lądowiska, samolot zderzył się z ogrodzeniem. Uczeń-pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że przyczyną wypadku była niedostateczna umiejętność poprawiania przez ucznia-pilota błędów lądowania, w szczególności:

- brak reakcji na utratę kierunku samolotu na dobiegu po odbiciu i ponownym przyziemieniu;
- brak reakcji na polecenia instruktora nadzorującego lot.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- podejście do lądowania na klapach 15°;
- przyziemienie bez wytrzymania na trzy koła, co doprowadziło do odbicia i utraty kierunku;
- nabyte i utrwalone nawyki, wynikające z długiego doświadczenia ucznia-pilota w lataniu na motolotniach, które stwarzały problemy w utrzymywaniu kierunku przy starcie i lądowaniu samolotem.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Dalsze szkolenie ucznia-pilota poprzedzić wykonaniem lotów szkolnych z instruktorem w zakresie i liczbie umożliwiającej utrwalenie właściwych nawyków, w szczególnych przypadkach, podczas lądowania i startu samolotu.

4.2. Ośrodek Szkolenia Lotniczego – rozważyć wprowadzenie modyfikacji programu szkolenia podstawowego na samolotach w zakresie szkolenia osób posiadających doświadczenie w lotach na motolotniach (Nr zalecenia PKBWL 2009-29).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 169

### KOMUNIKAT NR 81 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 października 2009 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 501/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 6 grudnia 2007 r., na śmigłowcu Mi-2 plus, na którym lot wykonywał pilot zawodowy śmigłowcowy, lat 55, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych „**Błędy proceduralne**  
– H4”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Przed startem z Gdańska, pilot skontaktował się telefonicznie z bazą Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w Suwałkach i przekazał dyżurującemu ratownikowi, że będzie lądował około godziny 18.00, w związku z czym poprosił o oświetlenie miejsca lądowania przez straż pożarną. Lądowanie, jak wynikało z planu operacyjnego, powinno odbyć się o godzinie 18.08.

Około godziny 18.00 pilot nawiązał łączność z bazą i poinformował o przylocie za około 9 minut. Ratownik dyżurujący odpowiedział przez radiotelefon, że miejsce do lądowania jest zabezpieczone i odpowiednio oświetlone. Po kilku minutach załoga dyżurująca na lotnisku (mechanik, ratownik medyczny) usłyszała i zobaczyła nadlatujący śmigłowiec. Pilot poinformował przez radio, że nie widzi ziemi, a jedynie łunę od reflektorów, w związku z czym wykona jeszcze jedno podejście do lądowania. Śmigłowiec odleciał na zachód oraz wykonał zakręt w kierunku północnym.

W tym czasie widzialność zaczęła gwałtownie spadać. Pojawiła się intensywna mgła wraz z opadem mżawki. Pilot wykonał podejście do lądowania z włączonym reflektorem pokładowym, co doprowadziło do tzw. olśnienia pilota, utraty przestrzennego położenia i zderzenie się śmigłowca z ziemią.

Śmigłowiec został całkowicie zniszczony, pilot doznał obrażenia ciała w postaci otwartego złamania kończyny dolnej.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- wykonanie podejścia do lądowania w warunkach bez widoczności ziemi w śmigłowcowym locie nocnym według przepisów VFR;
- błąd pilota polegający na usiłowaniu lądowania bez widoczności ziemi przy użyciu reflektora pokładowego, co w konsekwencji, przy panujących trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła i opad mżawki), doprowadziło do tzw. olśnienia pilota, utraty przestrzennego położenia śmigłowca względem ziemi i zderzenie z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- nagłe pogorszenie warunków atmosferycznych nad zaplanowanym miejscem lądowania;
- zbyt optymistyczna i niewystarczająca analiza prognozowanych warunków meteorologicznych w czasie planowania przelotu;
- niewłaściwy wybór lotniska zapasowego dla zaplanowanego lotu;
- brak monitorowania przebiegu lotu przez dyspozytora/koordynatora operacyjnego i niedostarczenie pilotowi stosownych informacji o stanie pogody;
- odstąpienie od lądowania na lotnisku w Olsztynie, w celu uzupełnienia paliwa, było spowodowane brakiem informacji o możliwości pogorszenia się warunków atmosferycznych;
- brak właściwie zorganizowanego lądowiska śmigłowcowego do lotów w nocy na lotnisku Suwałki;
- silne poczucie misji – chęć wywiązania się pilota z postawionego zadania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Zalecenie numer **2009-016**, SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

- przeanalizować pracę i usprawnić działanie systemu dostarczania wiarygodnych informacji o prognozach oraz stanie pogody pilotom LPR.

Zalecenie numer **2009-017**, SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe:

- wprowadzić obowiązek wykonywania lotów w twardych hełmach lotniczych przez załogi LPR.

**5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

**5.1. ULC przeprowadzi audyt/kontrolę w SP ZOZ LPR w zakresie:**

- sposobu prowadzenia przez nadzór firmy, kontroli przygotowania się pilotów do lotu;
- weryfikowania przez nadzór firmy wykonanych czynności lotniczych, pod względem

zgodności ze standardami bezpieczeństwa lotów;

- planowania, szkolenia i utrzymywania ciągłości kwalifikacji lotniczych pilotów;
- obowiązków dyspozytora w sprawie planowania i nadzorowania lotów wykonywanych przez SP ZOZ LPR.

**5.2. Piloci SP ZOZ LPR zapoznać się z komunikatem nr 76 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 września 2007 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 039/06 (Dz. U. ULC z 2009 nr 1 poz.36).**

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 170

### KOMUNIKAT NR 82 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 października 2009 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 351/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 sierpnia 2007 r. na spadochronie Nawigator 260, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek spadochronowy, lat 29, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

oraz klasyfikuję do kategorii: **„Czynnik organizacyjny”**  
w grupie przyczynowej **„System szkolenia – O2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał pierwszy skok spadochronowy metodą AFF (Accelerated Freefall – przyspieszona nauka wolnego spadania w celu poznania tajników spadania z zamkniętym spadochronem i nauczenia się latania na otwartej czaszy wraz z asekurującym go instruktorem).

Po opuszczeniu samolotu, z wysokości 4000m uczeń-skoczek opadał wraz z towarzyszącym mu instruktorem, realizując zaplanowane ćwiczenie. Na wysokości około 1500m, wobec braku reakcji ucznia-skoczka i nie otwarcia spadochronu, towarzyszący instruktor zainicjował otwarcie spadochronu ucznia. Spadochron wypełnił się prawidłowo. Uczeń-skoczek wykonał manewry czaszą w poszukiwaniu lotniska, na którym planowane było lądowanie. Próby zlokalizowania lądowiska okazały się nieskuteczne, dlatego uczeń-skoczek poszybował w stronę pola, na którym zamierzał wylądować. Towarzyszący instruktor, który po otwarciu swojego spadochronu wylądował na lotnisku, drogą radiową podjął próbę naprowadzenia ucznia-skoczka na wyznaczone miejsce lądowania. Uczeń-skoczek usłyszał polecenia instruktora i podjął nieskuteczną próbę odnalezienia lądowiska. Uczeń-skoczek zorientował się, że będzie musiał lądować w lesie, ściągnął linki sterownicze, zahamował prędkość postępową czaszy spadochronu i wylądował na drzewach. Czasza spadochronu zaczęła się o gałęzie drzewa i uczeń-skoczek zawisł na wysokości około 20m nad ziemią. Uczeń-skoczek wypiął się z uprzęży spadochronu i rozpoczął zejście po pniu drzewa. Podczas próby zejścia z drzewa uczeń-skoczek spadł na ziemię z wysokości około 10m, doznając poważnych obrażeń ciała.



**3. Przyczyny wypadku lotniczego:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było podjęcie przez ucznia-skoczka próby zejścia na ziemię po lądowaniu na drzewie.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego był brak szkolenia teoretycznego w zakresie postępowania w przypadku lądowania w lesie.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

Urząd Lotnictwa Cywilnego

- 4.1.** Dokonać analizy treści dokumentów operacyjnych, pod kątem zgodności z wymaganiami określonymi w przepisach wyższego rzędu.
- 4.2.** Przeprowadzić kompleksową kontrolę ośrodka szkolenia lotniczego, w którym szkolony był uczeń-skoczek, w zakresie zgodności prowadzonego szkolenia z obowiązującymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami dla tego podmiotu instrukcji szkolenia spadochronowego, instrukcji wykonywania skoków

spadochronowych i programu szkolenia spadochronowego oraz przeprowadzić analizę możliwości ww. podmiotu, co do trwałej zdolności do prowadzenia szkolenia lotniczego.

Ośrodek szkolenia lotniczego

- 4.3.** Skrypt „Sytuacje niebezpieczne w spadochroniarstwie”, stanowiący załącznik do Programu Szkolenia Spadochronowego, uzupełnić o procedury postępowania w przypadku konieczności lądowania na przeszkodach terenowych, w tym lądowania na drzewach.
  - 4.4.** Działalność szkoleniową planować i prowadzić w taki sposób, aby przy obciążeniu personelu również innymi obowiązkami, nie naruszało to poprawności prowadzenia tego szkolenia.
- 5.** Urząd Lotnictwa Cywilnego nie podjął działań zalecanych przez PKBWL ze względu na nieprzedłożenie wniosku certyfikacyjnego przez przedmiotowy ośrodek szkolenia lotniczego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**171**

**KOMUNIKAT NR 83  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 12 października 2009 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 333/08**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

- 1.** Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 czerwca 2008 r., na śmigłowcu EC-120B Colibri, na którym lot wykonywał pilot śmigłowcowy turystyczny, lat 36, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

- 2.** Opis okoliczności wypadku:

W dniu 11 czerwca 2008 r. o godz. 15.00 z lotniska w Bielsku-Białej śmigłowcem EC-120B Colibri wystartował pilot z pasażerem (właścicielem-dysponentem śmigłowca) do lotu, którego celem było lądowisko Czyżyny. Dysponent zmienił trasę na lot do lotniska Katowice-Muchowiec i powrót na lotnisko Bielsko-Biała. Start z lotniska Muchowiec do lotu powrotnego z kolejnym pasażerem na pokładzie nastąpiło o godz. 16.50. Lot wykonywany był wg przepisów VFR. W chwili, gdy śmigłowiec znajdował się w pozycji „z widzialnością” lotniska Bielsko-Biała, dysponent podjął decyzję o wykonaniu lotu widokowego w rejon miejscowości Cieszyn. Przelatując trawers m. Skoczów, dysponent ponownie zmienił decyzję. Lot miał być wykonany nad m. Dziegielów, gdzie miesz-

kali znajomi obu pasażerów. Pilot wykonał krąg nad miejscowością na wysokości około 100 m i wprowadził w lewy zakręt nad zabudowaniami wskazywanymi przez pasażerów. Pilot zajęty identyfikacją obiektu naziemnego doprowadził do spadku prędkości i przeciągnięcia wirnika nośnego. Podczas wymuszonego sytuacją manewru do lądowania śmigłowiec zahaczył wirnikiem nośnym o krawędź dachu budynku oraz drzewo, co doprowadziło do zniszczenia łopat wirnika na 2/3 ich długości. W następstwie zderzenia z ziemią zniszczone zostały płozy podwozia. Jeden z pasażerów odniósł poważne obrażenia ciała.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było nieprzestrzeganie przez pilota ograniczeń zakresów użytkowania śmigłowca, co doprowadziło do przeciągnięcia wirnika nośnego w czasie wykonywania manewru na małej wysokości i niesterowalnego zderzenia się z powierzchnią ziemi.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- wykonywanie lotu nad terenem zabudowanym na małej wysokości, poniżej określonej w przepisach o ruchu lotniczym;
- małe doświadczenie pilota – ogólny nalot około 75 godzin i brak doświadczenia w manewrowaniu na małej wysokości;

- odwrócenie uwagi przez pilota od pilotowania śmigłowcem dla identyfikacji obiektu naziemnego wskazywanego przez pasażerów;
- trzykrotna zamiana decyzji, co do wykonywanego zadania w locie, dokonywana przez dysponenta-właściciela śmigłowca już w trakcie lotu, co mogło wpłynąć na rozproszenie uwagi pilota.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania materiałami nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

#### **Komentarz:**

PKBWL zwraca uwagę na fakt, że ustanowienie minimalnych wysokości lotu nad gęstą zabudową miast lub osiedli, a także nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa osobom trzecim i ich mieniu. Podjęcie decyzji wykonywania lotu poniżej tych wysokości stwarza potencjalne zagrożenie, które pilot musi zawsze brać pod uwagę.

### 5. Zalecenia i działania profilaktyczne Prezesa ULC.

Wdrożone zostaną wewnętrzne procedury umożliwiające priorytetowe działania ukierunkowane na natychmiastowe podjęcie czynności administracyjnych, umożliwiających skorzystanie z dyspozycji art. 96 ust. 3 i art. 100 ustawy Prawo lotnicze.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 172

### KOMUNIKAT NR 84 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 12 października 2009 r.

#### **w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 459/07**

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 18 października 2007 r., na szybowcu SZD-35

„Bekas”, na którym lot wykonywał instruktor-pilot oraz uczeń-pilot, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik organizacyjny”**

w grupie przyczynowej „**System szkolenia – O2**”.

### 2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga w składzie instruktor-pilot oraz uczeń-pilot wykonała z innego miejsca, przystosowanego do startów i lądowań statków powietrznych – Bezmiechowa, start na szybowcu metodą grawitacyjną. Natychmiast

po starcie, instruktor-pilot wykonał zakręt w prawo o około 90° i próbował nawiązać kontakt z prądem wznoszącym. Z powodu braku wznoszenia instruktor wykonał energiczny zakręt w kierunku od stoku, w czasie którego nastąpiła utrata wysokości i zderzenie szybowca z drzewami. Instruktor poniósł śmierć na miejscu, natomiast uczeń doznał poważnych obrażeń ciała. Szybowiec uległ całkowitemu zniszczeniu.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było:

- wykonywanie po starcie grawitacyjnym zakrętu poniżej wysokości 50 m – niezgodnie z zasadami zawartymi w instrukcji użytkownika lądowiska;
- wykonanie gwałtownego zakrętu z przechyleniem ponad 40° na prędkości minimalnej, co doprowadziło do utraty prędkości, przeciągnięcie szybowca, utratę wysokości i zaczepienie o drzewa.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak reakcji kierownictwa aeroklubu na wcześniejsze naruszenie zasad bezpieczeństwa lotów przez instruktora, polegające na wykonywaniu lotów niezgodnie z instrukcją użytkownika lądowiska;
- nieuwzględnienie przez instruktora zmieniających się warunków meteorologicznych oraz wcześniejszego nieudanego lotu żaglowego szybowca PW-6U.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Zalecenie nr **2009-004**, Prezes Aeroklubu Politechniki Rzeszowskiej:

- dokonać zmian personalno-organizacyjnych w celu poprawy poziomu przygotowania do lotów i organizacji lotów żaglowych.

Zalecenie nr **2009-008**, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- przeprowadzić audyt w celu określenia prawidłowości prowadzenia szkolenia szybowcowego innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań statków powietrznych – Bezmiechowa.

### 5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**5.1.** Ze względu na to, że:

- Certyfikat nr PL/FTO-126/2008/3 wydany Ośrodkowi Szkolenia Lotniczego Aeroklubu Politechniki Rzeszowskiej w dniu 08 lipca 2008 r., uprawniający do szkolenia lotniczego, utracił ważność w dniu 31 grudnia 2008 r.
- Certyfikat nr PL-CTO-58/2007 wydany Aeroklubowi Politechniki Rzeszowskiej w dniu 25 maja 2007 r., uprawniający do działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie szkolenia personelu lotniczego, utracił ważność w dniu 25 maja 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego odstąpił od realizacji zalecenia 2009-008.

**5.2.** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego podjął działania mające na celu monitorowanie operacji lotniczych prowadzonych z innych miejsc do startów i lądowań, zgodnie z art. 93 ustawy Prawo lotnicze, a w szczególności zgodności warunków korzystania z innych miejsc do startów i lądowań z warunkami opisanymi w Instrukcjach Szkolenia oraz Instrukcjach Operacyjnych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

---

**Rozpowszechnianie:** Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

---

**Wydawca:** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Redakcja:** Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 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

---