



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 10 lutego 2009 r.

Nr 2

### TREŚĆ:

Poz.

#### ZARZĄDZENIE

- 46 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 stycznia 2009 r. w sprawie Podręcznika Procedur Licencjonowania Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców zmiana 2 do wydania 3 oraz Podręcznika Procedur Certyfikacji i Nadzoru Bieżącego nad Lotniczymi Ośrodkami Szkoleń Technicznych Part 147 zmiana 3 do wydania 3 ..... 62

#### OBWIESZCZENIE

- 47 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 stycznia 2009 r. w sprawie stawek jednostkowych opłat trasowych ..... 62

#### OGŁOSZENIA:

- 48 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie taryfy opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach ..... 64
- 49 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie taryfy opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Gdańsk Sp. z o.o. .... 70
- 50 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie taryfy opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Wrocław S.A. .... 75

#### KOMUNIKATY:

- 51 — Nr 126 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 245/06 ..... 78
- 52 — Nr 127 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 360/06 ..... 79
- 53 — Nr 128 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 486/07 ..... 80
- 54 — Nr 129 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 471/07 ..... 81
- 55 — Nr 130 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 241/06 ..... 82
- 56 — Nr 131 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 310/06 ..... 83
- 57 — Nr 132 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 295/08 ..... 84
- 58 — Nr 133 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 269/04 ..... 85
- 59 — Nr 134 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 343/07 ..... 86
- 60 — Nr 135 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 315/08 ..... 87

## 46

### ZARZĄDZENIE NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 stycznia 2009 r.

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

Na podstawie art. 21 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>) zarządza się, co następuje:

#### § 1

Wprowadza się do stosowania:

- 1) Podręcznik Procedur Licencjonowania Personelu Obsługi Technicznej Samolotów i Śmigłowców, zmiana 2 do wydania 3 z dnia 15.01.2009 r., stanowiący załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia;
- 2) Podręcznik Procedur Certyfikacji i Nadzoru Bieżącego nad Lotniczymi Ośrodkami Szkoleń Technicznych, zmiana 3 do wydania 2 z dnia 15 stycznia 2009 r., stanowiący załącznik nr 2 do niniejszego zarządzenia.

#### § 2

Podręczniki, o których mowa w ust. 1, są materiałem pomocniczym i doradczym w zakresie licencjo-

nowania 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, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania.

#### § 3

Traci moc zarządzenie Nr 21 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 lipca 2008 roku 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.

#### § 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 Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180, poz. 1113.

## 47

### OBWIESZCZENIE NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 stycznia 2009 r.

#### **w sprawie stawek jednostkowych opłat trasowych**

Na podstawie art. 130 ust. 10 oraz art. 23 ust. 2 pkt 5 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. Zatwierdzone na rok 2009 stawki jednostkowe opłat trasowych w państwach EUROCONTROL wynoszą:

<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, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180, poz. 1113.

Strefa pobierania opłat	Łączna stawka jednostkowa opłaty	kurs wymiany walut 1EUR=	
Belgia-Luksemburg	76.06	-/-	
Niemcy	67.18	-/-	
Francja	61.49	-/-	
Wielka Brytania	73.54	0,798105	GBP
Holandia	64.21	-/-	
Irlandia	29.69	-/-	
Szwajcaria	71.39	1,59223	CHF
Portugalia Lizbona	47.67	-/-	
Austria	60.43	-/-	
Hiszpania kontynentalna	84.14	-/-	
Hiszpania Wyspy Kanaryjskie	68.30	-/-	
Portugalia Santa Maria	15.27	-/-	
Grecja	44.28	-/-	
Turcja	26.35	-/-	
Malta	27.07	-/-	
Włochy	66.01	-/-	
Cypr	30.09	-/-	
Węgry	35.54	240,306	HUF
Norwegia	67.09	8,15800	NOK
Dania	61.94	7,45494	DKK
Słowenia	76.40	-/-	
Rumunia	46.62	3,61823	RON
Republika Czeska	47.56	24,4109	CZK
Szwecja	56.28	9,56834	SEK
Słowacja	53.95	30,2536	SKK
Chorwacja	47.93	7,11765	HRK
Bułgaria	43.73	1,95650	BGN
Republika Macedonii	56.50	61,2114	MKD
Mołdawia	47.97	14,2841	MDL
Finlandia	40.39	-/-	
Albania	45.72	122,540	ALL
Bośnia i Hercegowina	35.75	1,92983	BAM
Serbia-Czarnogóra	39.37	76,4225	RSD
Litwa	48.81	3,45246	LTL
Polska	41.95	3,36665	PLN
Armenia	26.87	432,636	AMD

§ 2. Stopa odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat trasowych w roku 2009 wynosi 9,86% w stosunku rocznym.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

48

**OGŁOSZENIE NR 1  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 stycznia 2009 r.

**w sprawie taryfy opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 oraz w związku z art. 77 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 taryfę opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Katowice w Pyrzowicach, stanowiącą załącznik do ogłoszenia.

<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, Nr 144, poz. 901 i Nr 177, poz. 1095 oraz Nr 180, poz. 1113.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Ogłoszenia Nr 1  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 22 stycznia 2009 r. (poz. 48)*

**Taryfa opłat za usługi lotniskowe  
ważna od 31 grudnia 2008  
w Międzynarodowym Porcie Lotniczym „KATOWICE”  
w Pyrzowicach**

Niniejsza taryfa opłat za usługi lotniskowe obejmuje opłaty pobierane przez „Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze” S.A., zwane dalej GTL S.A., zarządzające Międzynarodowym Portem Lotniczym „KATOWICE” w Pyrzowicach ([www.katowice-airport.com.pl](http://www.katowice-airport.com.pl)).

**DEFINICJE**

1. Na potrzeby niniejszej taryfy wprowadza się następujące definicje użytych w niej pojęć:

- 1.1 **MPL „Katowice”** – oznacza Międzynarodowy Port Lotniczy „KATOWICE” w Pyrzowicach, adres: 41-960 Ożarówice, ul. Wolności 90; [www.katowice-airport.com.pl](http://www.katowice-airport.com.pl)
- 1.2 **GTL S.A.** – oznacza Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. z siedzibą w Katowicach, zarejestrowaną w Sądzie Rejonowym w Katowicach Wydział VIII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000023650, o kapitale zakładowym wpłaconym 94 051 400 zł, adres: Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice; [www.katowice-airport.com.pl](http://www.katowice-airport.com.pl), NIP EU PL 634-012-80-15.
- 1.3 **Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW):** maksymalna masa statku po-

wietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdatości do lotu statku powietrznego, dzienniku pokładowym lub innym równorzędnym dokumencie. Jeżeli MTOW nie została podana, dla celów kalkulacji opłat zostanie przyjęta największa masa startowa dla statku powietrznego danego typu.

- 1.4 **Pasażer odlatujący:** osoba podróżująca statkiem powietrznym, nie będąca członkiem załogi, który podlega odprawie na danym lotnisku.
- 1.5 **Pasażer w tranzycie:** pasażer lotu, o którym mowa w Art. 2 pkt 11 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.).
- 1.6 Za **regularny przewóz lotniczy zwany również zamiennie ruchem regularnym** uważa się przewóz zdefiniowany w art. 2 pkt 14 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.).
- 1.7 Za **przewóz czarterowy zwany również zamiennie ruchem czarterowym** uważa się przewóz zdefiniowany w art. 2 pkt 15 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.).

- 1.8 Za **lot długodystansowy** na użytek niniejszej taryfy uważa się jednodocinkowy lot na dystansie, którego pokonanie wymaga minimum 6 lotu statku powietrznego.
- 1.9 **Nowe połączenie w ruchu regularnym** - połączenie, które spełnia jednocześnie następujące warunki:
  - a) nie funkcjonuje w MPL „Katowice” w chwili jego wprowadzenia,
  - b) nie było prowadzone przez tego przewoźnika w okresie 12 następujących po sobie miesięcy kalendarzowych poprzedzających jego wprowadzenie,
  - c) nie jest to połączenie łączone tzn. z międzylądowaniem, w którym jedna z destynacji już istnieje,
  - d) zostanie utworzone po dniu wejścia w życie niniejszej taryfy.
- 1.10 **Nowe połączenie czarterowe** – połączenie, które spełnia łącznie następujące warunki:
  - a) nie funkcjonuje w MPL „Katowice” w chwili jego wprowadzenia,
  - b) nie było prowadzone przez tego samego przewoźnika w okresie 12 następujących po sobie miesięcy kalendarzowych poprzedzających jego wprowadzenie,
  - c) zostanie utworzone po dniu wejścia w życie.
- 1.11 **Usługobiorca** – użytkownik statku powietrznego na rzecz, którego świadczona jest usługa lub podmiot na zlecenie, którego jest świadczona usługa na podstawie odrębnej umowy zawartej z GTL S.A.
- 1.12 **Port bazowy** – port, w którym przewoźnik łącznie spełnia następujące warunki:
  - a) wykonuje obsługę techniczną minimum trzech statków powietrznych co jest uwidocznione w dokumentacji zatwierdzonej przez cywilne władze lotnicze,
  - b) zawarł z GTL S.A. umowę, z której jednoznacznie wynika, że MPL „Katowice” jest dla tego przewoźnika portem bazowym.

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

2. Opłaty lotniskowe składają się z opłat standardowych, w których skład wchodzi:
  - a) opłata za lądowanie statku powietrznego, opłata za postój statku powietrznego,
  - b) opłata za pasażera odlatującego oraz opłat dodatkowych.
- 2.1 Opłaty podane w niniejszej taryfie nie obejmują podatku od towarów i usług (VAT), który zostanie naliczony według stawek obowiązujących w polskim prawie podatkowym.
- 2.2 Wszystkie opłaty w niniejszej taryfie są określone w złotym polskim (zwanym dalej „PLN”).
- 2.3 Nie pobiera się opłat za lądowanie, za pasażerów odlatujących oraz za postój statków po-

wietrznych wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania ludzkiego życia lub zdrowia chyba, że loty te wykonywane są w ramach prowadzonej działalności gospodarczej (art. 76 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.). W szczególności z wymienionych opłat są zwolnione statki powietrzne kolumny transportu sanitarnego, w tym lotniczego pogotowia ratunkowego, w przypadku wykonywania lotów związanych z zagrożeniem życia lub zdrowia oraz w każdym przypadku katastrofy, epidemii lub klęski żywiołowej. Podstawę odstąpienia od pobierania opłat stanowi w szczególności zlecenie przewozu potwierdzone przez ordynatora szpitala lub kierownika placówki zdrowia wystawiającej zlecenie na lot, wydanie decyzji przez uprawniony organ, a także innych wiarygodnych okoliczności lub dokumentacji wskazujących na zaistnienie przesłanek do odstąpienia od pobierania opłat.

- 2.4 Opłaty dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem naliczane są zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 14 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat lotniskowych dla państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem (Dz. U. Nr 122, poz. 1268).
- 2.5 Opłaty objęte niniejszą taryfą są dokonywane na rzecz GTL S.A. przez usługobiorców korzystających z usług świadczonych przez MPL „Katowice”. W każdym przypadku związanym z wystąpieniem trudności w identyfikacji usługobiorcy, opłatami niniejszej taryfy będzie obciążony właściciel statku powietrznego.
- 2.6 Skorzystanie z usług jest jednoznaczne z przyjęciem wszystkich warunków niniejszej taryfy.

## OPŁATY STANDARDOWE

### *Opłata za lądowanie statku powietrznego*

3. Opłata za lądowanie pobierana jest za każde lądowanie statku powietrznego na lotnisku. Opłata obejmuje również start statku powietrznego.
  - 3.1 Dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 2 ton włącznie opłata za lądowanie wynosi 200 PLN.
  - 3.2 Dla śmigłowców opłata wynosi 50% opłaty określonej w pkt 3.3.
  - 3.3 Dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 ton opłata za lądowanie jest pobierana za każdą rozpoczętą tonę mak-

symalnej masy startowej statku powietrznego i wynosi:

**Tabela 1. Opłata za lądowanie**

Roczna liczba lądowań przewoźnika w zakresie od ... do ...	Opłata za każdą rozpoczętą tonę MTOW (w PLN)
A	B
Do 500	43
501 - 1000	36
1001 - 2000	30
2001 - 3000	27
3001 - 4000	25
4001 - 5000	23
5001 - 6000	22
6001 - 7000	18
7001 - 8000	14
8001 - 9000	9
PONAD 9000	4,5

W tabeli 1 opłata za lądowanie naliczana jest w danym zakresie po odpowiadającej mu opłacie w kolumnie B za każdą rozpoczętą tonę MTOW, po przekroczeniu danego zakresu (kolumna A) każde następne lądowanie liczone jest z następnego zakresu po odpowiadającej opłacie niższej (kolumna B) za każdą rozpoczętą tonę MTOW i tak dalej w kolejnych zakresach. Opłata naliczana jest w zależności od liczby lądowań z uwzględnieniem podziału opłaty na sezony. Okresem rozliczeniowym jest okres roczny określony w pkt. 5.

**Opłata za pasażera odlatującego**

4. Opłata za pasażera odlatującego, pobierana jest za każdego pasażera odlatującego, przy czym opłacie nie podlegają:
- pasażerowie w tranzycie,
  - dzieci do lat 2 nieuprawnione do zajmowania miejsc pasażerskich w samolocie,
- i wynosi:

**Tabela 2. Opłaty za pasażera odlatującego**

Roczna liczba pasażerów odlatujących przewoźnika w zakresie od ... do ...	Opłata za pasażera odlatującego (w PLN)
A	B
do 100 000	30
100 001 - 200 000	27
200 001 - 300 000	23
300 001 - 400 000	19
400 001 - 500 000	16
500 001 - 600 000	15
600 001 - 700 000	12
700 001 - 800 000	9
800 001 - 900 000	6
900 001 - 1000 000	4
1000 001 - 1 100 000	3,30
1100 001 - 1 200 000	2,50

W tabeli 2 opłata za pasażera odlatującego naliczana jest w danym zakresie po odpowiadającej mu opłacie w kolumnie B, po przekroczeniu danego zakresu (kolumna A) każdy następny pasażer liczony jest z następnego zakresu po odpowiadającej opłacie (kolumna B) i tak dalej w kolejnych zakresach. Okresem rozliczeniowym jest okres roczny określony w pkt 5.

5. Za okres roczny przyjmuje się rok kalendarzowy. W pierwszym roku po wprowadzeniu niniejszej taryfy okres ten liczony jest od chwili wprowadzenia opłaty do 31 grudnia. W przypadku, gdy dany usługobiorca wystąpi z pisemnym wnioskiem o zastosowanie w stosunku do niego systemu opłat określonych w pkt 3.3, w pkt 4, można rok kalendarzowy zastąpić innym okresem dwunastomiesięcznym.

Po zakończeniu danego okresu rocznego naliczanie opłaty zdefiniowanej w pkt 3.3, pkt 4 rozpoczyna się od pierwszego zakresu w tabelach 1 i 2.

**Opłata za postój statku powietrznego**

- Opłata za postój statku powietrznego pobierana jest za postój statku powietrznego.
- Opłata za postój statku powietrznego pobierana jest za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego i każde rozpoczęte 24 godziny postoju i wynosi 12 PLN.
- Czas postoju jest liczony od momentu lądowania do momentu startu.
- Za postój trwający do 4 godzin opłaty określonej w pkt 5.2 nie pobiera się.
- Opłaty za postój nie pobiera się dla statków powietrznych, dla których MPL „Katowice” jest portem bazowym.

**OPŁATY DODATKOWE**

6. Usługi dodatkowe objęte niniejszą taryfą świadczone są na wniosek usługobiorcy zgłoszony przed wykonaniem usługi z wyjątkiem usługi określonej w pkt 6.2.
- Opłaty za usługi dodatkowe nie ujęte w niniejszej taryfie, są ustalane oddzielnie, przed wykonaniem usługi.
  - Usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych.

Opłaty pobiera się za usuwanie z nawierzchni lotniskowych zanieczyszczeń spowodowanych przez użytkownika lotniska w następującej wysokości za każde rozpoczęte 10 m<sup>2</sup> oczyszczanej powierzchni:

Rodzaj usługi	Opłata w PLN
Usunięcie rozlewiska materiałów pędnych i smarów	2 000
Usunięcie innych zanieczyszczeń	1 500

6.3 Dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie parkowania.

Opłaty pobiera się za następujące niestandardowe usługi zabezpieczenia statków powietrznych podczas parkowania w porcie lotniczym:

Rodzaj usługi	Opłata
Ochrona statku powietrznego (zł/h za każdego strażnika)	350
Specjalne oświetlenie stanowiska postojowego (zł/h) za 1 punkt świetlny	220
Wygradzenie stanowiska postojowego	500

6.4 Opłata za konwojowanie pobierana jest za każdy konwój przesyłek ze statku powietrznego do magazynu Cargo w strefie zastrzeżonej i wynosi:

- za konwój przesyłek wartościowych – indywidualnych – 100 PLN,
- konwój przesyłek wartościowych – bankowych – 400 PLN,
- konwój pozostałych przesyłek – 50 PLN za każdego konwojenta uczestniczącego w konwoju.

6.5 Opłatę za usługi zabezpieczenia przez Lotniczą Straż Pożarną tankowania lub roztankowania samolotu, odbywającego się podczas wchodzenia lub wychodzenia pasażerów lub ich przebywania na pokładzie pobiera się w wysokości 100 PLN za jedną operację. Powyższą usługę stosuje się zgodnie z decyzją podjętą przez dowódcę statku powietrznego lub innego przedstawiciela użytkownika. Przewoźnik lotniczy mający port bazowy w MPL „Katowice” jest zwolniony z opłaty za usługę zabezpieczenia czynności tankowania lub roztankowania.

## ZASADY I WARUNKI UDZIELANIA ZNIŻEK

7. Zniżki udzielane są na pisemny wniosek usługobiorcy lub na podstawie zawartej umowy pomiędzy GTL S.A. a usługobiorcą, przed wykonaniem lotu.

7.1 Zniżki nie przysługują za loty już wykonane, jeżeli nie zachowano trybu określonego w punk-

cie 7. Opłaty po zastosowaniu zniżki naliczane są zgodnie z zasadami naliczania opłat określonymi w niniejszej taryfie.

### Zniżki dla ruchu długodystansowego

7.2 Dla lotów długodystansowych udziela się zniżki w wysokości 50% od opłaty za lądowanie i pasażera odlatującego określonych w pkt. 3.3 i 4 taryfy. Dla towarowych lotów długodystansowych udziela się zniżki w wysokości 50% od opłaty za lądowanie określonej w pkt. 3.3.

### Zniżki dla regularnego ruchu pasażerskiego

7.3 Od opłat w regularnym przewozie pasażerskim zdefiniowanych w pkt 3.3 i 4 udziela się zniżki w zależności od liczby lądowań w okresie od 1 do 15 dnia każdego miesiąca i od 16 dnia do końca każdego miesiąca kalendarzowego w opłacie za pasażera odlatującego i w opłacie za lądowanie, i wynosi:

Liczba lądowań w cyklach rozliczeniowych od 1 do 15 dnia miesiąca i od 16 dnia do końca miesiąca	Zniżka
A	B
od 71 do 80	5%
od 81 do 90	10%
od 91 do 100	12%
od 101 do 110	15%
ponad 111	18%

Dla udzielenia zniżki pkt 7 nie stosuje się.

7.4. W przypadku otwarcia nowego połączenia w regularnym przewozie pasażerskim w MPL „Katowice” udziela się zniżki od opłaty za lądowanie i opłaty od pasażera odlatującego, na okres 48 miesięcy od dnia podjęcia przez GTL S.A. decyzji o udzieleniu tej zniżki. Zgodnie z poniższą tabelą:

Lata obowiązywania zniżki	Nowe połączenie regularne i czarterowe – opłata za pasażera (PLN)	Nowe połączenie regularne i czarterowe – opłata za tonę MTOW (w PLN)
rok 1	22	25
rok 2	24	27
rok 3	26	29
rok 4	26	29

Skorzystanie ze zniżki na nowe połączenie wyklucza możliwość równoległego włączenia tego połączenia do systemu opłat, o których mowa w pkt 3.3 i 4 lub łączenia jej z innymi zniżkami określonymi w pkt 7.2, 7.3.

**Zniżki dla pasażerskiego ruchu czarterowego**

7.5 Dla pasażerskich przewozów czarterowych, w zależności od liczby wykonywanych lądowań w roku kalendarzowym zniżka za lądowanie wynosi odpowiednio:

Liczba lądowań w roku kalendarzowym	Zniżka w %
A	B
Od 101 do 200	10 %
Powyżej 201	30 %

Okresem rozliczeniowym jest rok kalendarzowy. Skorzystanie z tej zniżki wyklucza możliwość równoległego włączenia liczby lądowań z pkt 7.2 i 7.6.

**Zniżki dla ruchu cargo związanego wyłącznie z przewozem towarów lub poczty**

7.6 Dla przewozów cargo, związanych wyłącznie z przewozem towarów lub poczty, wykonywanych samolotami o MTOW do 55 ton udzielana jest zniżka w zależności od liczby lądowań w danym miesiącu kalendarzowym i wynosi:

Liczba lądowań w okresie miesięcznym	Zniżka
A	B
od 31 do 45	25%
od 46 do 55	30%
ponad 55	35%

Okresem rozliczeniowym jest rok kalendarzowy. Skorzystanie z tej zniżki wyklucza możliwość równoległego włączenia liczby lądowań z pkt 7.2 i 7.6.

7.7 Dla przewozów cargo związanych wyłącznie z przewozem towarów lub poczty wykonywanych samolotami o MTOW powyżej 55 ton udzielana jest zniżka w zależności od liczby lądowań w okresie roku kalendarzowego i wynosi:

Liczba lądowań w okresie rocznym	Zniżka
A	B
od 1 do 5	20%
od 6 do 10	30%
ponad 10	40%

**Inne zniżki i zasady ich przyznawania**

7.8 Dla lotów treningowych (szkolnych) lub technicznych udziela się zniżki w wysokości 50% od opłaty za lądowanie określonej w pkt 3. Lotów treningowych, szkolnych lub technicznych nie włącza się do systemu opłat określonych w pkt 3.3 i 4 oraz systemu zniżek określonego w pkt 7.3, 7.5.

- 7.9 Lot, w którym z przyczyn technicznych lub meteorologicznych zaistniała konieczność powrotu bez międzylądowania na lotnisko startu, udziela się 50% zniżki od opłaty za lądowanie.
- 7.10 W przypadku zaistnienia nieprzewidzianych zdarzeń niezależnych od zarządzającego lotniskiem, a wpływających znacząco i bezpośrednio na poziom kosztów jednostkowych za świadczone usługi, GTL S.A. może anulować każdą ze zniżek określonych w niniejszej taryfie.

**ZASADY I WARUNKI POBIERANIA OPŁAT LOTNISKOWYCH**

8. Opłaty wymienione w niniejszej taryfie pobierane są w Dziale Sprzedaży GTL S.A. przed wykonaniem startu.
- 8.1 Na podstawie umowy zawartej pomiędzy GTL S.A. i firmą Polcard prowadzącą obsługę kart kredytowych wymienionych w pkt. 8.2 Dział Sprzedaży GTL S.A. jest zobowiązany do zatrzymania karty kredytowej lub odmowy jej honorowania, jeśli dyspozycję taką wydał przedstawiciel firmy Polcard. Za „decyzję” przyjmuje się polecenie przekazane telefonicznie przez operatora firmy „Polcard”, listę o nazwie „STOPLIST” lub ewentualną odmowę transakcji.
- 8.2 Wszelkie zastrzeżenia wynikające z zatrzymania lub odmowy uznania określonej karty kredytowej jako ważnego środka płatniczego należy kierować do firmy „Polcard”.
- 8.3 GTL S.A. nie ponosi odpowiedzialności za decyzje wydane przez przedstawicieli firmy „Polcard”.
- 8.4 Dział Sprzedaży ma prawo do odmowy przyjęcia kart kredytowych lub banknotów zabrudzonych lub zniszczonych oraz tych, co do których istnieją uzasadnione wątpliwości, co do ich autentyczności.
- 8.5 Odmowa przyjęcia zakwestionowanych (lub zatrzymanych) kart kredytowych, banknotów nie zwalnia płatnika od konieczności uregulowania stosownych opłat wynikających z niniejszej taryfy.
- 8.6 Od usługobiorców korzystających systematycznie z usług lotniskowych opłaty mogą być pobierane na podstawie zbiorczych faktur za okres od 1 dnia kalendarzowego danego miesiąca do 15 dnia miesiąca kalendarzowego i od 16 dnia miesiąca kalendarzowego do ostatniego dnia miesiąca kalendarzowego z tym, że dla systemu zniżek określonego w punkcie 7.9 może zostać zastosowany okres rozliczeniowy miesięczny.
- 8.7 Płatności, o których mowa w pkt. 8.8. powinny być realizowane w PLN, w terminie i na konto bankowe wskazane w fakturze.



- 8.8 Dla usługobiorców wykonujących operacje lotnicze sporadycznie lub rozpoczynających swoją działalność w MPL Katowice lub zalegających z zapłatą lub w przypadku, gdy płatności nie zostały uregulowane w terminie w danym lub poprzedzającym roku kalendarzowym w celu zabezpieczenia roszczeń z tytułu opłat lotniskowych dopuszcza się możliwość zastosowania zaliczki, kaucji, gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej przed wykonaniem usługi.
- 8.9 W przypadku zalegania z zapłatą zarządzający ma prawo zatrzymać statek powietrzny zgodnie z art. 78 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 z późn. zm.) i nałożyć specjalną opłatę postojową w wysokości 300% obowiązującej stawki. Za niezapłacone w terminie należności mogą zostać naliczone odsetki w wysokości 150% odsetek ustawowych.

#### **POSTANOWIENIA KOŃCOWE I PRZEJŚCIOWE**

9. Niniejsza taryfa za usługi lotniskowe została sporządzona w dwóch wersjach językowych – angielskim i polskim. W razie jakichkolwiek rozbieżności, co do interpretacji niniejszej taryfy rozstrzygająca będzie wersja sporządzona w języku polskim.

- 9.1 GTL S.A. zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia statku powietrznego ze względu na ważne okoliczności lub warunki związane z funkcjonowaniem MPL Katowice, uniemożliwiające bezpieczne lądowanie statku powietrznego.
- 9.2 Niniejsza taryfa opłat obowiązuje do czasu wejścia w życie nowej taryfy opłat lotniskowych zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 9.3 Prawa nabyte przez przewoźnika na podstawie taryfy obowiązującej od dnia 31 grudnia 2005 r., w szczególności obniżenia opłat, zachowują ważność do chwili ich zakończenia zgodnie z taryfą obowiązującą od dnia 31 grudnia 2005 r., o ile przewoźnik uzna, że nowa taryfa jest dla niego korzystniejsza i wystąpi o jej stosowanie do praw nabytych.
- 9.4 Postanowienia taryfy obowiązującej od dnia 31 grudnia 2005 r. tracą moc z chwilą wejścia w życie niniejszej taryfy, chyba, że niniejsza taryfa lub umowa zawarta z zarządzającym lotniskiem stanowi inaczej.
- 9.5 Poza przypadkiem określonym w pkt 9.4 stosuje się niniejsza taryfę.

**49**

**OGŁOSZENIE NR 2  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 stycznia 2009 r.

**w sprawie taryfy opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Gdańsk Sp. z o.o.**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 w związku z art. 77 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>) ogła-

sza się taryfę opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Gdańsk Sp. z o.o., stanowiącą załącznik do ogłoszenia.

*1) 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, Nr 144, poz. 901 i Nr 177, poz. 1095 oraz Nr 180, poz. 1113.*

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Ogłoszenia Nr 2  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 22 stycznia 2009 r. (poz. 49)*

**Taryfa opłat lotniskowych  
ważna od 31 grudnia 2008  
w Porcie Lotniczym Gdańsk Sp. z o.o.  
w Gdańsku**

**I. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

1. Niniejsza „Taryfa opłat za usługi lotnicze” (zwana dalej „taryfą”) obejmuje opłaty pobierane przez „Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.” z siedzibą w Gdańsku, ul. Słowackiego 200, 80 – 298 Gdańsk, zarządzająca lotniskiem GDAŃSK im. LECHA WAŁĘSY, za usługi świadczone przez wyżej wymieniony podmiot oraz warunki stosowania tych opłat.
2. Opłaty składają się z:
  - a) opłaty za lądowanie,
  - b) opłaty za pasażera odlatującego,
  - c) opłaty za postój statku powietrznego,
  - d) opłat za usługi dodatkowe.
3. Opłaty objęte niniejszą taryfą są dokonywane na rzecz podmiotu wymienionego w punkcie I.1. przez użytkownika statku powietrznego korzystającego z usług świadczonych przez ten podmiot, zwanego dalej „usługobiorcą”. W przypadku trudności z identyfikacją użytkownika statku powietrznego opłatami będzie obciążany właściciel statku powietrznego.
4. Skorzystanie z usług jest jednoznaczne z przyjęciem wszystkich warunków niniejszej taryfy.

5. Opłaty za usługi dodatkowe nie wymienione w niniejszej taryfie, świadczone na życzenie usługobiorcy, są ustalane oddzielnie, przed wykonaniem usługi.
6. Od opłat wymienionych w niniejszej taryfie zwolnione są loty polskich państwowych statków powietrznych wykonywane w sytuacjach bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa lub granicy państwowej.
7. Nie pobiera się opłat lotniskowych za lądowanie i postój:
  - a) statków powietrznych nieposiadających własnego napędu,
  - b) związanych z lotami poszukiwawczo-ratownicznymi (SAR – Search And Rescue),
  - c) związanych z lotami, w których zaistniała konieczność powrotu bez żadnego międzylądowania na lotnisko startu z przyczyn technicznych lub meteorologicznych,
  - d) statków powietrznych wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba, że loty te wykonywane są

w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.

8. Stawki taryfowe wyrażone są w walucie polskiej PLN.
9. Stawki opłat podane w niniejszej taryfie nie obejmują podatku od towarów i usług (VAT). Opodatkowanie podatkiem VAT odbywa się na podstawie obowiązujących przepisów.

## II. DEFINICJE

Dla celów niniejszej taryfy wprowadza się następujące definicje użytych w niej pojęć:

1. **Statek powietrzny:** urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.
2. **Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW):** maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie sprawności statku powietrznego, dzienniku pokładowym lub innym równorzędym dokumencie.
  - a) Jeżeli MTOW nie została podana zgodnie z zasadami określonymi w pkt. IX, dla celów kalkulacji opłat będzie przyjęta największa maksymalna masa startowa dla statku powietrznego danego typu.
3. **Lot międzynarodowy:** lot, w trakcie którego następuje przekroczenie granicy państwowej.
4. **Lot handlowy:** lot związany z lądowaniem handlowym.
5. **Lądowanie handlowe:** lądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie.
6. **Pasażer:** osoba podróżująca statkiem powietrznym, nie będąca członkiem jego załogi.
7. **Pasażer w ruchu zagranicznym:** pasażer dokonujący odprawy biletowo-bagażowej poza granicę kraju. Pozostałych pasażerów uważa się za pasażerów w ruchu krajowym.
8. **Pasażer tranzytowy:** pasażer, który przyleciał na dane lotnisko lotem handlowym i nie opuszcza terenu portu lotniczego, kontynuuje podróż z tego samego lotniska statkiem powietrznym o tym samym numerze rejsu.
9. **Przewóz lotniczy:** przewozem lotniczym jest przewóz pasażerów, bagażu, towarów lub poczty wykonywany statkiem powietrznym odpłatnie.
10. **Regularny przewóz lotniczy:** przewóz lotniczy, jeżeli w każdym locie miejsca w statkach powietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów.

11. **Nowe połączenie regularne:** połączenie danej linii lotniczej wprowadzane na trasie, w której portem początkowym lub docelowym jest port lotniczy, do/z którego żadna z linii lotniczych nie wykonuje w chwili tego wprowadzania regularnych przewozów lotniczych, a linia lotnicza je wprowadzająca nie oferowała takiego połączenia w poprzedzających planowane uruchomienie połączenia dwóch sezonach rozkładowych. Za nowe połączenie regularne traktuje się również połączenie wykonywane do/z portu lotniczego, do którego inna linia lotnicza wykonuje w danej chwili regularne przewozy lotnicze i korzysta bądź korzystała ze zniżki za wprowadzenie nowego połączenia regularnego. W tym przypadku okres trwania zniżki dla każdego kolejnego przewoźnika rozpoczyna się z dniem podjęcia połączenia regularnego, a kończy z dniem, w którym kończy się okres obowiązywania zniżki dla pierwszego przewoźnika, który tę zniżkę uzyskał.

12. **Przewóz czarterowy:** przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu lub poczty, wskazanych przez czarterującego.

13. **Polskim państwowym statkiem powietrznym jest:**

- a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny),
- b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji, Państwowej Straży Pożarnej i służby celnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego).

## III. OPŁATA ZA LĄDOWANIE

1. Opłata za lądowanie pobierana jest za każde lądowanie statku powietrznego na lotnisku. Opłata obejmuje również start statku powietrznego.
2. Dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej MTOW do 2 ton włącznie opłata za lądowanie, niezależnie od rodzaju lotu, wynosi **75,00 PLN**.
3. Dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 ton opłata za lądowanie jest pobierana za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego MTOW, niezależnie od rodzaju lotu, i wynosi **25,00 PLN**.
4. Opłaty określone w punkcie III.2. i III.3. obniża się o 50% dla śmigłowców.

#### IV. OPŁATA ZA PASAŻERA ODLATUJĄCEGO

1. Opłata za pasażera odlatującego pobierana jest za każdego pasażera odlatującego.
2. Opłata za pasażera odlatującego wynosi **48,00 PLN**.
3. Opłacie określonej w punkcie IV.2. nie podlega:
  - a) pasażerowie tranzytowi,
  - b) dzieci do lat 2 nieuprawnione do zajmowania miejsca pasażerskiego w samolocie.

#### V. OPŁATA ZA POSTÓJ STATKU POWIETRZNEGO

1. Opłata za postój statku powietrznego pobierana jest za postój statku powietrznego na wyznaczonej do tego powierzchni lotniska.
2. Opłata za postój statku powietrznego wynosi **4,50 PLN** za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego MTOW i każde rozpoczęte 24 godziny postoju niezależnie od rodzaju lotu. Czas postoju jest liczony od momentu lądowania do momentu startu.
3. Za postój trwający do 4 godzin opłaty określonej w punkcie V.2. nie pobiera się.

#### VI. OPŁATY ZA USŁUGI DODATKOWE

1. Usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych. Opłaty pobiera się za usuwanie z nawierzchni lotniskowych zanieczyszczeń, spowodowanych lub zgłoszonych przez użytkowników lotniska, w następującej wysokości za każde rozpoczęte 10 m<sup>2</sup> oczyszczonej powierzchni:
  - a) usunięcie rozlewiska materiałów pędnych 1100,00 PLN
  - b) usunięcie innych zanieczyszczeń 550,00 PLN
  - c) dodatkowe odśnieżanie, odladzanie 310,00 PLN.
2. Dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie parkowania. Opłaty pobiera się za niestandardowe usługi zabezpieczenia statków powietrznych podczas parkowania w porcie lotniczym za:
  - a) ochronę statku powietrznego przez specjalnego strażnika (PLN/h za każdego strażnika) 140,00 PLN
  - b) specjalne oświetlenie stanowiska postojowego (PLN/dobę) za 1 punkt świetlny 110,00 PLN
  - c) wygrodzenie stanowiska postojowego za pomocą taśmy wraz z sygnalizacją ostrzegawczą (PLN/dobę) 250,00 PLN.
3. Opłata za zabezpieczenie przez Zakładową Lotniskową Straż Pożarną tankowania/roztankowania statku powietrznego w czasie wchodze-

nia/wychodzenia lub/i przebywania pasażerów na pokładzie.

Opłatę pobiera się za zabezpieczenie przez Zakładową Lotniskową Straż Pożarną tankowania/roztankowania statku powietrznego w czasie wchodzenia/wychodzenia lub/i przebywania pasażerów na pokładzie zgodnie z decyzją podjętą przez dowódcę statku powietrznego lub innego uprawnionego przedstawiciela użytkownika statku powietrznego i wynosi 100,00 PLN.

#### VII. ZNIŻKI W OPŁATACH

1. Zasady udzielania zniżek:
  - a) Udziela się zniżki od opłaty za pasażera odlatującego w ruchu regularnym krajowym w wysokości 23 PLN za każdego pasażera. Zniżka jest ważna do 31.12.2028 roku.
  - b) Udziela się zniżek od opłat za lądowanie i pasażerów odlatujących dla nowych połączeń regularnych i dla połączeń zwiększających częstotliwość na istniejącym już połączeniu (wzrost częstotliwości powyżej maksymalnej częstotliwości dotychczas oferowanej na danym połączeniu) wykonywanych statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej do 50 ton w wysokości 30% lub 40% w zależności od częstotliwości (w przypadku jednoczesnego uruchamiania połączeń na kilku kierunkach ich częstotliwości sumuje się). W przypadku takich połączeń na trasach krajowych zniżka za lądowanie naliczana jest od stawki już obniżonej na podstawie punktu VII.1.a. Szczegółowe zasady udzielania zniżek pokazano w poniższej tabeli.

Wysokość zniżki	40%	30%
Częstotliwość	≥ 6/tydzień	1-5/tydzień
Statek powietrzny	< 50 T MTOW	< 50 T MTOW
Zniżka ważna na:	2 lata	2 lata

- c) Udziela się zniżek od opłat za lądowanie, pasażerów odlatujących i parkowanie dla nowych połączeń regularnych i dla połączeń zwiększających częstotliwość na istniejącym już połączeniu (dotyczy również nowouruchomionych połączeń od 01.01.2004 roku) wykonywanych statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej większej niż 50 ton, ale mniejszej niż 100 ton. Wysokość zniżki uzależniona jest od częstotliwości, a szczegółowe zasady udzielania zniżek pokazano w poniższej tabeli.

Częstotliwość	≥ 6/tydzień	2-5/tydzień
Statek powietrzny	≥ 50 T MTOW i < 100 T MTOW	≥ 50 T MTOW < 100 T MTOW
Zniżka za lądowanie	50 %	50 %
Zniżka za pasażera odlatującego	50 %	50 %
Zniżka za parkowanie	100 %	-
Zniżka ważna do	31.12.2028 roku	31.12.2028 roku

Zniżka za każdego odlatującego pasażera w ruchu krajowym naliczana jest po uwzględnieniu zniżki określonej w punkcie VII.1.a.

- d) Udziela się zniżek od opłat za lądowanie, pasażerów odlatujących i parkowanie dla nowych połączeń regularnych i dla połączeń zwiększających częstotliwość na istniejącym już połączeniu wykonywanych statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej większej niż 100 ton. Szczegółowe zasady udzielania zniżek pokazano w poniższej tabeli.

Częstotliwość	≥ 1/tydzień
Statek powietrzny	≥ 100 T MTOW
Zniżka za lądowanie	80 %
Zniżka za odlatującego pasażera	80 %
Zniżka za parkowanie	80 %
Zniżka ważna do	31.12.2028 roku

Zniżka za każdego odlatującego pasażera w ruchu krajowym naliczana jest po uwzględnieniu zniżki określonej w punkcie VII.1.a.

- e) Udziela się zniżek od opłaty za lądowanie i parkowanie dla cięższych statków powietrznych wprowadzanych na istniejących dotychczas połączeniach regularnych. Zniżki przyznawane są w przypadku zmiany samolotu już latającego na danej trasie z lżejszego niż 50 ton MTOW na cięższy lub równy 50 ton MTOW. Szczegółowe zasady udzielania zniżek pokazano w poniższej tabeli.

Częstotliwość	≥ 6/tydzień	2-5/tydzień
Zniżka za lądowanie	50 %	50 %
Zniżka za parkowanie	100 %	
Zniżka ważna do	31.12.2028 roku	31.12.2028 roku

- f) Udziela się zniżki od opłat za lądowanie za loty szkoleniowe wykonywane samolotami o MTOW równym bądź wyższym niż 20 ton, na zasadach pokazanych w poniższej tabeli.

Zniżka za lądowanie	70%
Częstotliwość	każda
Statek powietrzny	≥ 20 T MTOW

- g) Udziela się zniżki od opłat za lądowanie i odprawionych pasażerów dla samolotów General Aviation pod warunkiem wykonania 15 lub więcej operacji lądowania w miesiącu. Szczegółowe zasady udzielania zniżek pokazano w poniższej tabeli.

Zniżka za lądowanie	50%
Zniżka za odlatującego pasażera	50 %
Częstotliwość	≥ 15 operacji lądowania/ miesiąc
Statek powietrzny	bez ograniczeń MTOW

Zniżka za każdego odlatującego pasażera w ruchu krajowym naliczana jest po uwzględnieniu zniżki określonej w punkcie VII.1.a.

## VIII. WARUNKI PŁATNOŚCI

- Opłaty wymienione w niniejszej taryfie są pobierane w Biurze Odpraw Załóg przed wykonaniem startu.
- Kasa Biura Odpraw Załóg przyjmuje:
  - Płatności dokonywane za pomocą następujących kart kredytowych: EUROCARD, MAESTRO, MASTER CARD, VISA, VISA ELEKTRON, AMERICAN EXPRESS.
  - Czeki akceptowane przez Narodowy Bank Polski.
  - Wpłaty gotówkowe.

3. Biuro Odpraw Załóg ma prawo do odmowy przyjęcia kart kredytowych, banknotów i/lub czeków uszkodzonych i/lub zabrudzonych oraz tych, co do których istnieją uzasadnione wątpliwości co do ich autentyczności i/lub ważności.
4. Odmowa przyjęcia zakwestionowanych (lub zatrzymanych) kart kredytowych, banknotów i/lub czeków nie zwalnia płatnika od konieczności uregulowania stosownych opłat wynikających z niniejszej taryfy.
5. Opłaty, o których mowa w niniejszej taryfie są pobierane na podstawie faktur wystawianych przez Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
6. Od usługobiorców korzystających systematycznie z usług lotniskowych opłaty mogą być pobierane na podstawie zbiorczych faktur w trybie rozliczeń okresowych. Warunkiem do-

konywania rozliczeń okresowych jest zawarcie stosownej umowy w tym zakresie.

7. Płatności omówione w pkt. VIII.6. muszą być realizowane w terminie i na konto bankowe podane na fakturze.
8. Za niezapłacone w terminie należności będą pobierane odsetki w wysokości ustawowej.

#### **IX. ZBIERANIE INFORMACJI**

Usługobiorcy zobowiązani są do przesyłania w terminie do dnia 1 marca każdego roku informacji dotyczących znaków rejestracyjnych, typów i wersji oraz maksymalnej masy startowej statków powietrznych, które będą użytkować w danym roku na adres podany w pkt I.1.

50

**OGŁOSZENIE NR 3  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 stycznia 2009 r.

**w sprawie taryfy opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Wrocław S.A.**

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 w związku z art. 77 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>) ogła-

sza się taryfę opłat lotniskowych w Porcie Lotniczym Wrocław S.A., stanowiącą załącznik do ogłoszenia.

*1) 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, Nr 144, poz. 901 i Nr 177, poz. 1095 oraz Nr 180, poz. 1113.*

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Ogłoszenia Nr 3  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 22 stycznia 2009 r. (poz. 50)*

**Taryfa opłat lotniskowych  
ważna od 31 grudnia 2008  
w Porcie Lotniczym Wrocław im. Mikołaja Kopernika  
we Wrocławiu**

**1. DEFINICJE**

Dla celów niniejszej taryfy wprowadza się następujące definicje użytych w niej pojęć:

- 1.1 **PLW S.A.** – Port Lotniczy Wrocław Spółka Akcyjna, adres: 54-530 Wrocław, ul. Skarżyńskiego 36;
- 1.2 **użytkownik statku powietrznego** – właściciel statku powietrznego lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych;
- 1.3 **maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW)** – maksymalna masa startowa statku powietrznego będąca wartością podaną w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego lub innym równorzędnym dokumencie;
- 1.4 **pasażer** – osoba podróżująca statkiem powietrznym, nie będąca członkiem jego załogi;
- 1.5 **pasażer w tranzycie** – pasażer, który przyleciał na lotnisko i nie opuszczając statku powietrznego, kontynuuje podróż tym samym statkiem powietrznym;
- 1.6 **połączenie regularne** – połączenie lotnicze, w którym w każdym locie miejsca w statkach po-

wietrznych przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a przewóz jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów;

- 1.7 **lot czarterowy** – lot dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w którym przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, wskazanych przez czarterującego;
- 1.8 **lot szkolny** – lot wykonywany przez kandydatów na członków personelu lotniczego lub przez członków personelu lotniczego w celu nabycia określonych kwalifikacji lotniczych;
- 1.9 **przewoźnik generujący duży ruch** – przewoźnik operujący w PLW S.A., obsługujący połączenia regularne w ruchu międzynarodowym, generujące co najmniej „n” x 4 250 odlatających pasażerów rocznie każde (gdzie „n” jest liczbą startów w tygodniu);

- 1.10 **nowe połączenie** – połączenie regularne do portu nieobsługiwane przez żadnego przewoźnika operującego w PLW S.A., w okresie dwóch lat poprzedzających planowane uruchomienie połączenia;
- 1.11 **operacje w czasie wskazanym przez PLW S.A.** – operacje wykonywane w ramach połączeń regularnych i czarterowych, w których przewoźnik dostosował swój rozkład lotów zgodnie z sugestiami PLW S.A., jeżeli takie sugestie zostały przez PLW S.A. zgłoszone.

Dla śmigłowców opłata za lądowanie wynosi 50 % stawki określonej w powyższej tabeli.

**b) Opłata za postój statku powietrznego**

OPŁATA POSTOJOWA (za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej (MTOW))	STAWKA [PLN]
pierwsze 4 godziny postoju	0
każde rozpoczęte 24 godziny	6

**2. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

- 2.1 Opłaty objęte taryfą dokonywane są na rzecz PLW S.A. przez użytkownika statku powietrznego korzystającego z usług świadczonych przez PLW S.A. W przypadku trudności z identyfikacją użytkownika statku powietrznego, opłatami będzie obciążony właściciel statku.
- 2.2 Skorzystanie z usług PLW S.A. jest jednoznaczne z przyjęciem wszystkich warunków niniejszej taryfy.
- 2.3 **Opłaty składają się z:**
- a) opłat standardowych**, w których skład wchodzi:
- opłata za lądowanie obejmująca również start statku powietrznego,
  - opłata za postój statku powietrznego,
  - opłata za pasażera odlatującego,
- b) opłat dodatkowych.**
- 2.4 Opłaty za usługi dodatkowe, nieujęte w niniejszej taryfie, a świadczone na wniosek użytkownika statku powietrznego, muszą być uzgodnione z PLW S.A. oddzielnie, przed wykonaniem usługi.
- 2.5 Stawki opłat podane w niniejszej taryfie są stawkami netto, do których zostanie doliczony podatek VAT, w wysokości określonej odrębnymi przepisami.
- 2.6 Stawki opłat są określone w złotych polskich (PLN).

**c) Opłata za pasażera odlatującego**

PASAŻER	STAWKA [PLN]
ruch krajowy	27
ruch międzynarodowy	32

**4. OPŁATY DODATKOWE**

- d) Usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych.** Opłaty pobiera się za usuwanie z nawierzchni lotniskowych zanieczyszczeń spowodowanych przez użytkowników lotniska w następującej wysokości za każde rozpoczęte 10 m<sup>2</sup>:

RODZAJ OPŁATY	STAWKA (PLN)
usuwanie rozlewiska materiałów pędnych i smarów	2 000
usuwanie innych zanieczyszczeń	1 000

- e) Dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie postoju.** Opłaty pobiera się za niestandardowe usługi zabezpieczenia statku powietrznego podczas postoju w porcie lotniczym:

RODZAJ OPŁATY	STAWKA (PLN)
ochrona statku powietrznego przez wyznaczonego strażnika, za każdą rozpoczętą godzinę pracy każdego strażnika	150
specjalne oświetlenie stanowiska postojowego, za każdą rozpoczętą dobę za 1 punkt świetlny	50
wygradzenie stanowiska postojowego	500

**3. OPŁATY STANDARDOWE**

**a) Opłata za lądowanie statku powietrznego**

LĄDOWANIE STATKU POWIETRZNEGO	Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW)	STAWKA [PLN]
ruch krajowy i międzynarodowy	do 3 ton	80
	powyżej 3 do 10 t	275
	powyżej 10 do 30 t	600
	powyżej 30 do 50 t	975
	powyżej 50 do 100 t	1 560
	powyżej 100 do 150 t	2 500
	powyżej 150 t	5 000

- f) Zabezpieczenie przez Lotniskową Straż Pożarną tankowania/roztankowania statku powietrznego w czasie wchodzenia/ wychodzenia lub przebywania pasażerów na pokładzie - 100 PLN za operację.**



## 5. ZNIŻKI WRAZ Z ICH WYSOKOŚCIĄ ORAZ ZASADAMI STOSOWANIA

- a) Zniżki od opłat za lądowanie, wyrażone, jako odsetek opłaty określonej w punkcie 3:
- na nowe połączenie – **50%** przez okres pół roku;
  - w połączeniach regularnych na małych dystansach (do 500 km) – **30%**;
  - w połączeniach regularnych wykonywanych przynajmniej 6 razy w tygodniu – 5% (rejsy wykonywane w zbliżonych godzinach – różnica do dwóch godzin – traktowane są łącznie);
  - za operacje w czasie wskazanym przez PLW S.A. – **10%**;
  - dla czarterów w okresie zimowym (od 1 listopada do 31 marca) – **30%**.

W razie możliwości uzyskania kilku zniżek z różnych tytułów, uzyskane zniżki sumuje się.

- b) Obniżona opłata pasażerska dla przewoźników generujących duży ruch:
- w przypadku połączeń regularnych w ruchu międzynarodowym, obsługiwanych przez jednego przewoźnika, generujących co najmniej „n” x 4 250 odlatujących pasażerów rocznie każde (gdzie „n” jest liczbą startów w tygodniu), liczbę pasażerów odlatujących, obsługiwanych przez jednego przewoźnika, sumuje się i stosuje dla niej obniżoną opłatę pasażerską wg następującej tabeli:

Liczba odlatujących pasażerów obsługiwanych w ciągu 12 miesięcy	STAWKA (PLN)
10 000 – 50 000	24
50 001 – 100 000	20
100 001 – 200 000	10
200 001 – 300 000	8
300 001 – 400 000	7
ponad 400 000	5

- obniżona opłata pasażerska stosowana jest na podstawie początkowej deklaracji przewoźnika co do planowanej wielkości ruchu upoważniającej do tej zniżki. Zniżka weryfikowana jest po upływie roku w oparciu o rzeczywistą wielkość wygenerowanego ruchu;

**Uwaga:** Tabela obniżonych opłat pasażerskich zawarta w punkcie b) nie może być stosowana łącznie ze zniżkami z punktu a).

- c) Dla statków powietrznych w lotach szkolnych udziela się zniżki na opłatę za lądowanie do 80% od stawek określonych w punkcie 3.**

## 6. ZWOLNIENIA Z OPŁAT

Zwolnione z opłat niniejszej taryfy są:

- a) Loty polskich państwowych statków powietrznych związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem.
- b) Loty statków powietrznych wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba, że loty te wykonywane są w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.
- c) Loty statków powietrznych wykonujących kontrole naziemnych urządzeń nawigacyjnych.
- d) Pasażerowie w tranzycie.
- e) Dzieci do lat 2, nieuprawnione do zajmowania miejsca pasażerskiego w samolocie.

## 51

### KOMUNIKAT NR 126 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 27 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 245/06

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 16 sierpnia 2006 r. na lotnisku Poznań-Krzesiny, na samolocie Boeing 737-400, pilotowanym przez pilota liniowego, lat 63, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych: „**Błędy w komunikowaniu – H3**”

oraz „**Błędy proceduralne - H4**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Samolot Boeing 737-400, tureckiej linii lotniczej, wykonywał lot na lotnisko Poznań-Ławica (EPPO). Załoga samolotu nawiązała łączność radiową z kontrolerem TWR Poznań-Ławica, od którego otrzymała zgodę na podejście w/g procedury IFR - ILS/DME „Y” na pas 29 oraz polecenie zgłoszenia ustabilizowania w ILS RWY29. Załoga rozpoczęła podejście według w/w procedury. Po zgłoszeniu przez załogę komendy „na prostej”/„final”, kontroler TWR Poznań-Ławica wydał zgodę na lądowanie na pasie 29, lotniska Poznań-Ławica. Ze względu na brak radaru na wieży, kontroler nie miał możliwości dokładnego monitorowania pozycji podchodzącego samolotu. Po otrzymaniu informacji od kontrolera TWR lotniska Poznań-Krzesiny, że Boeing najwyraźniej podchodzi do lądowania na wojskowe lotnisko Poznań-Krzesiny (EPKS), kontroler TWR Poznań-Ławica poinformował załogę „jesteście nad lotniskiem wojskowym”/„you are overhead military aerodrome” i wydał instrukcję zakrętu w prawo w kierunku pomocy nawigacyjnej oraz wznoszenie do wysokości 4000 stóp. Załoga nie usłyszała/nie zrozumiała instrukcji wydanej przez kontrolera TWR Poznań-Ławica, błędnie zidentyfikowała lotnisko Poznań-Krzesiny, jako lotnisko Poznań-Ławica i wylądowała omyłkowo na lotnisku wojskowym Poznań-Krzesiny.

W ocenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, załoga samolotu Boeing 737-400 nie wykonała procedury „RACETRACK” z należytą starannością (*Procedura „RACETRACK” wykonywana jest podczas podejść proceduralnych do lotniska, w których nie ma radaru zbliżania*). Załoga samolotu nie wykonała precyzyjnie zakrętu „inbound” i nie przechwyciła wiązek ILS RWY29, przechodząc na południową stronę osi podejścia. W konsekwencji załoga nie mogła wykonać stabilizacji w ILS, dlatego nie zgłosiła ustabilizowania, a widząc lotnisko Poznań-Krzesiny, była przekonana, że to lotnisko Poznań-Ławica, odstąpiła od wykonania procedury ILS/DME z pełną stabilizacją i monitoringiem wskazań ILS, wyłączyła autopilota i kontynuowała manualnie podejście z widocznością, nie informując o tym kontrolera TWR lotniska Poznań-Ławica. Po zgłoszeniu przez załogę komendy „... final”, w odpowiedzi kontroler TWR nie upewnił się, co do ustabilizowania samolotu Boeing 737-400 w ILS RWY29 i wydał zgodę na lądowanie.

Ponadto, użycie przez kontrolera polecenia „jesteście nad lotniskiem wojskowym” i wydanie instrukcji zakrętu w prawo w kierunku pomocy nawigacyjnej i wznoszenia zamiast odejścia na drugi krąg („go around”), wpłynęło na niezrozumienie sytuacji przez załogę.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

PKBWL ustaliła, że przyczynami poważnego incydentu były:

- nieprawidłowe wykonanie procedury podejścia do lądowania na lotnisko Poznań-Ławica przez załogę samolotu Boeing 737 i wlot samolotu w przestrzeń powietrzną strefy ruchu lotniskowego lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny;
- zmiana przez załogę samolotu Boeing 737 rodzaju podejścia z instrumentalnego, wykonywanego według wskazań przyrządów (IFR) ILS DME „Y” RWY29, na podejście według przepisów z widocznością (VFR), nie informując o tym organu kontroli ruchu lotniczego;
- błędna identyfikacja lotniska Poznań-Krzesiny, jako Poznań-Ławica, co spowodowało lądowanie na nieczynnym lotnisku wojskowym Poznań-Krzesiny.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu poważnego incydentu były:

- błędne założenie przez załogę samolotu Boeing 737, że nadal mają zapewnianą służbę radarową;
- pobieżne przygotowanie załogi do lądowania na lotnisku Poznań-Ławica.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

**4.1.** W stosunku do załogi samolotu i operatora – zalecenia według decyzji Władz Lotniczych Turcji.

**4.2.** Ze względu na powtarzające się przypadki pomyłkowego identyfikowania lotniska EPKS, jako EPPO, zintensyfikować prace wdrożeniowe przy uruchomieniu nowego systemu radarowego, które powinny doprowadzić do jak najszybszego uruchomienia radarowej służby organu kontroli zблиżania w rejonie kontrolowanym lotniska Poznań-Ławica.

**4.3.** Zapoznać personel organu kontroli ruchu lotniczego ze zdarzeniem, ze szczególnym zwróceniem uwagi na konieczność stosowania właściwej do sytuacji radiotelefonicznej frazeologii lotniczej.

**5. Działania i zalecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

**5.1.** Departament Personelu Lotniczego dokona sprawdzenia, czy podczas szkolenia teo-

retycznego w Ośrodku Szkolenia Lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej prowadzone są na odpowiednim poziomie zajęcia na temat „procedury go around” oraz czy są właściwie realizowane szkolenia harmonizacyjne procedur dla kontrolerów ruchu lotniczego TWR i APP.

**5.2.** Departament Żeglugi Powietrznej obejmie w 2009 roku przeglądem struktury przestrzeni powietrznej i stałe procedury dla lotnisk komunikacyjnych TMA Poznań, zwracając szczególną uwagę na problem zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji w sytuacji, gdy służba radarowa APP może nie być zapewniona.

**5.3.** W ramach zaleceń profilaktycznych, dokonano zmian w strukturze przestrzeni powietrznej, utworzono wspólne TMA dla cywilnego lotniska Poznań-Ławica i wojskowego lotniska Poznań-Krzesiny (EPKS). Wdrożono system radarowej kontroli zблиżania Poznań-Ławica (EPPO), a także naniesiono w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska) ostrzeżenie, dotyczące możliwości popełnienia błędu, w zakresie wyboru lotniska Poznań-Ławica i Poznań-Krzesiny.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**52**

**KOMUNIKAT NR 127  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 27 listopada 2008 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 360/06**

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 2 grudnia 2006 r., na samolocie ultralekkim Samba XXL, pilotowanym przez pilota, lat 43, posiadają-

cego licencję pilota samolotów ultralekkich, wydaną przez LAA ČR, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

**2.** Opis okoliczności wypadku:

Pilot, przed doletem do lotniska lądowania, próbował bezskutecznie nawiązać łączność radiową z lotniskiem. W czasie podchodzenia do lądowania, pilot zauważył, że do startu z pasa betonowego przygoto-

wuje się samolot Cessna. Pilot podjął decyzję o zmianie miejsca lądowania. Do tego celu wybrał nawierzchnię trawiastą, znajdującą się równolegle do pasa betonowego. Z uwagi na silny lewoboczny wiatr, lądowanie wykonywał na małych klapach. Pilot doprowadził do dynamicznego przyziemienia na przednie koło, przy prędkości 75-80 km/h. Samolot odbił się od ziemi, a pilot niewłaściwie zareagował na zaistniałą sytuację i powtórne, lecz bardziej dynamicznie, przyziemił na przednie koło. Takie działanie pilota doprowadziło do złamania przedniej nogi. Samolot kontynuował dobieg. W końcowej fazie dobiegu zostały złamane łopaty śmigła, a samolot podparł się dolną osłoną silnika o nawierzchnię trawiastą lotniska. Załoga nie odniosła żadnych obrażeń ciała, samolot został uszkodzony.

### 3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było dynamiczne przyziemienie samolotu na przednie koło i nieumiejętne poprawienie tego błędu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku było niewielkie doświadczenie dowódcy statku powietrznego oraz warunki meteorologiczne, wymuszające lądowanie z klapami w położeniu startowym.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. PKBWL zwraca uwagę pilotom o małym doświadczeniu w pilotowaniu samolotów ultralekkich o dużej doskonałości, że faza wytrzymania przy lądowaniu dla takich samolotów, szczególnie z klapami w położeniu startowym, wymaga precyzji w operowaniu sterem wysokości.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 53

### KOMUNIKAT NR 128 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 listopada 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 486/07

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 15 listopada 2007 r. na samolocie Embraer 170, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 58, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik środowiskowy”**  
w grupie przyczynowej **„Meteorologiczne (MET) – E1”**.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Załoga samolotu wykonywała lot na trasie Frankfurt (EPDD) – Kraków-Balice (EPKK). Po nawiązaniu

łączości z krl, APP otrzymał zezwolenie na zniżanie oraz informację o zmianie widzialności pionowej i poziomej, pozostałe warunki, w tym i hamowania, nie uległy zmianie i są dobre. W końcowej fazie podejścia do lądowania, załoga otrzymała od kontrolera TWR zezwolenie na lądowanie i informację, że warunki lądowania są „Dobre”. Przed lądowaniem samolotu, na drodze startowej była prowadzona „akcja zima” i około 5 minut przed lądowaniem krl TWR otrzymał informację od Dyżurnego Operacyjnego Portu, że hamowanie jest dobre. Podczas lądowania padał śnieg i RWY 25 był pokryty śniegiem. Po przyziemieniu samolotu, załoga rozpoczęła intensywne hamowanie i, przy użyciu rewersów silników, zatrzymała samolot na drodze startowej. Według opinii pilota, hamowanie było na 1, najwyżej 2. W stojącym samolocie nie można było zamknąć rewersów. Po kilku minutach, rewers prawego silnika zamknięto i samolot powoli skapotował z drogi startowej z otwartym rewersem lewego silnika, którego nie udało się zamknąć.

Na podstawie odsłuchanego zapisu korespondencji radiowej między załogami, dyżurnym portu

i kontrolerami ruchu lotniczego oraz na podstawie zebranych dokumentów, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, uznała, iż zmienne warunki atmosferyczne przyczyniły się do szybkiego zmniejszenia warunków hamowania.

**3. Przyczyna poważnego incydenty lotniczego:**

PKBWL ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego były zmienne warunki atmosfery-

czne panujące na lotnisku w trakcie lądowania samolotu.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

PKBWL nie zaproponowała żadnych zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 54

### KOMUNIKAT NR 129 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 grudnia 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 471/07

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 28 października 2007 r. na motolotni, pilotowanej przez pilota motolotniowego, lat 27, klasyfikuję do kategorii:**

**„Czynnik ludzki”**

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

**2. Opis okoliczności wypadku:**

Pilot motolotniowy, posiadający uprawnienia instruktorskie (INS) i do wykonywania lotów z pasażerem (CP), wykonywał o zmierzchu lot z pasażerem w rejonie lądowiska. Start został wykonany z kierunkiem północnym i po oderwaniu się motolotni od ziemi, pilot wykonał zakręt w prawo i poleciał w kierunku wschodnim. Następną część lotu nie była obserwowana przez świadków zdarzenia, aż do chwili, gdy motolotnia pojawiła się od strony zachodniej lądowiska na wysokości około 50m. Motolotnia (lejąc z kursem wschodnim), kiedy znalazła się nad zachodnim skrajem lądowiska, wykonała „głęboki” zakręt w prawo. W trakcie jego wykonywania, nastąpił ześlizg na skrzydło w prawo i znaczne pogłębienie pochylenia. Po wy-

konaniu zakrętu o około 150° od pierwotnego kierunku, motolotnia zderzyła się z ziemią, w pochyleniu około 70° i z przechyleniem w prawo około 20°. Po pierwszym zderzeniu z ziemią, wrak motolotni odbił się od ziemi i wykonał obrót w prawo o około 180°, przemieszczając się do przodu o 8 m. W wyniku zderzenia z ziemią z dużą prędkością, pilot i pasażer ponieśli śmierć na miejscu, a w motolotni nastąpiło rozerwanie instalacji paliwowej i pożar.

W trakcie badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła m.in.:

- pilot posiadał ważne uprawnienia do wykonania lotu i ważne badania lekarskie;
- pilot ani pasażer nie byli pod wpływem alkoholu, a stan zdrowia pilota nie miał wpływu na zaistnienie zdarzenia;
- nie stwierdzono niesprawności motolotni w czasie lotu;
- motolotnia nie miała wydanego pozwolenia na wykonywanie lotów;
- nie ustalono jakości paliwa;
- pilot wykonywał lot z tylnego fotela, co w praktyce uniemożliwiło mu użycie spadochronowego systemu ratunkowego i przy braku dodatkowych uchwytów na sterownicy mogło utrudniać sterowanie motolotnią;
- zderzenie motolotni z ziemią nastąpiło z pochylem ok. 70°, co dwukrotnie przekraczało ograniczenie eksploatacyjne typowe dla dwumiejscowych motolotni.

### 3. Przyczyna wypadku:

PKBWL na podstawie wyników badania wypadku orzekła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku było wykonanie na małej wysokości głębokiego zakrętu, połączonego z ześlizgiem na skrzydło motolotni, z jednoczesnym przekroczeniem granicznych wartości pochylenia.

Nie można wykluczyć, że podczas wykonywania zakrętu, w sterowanie motolotnią zaingerował pasażer, co uniemożliwiło pilotowi wyprowadzenie motolotni do lotu poziomego przed zderzeniem z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- wykonanie lotu z pasażerem na przednim fotelu;
- brak wyposażenia sterownicy w dodatkowe uchwyty, ułatwiające sterowanie motolotnią z tylnego fotela;
- duże obciążenie motolotni, co utrudniało wyprowadzenie motolotni z ześlizgu i przejście do lotu poziomego;

- wykonanie lotu w zapadających ciemnościach, co w sposób naturalny ograniczało możliwość prawidłowej oceny wysokości lotu.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

**4.1.** Podczas lotów, w których pasażer lub uczeń-pilot zajmuje przedni fotel, motolotnie muszą być wyposażone w dodatkowe uchwyty sterownicy, zapewniające efektywność sterowania nie gorszą niż z przedniego fotela oraz możliwość operowania z tylnego fotela:

- uruchamianiem systemu ratowniczego,
- przepustnicą i wyłącznikiem zapłonu silnika.

**4.2.** W przypadku wykonywania lotów w warunkach ograniczonej widzialności, szczególnie przed wschodem i po zachodzie słońca, manewry związane z utratą wysokości wykonywać przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 55

### KOMUNIKAT NR 130 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 grudnia 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 241/06

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 12 sierpnia 2006 r. na samolocie Cessna 150M, pilotowanym przez pilota-instruktora, lat 59, oraz ucznia-pilota, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej: „**Poważna awaria silnika**  
– T1”

oraz do kategorii: „**Czynnik organizacyjny**”  
w grupie przyczynowej „**Obsługa techniczna**  
– O10”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Instruktor-pilot wykonywał lot szkolny po kręgu z uczniem-pilotem. Po wykonaniu trzeciego zakrętu, uczeń-pilot zmniejszył obroty i wypuścił klapy na 10°. Wykonywał lot ślizgowy do czwartego zakrętu do wysokości około 300m. Po wykonaniu czwartego zakrętu cały czas utrzymywał lot ślizgowy na „ujętych” obrotach z prędkością około 130km/h. Aby zachować właściwą ścieżkę schodzenia postanowił zwiększyć obroty i popchnął dźwignię mocy, ale obroty nie wzrosły. Wtedy sterowanie przejął instruktor-pilot i utrzymując prędkość 130km/h starał się dolecieć do pasa. Poleciał uczniowi-pilotowi schować klapy i zameldować, że „silnik zgaś”. W rzeczywistości śmigło obracało się na małych obrotach i nie było słychać żadnych innych symptomów usterki. Próby uruchomienia silnika nie dały efektów. Kiedy instruktor ocenił, że nie doleci do trawiastej części wybiegu pasa, poleciał uczniowi wyłączenie iskrowników i akumulatora.

ra, a sam zamknął kran paliwa i wyciągnął dźwignię składu mieszanki. Samolot przyziemił na dużym kącie na nieużytkowej części lotniska. Na dobiegu samolot zaczepił prawym skrzydłem o krzaki, co doprowadziło do postawienia samolotu „na nos” pod kątem około 70°, co spowodowało, m.in. urwanie (ułamanie) gaźnika, który przemieścił się do tyłu. Następnie samolot opadł na podwozie główne i zatrzymał się. Załoga nie odniosła obrażeń.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku była usterka arensa sterowania mocą, co doprowadziło do utraty możliwości sterowania mocą silnika i wymusiło awaryjne lądowanie w terenie uniemożliwiającym bezpieczne lądowanie.

Okolicznością sprzyjającą było zbyt pobieżne wykonywanie przeglądów okresowych sterowania silnikiem, co nie pozwoliło na wcześniejsze wykrycie usterki.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Urząd Lotnictwa Cywilnego, opierając się na materiałach związanych z badanym wypadkiem – rozważyć wydanie biuletynu eksploatacyjnego dotyczącego okresowego sprawdzania arensów sterowania silnikiem.

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

5.1. Użytkownicy, właściciele, organizacje zarządzające ciągłą zdadnością do lotu oraz organizacje obsługowe – podczas wykonywania przeglądów poziomu 50FH należy ściśle przestrzegać postanowień i wskazówek zawartych w Instrukcjach Obsługi Technicznej samolotów serii Cessna 150. Ponadto należy zapoznać się z biuletynem serwisowym nr SB95-2 wydanym przez firmę Teledyne Continental® Aircraft Engine, dotyczącym m.in. kontroli układów sterowania silnikiem.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 56

### KOMUNIKAT NR 131 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 grudnia 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 310/06

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. Wpadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 września 2006 r., na samolocie Tulak, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 54, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik techniczny”

w grupach przyczynowych „Poważna awaria silnika – T1”,

„Błędy konstrukcyjne, produkcyjne – T9”.

### 2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, po przygotowaniu samolotu, wystartował z lotniska aeroklubowego do lotu turystycznego. Po około 30 minutach lotu nastąpił 2 sekundowy spadek obrotów silnika, po czym obroty wróciły do normy. Po kilkunastu minutach dalszego lotu nastąpiło samoczynne przerwanie pracy silnika. Pilot wybrał pole przymusowego lądowania, znajdujące się z lewej strony od kierunku lotu. Wykonał zakręt i wypuścił klapy. Samolot wylądował awaryjnie na polu. Lądowanie odbyło się skośnie, pod kątem około 30° do bruzd pola, od których odbił się „kangurem” na odległość około 30m i po przetoczeniu się 80m, uderzył w słupek ogrodzenia, złamał go, a następnie zatrzymał się. Pilot nie odniósł obrażeń. Samolot został uszkodzony.

### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było awaryjne lądowanie w terenie przygodnym, nie nadającym się do tego, wymuszone przerwaniem pracy w locie przez silnik z powodu wzrostu temperatury w rejonie przewodów i agregatów instalacji paliwowej, co spowodowało powstanie par paliwa (tzw. korka parowego) i brak ciągłości w zasilaniu silnika paliwem.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- a) mające wpływ na wypadek:
  - zabudowa dodatkowego filtra paliwa o zwiększonym oporze przepływu,

- b) mogące mieć wpływ na wypadek:
  - zabudowa śmigła innego niż przewidziano w IUWL;
  - temperatura na wysokości lotu;
  - brak przeprowadzonych prób cieplnych z zabudowanym śmigłem.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. W przypadku dalszej eksploatacji samolotu – wykonanie na samolocie prób cieplnych zespołu napędowego w docelowej konfiguracji.
- 4.2. Dokonanie analizy prawidłowości procedur stosowanych przy przedłużaniu Pozwolenia na wykonywanie lotów w kategorii „specjalny”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 57

### KOMUNIKAT NR 132 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 grudnia 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 295/08

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 1 czerwca 2008 r., na spadochronie Pilot 168, na którym 358 skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 42, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek wykonywał skok z wysokości 3050m na zadanie RW-3, czyli akrobację zespołową w zespole trzech skoczków, wykonywaną w czasie spadania z zamkniętym spadochronem. Zakończenie zadania –

rozejście się skoczków nastąpiło na wysokości około 1200m. Skoczek, który uległ wypadkowi, zainicjował otwarcie swojego spadochronu po około 8s od rozejścia się formacji. Czasza wypełniła się na wysokości 610m AGL. Pozostali dwaj skoczkowie, biorący udział w tym samym zadaniu, otworzyli swoje spadochrony wyżej. Po napełnieniu się czaszy, skoczek znajdował się nieco na północny-wschód od krawędzi lotniska. Zwinął slajdem i odhamował układ sterowniczy, a następnie skierował lot spadochronu w kierunku startu spadochronowego. Przeleciał nad nim na wysokości około 100m. Po minięciu startu po stronie zachodniej, gdy był na wysokości 67m, ściągnął lewą przednią taśmę nośną, wykonał głęboki zakręt w lewo o około 200°. Tuż przed zderzeniem z ziemią, skoczek ściągnął oba uchwyty sterownicze, jednak ze względu na dużą prędkość lotu, czasza nie zmniejszyła w sposób znaczący prędkości lotu. W trakcie wykonywania zakrętu, skoczek zderzył się z ziemią z dużą prędkością postępową i dużą opadania (19 m/s), w odległości około 20m na południe od startu spadochronowego. W wyniku doznanych obrażeń skoczek zmarł.



### 3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice skoku, polegający na wykonaniu zakrętu do lądowania na wysokości niegwarantującej wyrównania toru lotu przed przyziemieniem.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niepełne i nieutrwalone opanowanie pilotażu czaszy, a w szczególności brak znajomości faktycznej utraty wysokości lotu podczas wykonywania zakrętów.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

PKBWL przypomina, że zanim skoczkowie zaczną wykonywać głębokie zakręty rozpędzające czasze spadochronów powyżej ich normalnej prędkości lotu podczas podchodzenia do lądowania, powinni w sposób trwały nauczyć się wykonywać takie manewry na większej wysokości (np. powyżej) i bezwzględnie znać związaną z tym utratę wysokości. Praktyczne wskazówki dotyczące nauki pilotażu czaszy zostały zawarte w raporcie końcowym z wypadku spadochronu Nitro 135 z dnia 19 maja 2007 r. nr ewid. 174/07 (opublikowane w komunikacie nr 50 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2008 r.).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 58

### KOMUNIKAT NR 133 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 grudnia 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 269/04

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 7 października 2004 r. na samolocie PZL-104 „Wilga 80”, pilotowanym przez pilota z licencją zawodową, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych: „**Błędy w komunikowaniu – H3**”,

„**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga samolotu w składzie: pilot i nawigator, wykonywała przelot techniczny z Chichester w Wielkiej Brytanii do Kowna. W dniu 7 października 2004 r., załoga wykonywała kolejny etap przelotu z lotniska Gdańsk-Rębiechowo do Kowna. Po zatankowaniu, start z lotniska Gdańsk-Rębiechowo nastąpił o go-

dzinie 09:43 (GMT). Pilot nawiązał łączność radiową z 6 SNRL. Przed Suwałkami załoga zwróciła uwagę na przyspieszone zużycie paliwa. W okolicach Giżycka pilot zgłosił konieczność lądowania w celu uzupełnienia paliwa na lotnisku w Suwałkach. Po otrzymaniu informacji od 6SNRL o braku paliwa, w Suwałkach pilot poprosił o skierowanie go na najbliższe lotnisko, gdzie będzie mógł uzupełnić paliwo. W celu uzupełnienia paliwa samolot został skierowany na lotnisko Szczytno-Szymany. Wobec szybkiego spadku poziomu paliwa, widocznego na obu paliwomierzach pilot, znajdując się w rejonie miejscowości Ryn, zgłosił decyzję o przymusowym lądowaniu w terenie. Na wysokości około 10m nad terenem, nastąpiło przerwanie pracy silnika i twarde przyziemienie. Grunt w miejscu przyziemienia był rozmiękły, co spowodowało zagłębienie kół i kapotaż samolotu, połączony z jego pełnym zniszczeniem. Załoga opuściła samolot o własnych siłach. Wskutek rozbicia się samolotu, załoga odniosła lekkie obrażenia ciała.

W ocenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej PKBWL, załoga nie dysponowała informacją o lotnisku Kętrzyn-Wilamowo, które znajdowało się dokładnie na trasie przelotu samolotu, a nie było ono wykazywane w AIP, ani na mapach lotniczych, którymi dysponowała załoga. Kontroler

6SNRL, w trakcie wielokrotnego nawiązywania łączności radiowej z załogą, nie podał informacji o tym lotnisku.

PKBWL wykluczyła wyciek paliwa z systemu paliwowego, dlatego w trakcie badania PKBWL skupiła się na wyjaśnieniu zużycia paliwa podczas całego lotu. Pilot przyjmował zużycie paliwa 47 l/h i zawsze uzupełniał paliwo do ukazania się powierzchni paliwa we wlewie tankowanego zbiornika samolotu. PKBWL poddała w wątpliwość kalkulację rzeczywistego zużycia paliwa na poziomie 47 l/h, jako optymistyczną, ponieważ w Instrukcji Użytkowania w Locie, dla dobrze utrzymanego silnika i płatowca samolotu, wartość ta wynosi 51 l/h. Taka wartość powinna wzbudzić podejrzenie, gdyż etapowe zużycie paliwa znacznie odbiega od zapisanego w Instrukcji. Wyjaśnieniem zwiększonego zużycia paliwa, niż założone przez pilota, może być ogólny techniczny stan silnika. Lot odbywał się do zakładu remontowego, m.in. wymiany silnika.

Osobnym zagadnieniem, według PKBWL, jest prawidłowość wykonywania czynności tankowania zbiorników paliwowych samolotu PZL-104 „Wilga 80”. Konstrukcja zbiorników i ich umieszczenie w samolocie PZL-104 „Wilga 80” sprzyjają tworzeniu się podczas tankowania korków powietrznych, które w razie niewykrycia i niewyeliminowania, powodują zafałszowanie oceny ilości paliwa. Gwałtowny spadek wskazań podczas lotu z poziomu maksymalnego do minimalnego, wskazują na nieprawidłowe zatankowanie. Ponadto, dokładność wskazań paliwomierzy zamontowanych na samolocie PZL-104 „Wilga 80” jest bardzo mała. W praktyce różnica może wynosić nawet 36l, tj. aż 18,5% całej ich pojemności.

### 3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną przymusowego lądowania i uszkodzenia samolotu była przerwa w pracy silnika na skutek braku paliwa. Brak paliwa spowodowany był kilkukrotnym nieprawidłowym zatankowaniem samolotu (zatankowanie zbyt małą ilością paliwa, wskutek powstania „korków powietrznych” w zbiornikach, podczas ich napełniania przy jednoczesnej zaniżonej, nieadekwatnej do stanu technicznego silnika wartości, założonego godzinowego zużycia paliwa na poszczególne etapy przelotu).

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku był brak szczegółowej oceny przez załogę zużycia paliwa na poszczególnych etapach przelotu.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Zalecić użytkownikom okresowe sprawdzanie rzeczywistego jednostkowego zużycia paliwa.
- 4.2. Zalecić użytkownikom stosowanie procedur, umożliwiających określanie rzeczywistej ilości paliwa w samolocie.

### 5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu:

- 5.1. Właściciele, użytkownicy statków powietrznych – zapoznać się z zaleceniami profilaktycznymi, zawartymi w komunikatach Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego: nr 124 z dnia 27 listopada 2008 r., nr 85 z dnia 7 grudnia 2007 r., nr 25 z 1 sierpnia 2008 r., nr 21 z 7 lipca 2007 r., wydanych do zdarzeń lotniczych, których przyczynami była niewłaściwa eksploatacja instalacji paliwowej samolotu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 59

### KOMUNIKAT NR 134 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 grudnia 2008 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 343/07

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 12 sierpnia 2007 r. na samolocie Piper PA-34-200T Seneca II, pilotowanym przez pilota samolotowe-

go, zawodowego instruktora, lat 47, oraz ucznia-pilota, lat 31, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik techniczny”**

w grupie przyczynowej „**Błędy produkcyjne – T9**”.

**2. Opis okoliczności wypadku:**

Pilot-instruktor z uczniem-pilotem wykonywał loty szkolne po kręgu. W trakcie wykonywania lądowania przez ucznia-pilota, po przyziemieniu podczas dobiegu, instruktor-pilot stwierdził, że samolot zaczyna ściągać w prawo z jednoczesnym przechyleniem na skrzydło. Instruktor-pilot przejął sterowanie samolotem, dał pełną moc i ponownie wystartował. Po starcie, podwozie zostało schowane, o czym świadczyło zgaśnięcie trzech zielonych lampek. Instruktor-pilot wydał polecenie uczniowi-pilotowi wykonania procedury ponownego lądowania. Po wypuszczeniu podwozia zgasły zielone lampki świadczące o wysuniętym i zablokowanym podwoziu, jednak w trakcie dobiegu, sytuacja ściągnięcia samolotu z jednoczesnym przechyleniem na prawe skrzydło powtórzyła się. Instruktor-pilot ponownie wykonał start samolotu, zgłaszając zaistniałą sytuację do Służby Informacji Powietrznej (AFIS) i, wraz z uczniem-pilotem, podjął procedurę awaryjnego wypuszczania podwozia. Szef Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej, powiadomił o zaistniałej sytuacji kierownika szkolenia ośrodka (HT), który przybył wraz z dyrektorem na „Wieżę” lotniska i przystąpił do konsultacji z załogą zaistniałego stanu awaryjnego. Wszystkie czynności wykonywane zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie przez załogę samolotu, a konsultowane z wieżą nie przynosiły pozytywnego rezultatu. Polecono załodze „wykonać niski przelot na wysokości TWR”, podczas którego stwierdzono, że prawa goleń podwozia jest niezablokowana, odchyłona do tyłu samolotu około 20-30° z jednoczesnym

skręceniem około 20° w kierunku kadłuba. W zaistniałej sytuacji podjęto decyzję lądowania na pasie awaryjnym (trawiastym) bez podwozia. W trakcie lotu załogi, związanym z wypracowaniem paliwa, Szef AFIS powiadomił o mającym nastąpić awaryjnym lądowaniu samolotu: Straż Pożarną, Pogotowie Ratunkowe, Policję, Delegaturę Południowo-Wschodnią Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zarządzającego lotniskiem. Po przybyciu służb ratowniczych zezwolono załodze na wykonanie lądowania awaryjnego bez podwozia. Lądowanie nastąpiło na trawiastym, awaryjnym pasie lądowań. Załoga opuściła statek powietrzny nie ponosząc żadnych obrażeń.

**3. Przyczyna wypadku:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że przyczyną wypadku było zniszczenie tylnego okucia czopu goleni prawego podwozia głównego, stanowiącego zamocowanie podwozia do tylnego dźwigara skrzydła, w wyniku występowania wad materiałowych powstałych na etapie produkcji.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- eksploatacja samolotu w ekstremalnych warunkach szkolenia lotniczego;
- znaczny udział eksploatacji (w tym zwłaszcza kołowania) z nawierzchni trawiastej.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

- 4.1.** Pilnie rozważyć dokonanie sprawdzenia stanu okuć mocowania podwozia na samolotach typu Piper PA-34 Seneca i PZL M-20 Mewa, użytkowanych w Polsce.
- 4.2.** O wypadku PKBWL powiadomiła wytwórcę samolotu – firmę New Piper Aircraft (USA).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**60**

**KOMUNIKAT NR 135  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 grudnia 2008 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 315/08**

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 7 czerwca 2008 r. na samolocie Jak-12M, pilotowanym przez pilota samolotowego zawodowego, lat 55, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej **„Brak kwalifikacji – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

W czasie lotów szkolno-treningowych, pilot samolotu Jak-12M, holującego szybowca, kołował po tankowaniu do miejsca startu, gdzie stały dwa szybowce przygotowane do lotów. Były one ustawione po obu stronach strzały wyłożonej na części trawiastej pola wzlotów. Samolot kołujący do szybowca SZD-50-3 „Puchacz”, minął kwadrat i uderzył w stojący szybowiec SZD-9bis „Bociana”. Wprawdzie w ostatniej chwili pilot kołujący, spostrzegłszy przed sobą Bociana, rozpoczął hamowanie i ostry skręt w prawo, ale to już nie zapobiegło kolizji. Slot lewego skrzydła samolotu uderzył w keson uniesionego, lewego skrzydła szybowca, które następnie zsunęło się na maskę silnika. Spowodowało to uszkodzenie slotu i jego wsporników oraz lewego skrzydła szybowca i lewej lotki. Uszko-

dzone zostały także dolna płyta hamulca aerodynamicznego lewego skrzydła i płoza ogonowa szybowca. Po usłyszeniu trzasku, pilot natychmiast wyłączył iskrowniki, co zapobiegło poważniejszemu uszkodzeniu obu statków powietrznych. Szybowiec i samolot zostały uszkodzone; nikt nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była niewłaściwa obserwacja przedpola w trakcie kołowania samolotu, co doprowadziło do zderzenia z szybowcem na polu wzlotów.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było niestosowanie kołowania „żmijką” oraz działanie pilota pod presją czasu, spowodowane chęcią umożliwienia wykonania jak największej liczby lotów zawodnikom uczestniczącym w Klubowych Zawodach na Celność Lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

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) 520-72-44  
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

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

---

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