



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 10 sierpnia 2009 r.

Nr 7

TREŚĆ:

Poz.

ZARZĄDZENIE

- 136 – Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 lipca 2009 r. w sprawie wprowadzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa” 294

OBWIESZCZENIE

- 137 – Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie ogłoszenia zmiany 5 do europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR – OPS 3 300

OGŁOSZENIE

- 138 – Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie taryfy opłat lotniskowych na lotnisku Szczecin-Goleniów 300

KOMUNIKATY:

- 139 – Nr 61 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 317/08 303
- 140 – Nr 62 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 614/08 304
- 141 – Nr 63 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 530/08 305
- 142 – Nr 64 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 286/09 306
- 143 – Nr 65 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 225/09 306
- 144 – Nr 66 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 101/05 307
- 145 – Nr 67 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 640/08 308
- 146 – Nr 68 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 474/08 309
- 147 – Nr 69 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 lipca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 471/08 310
-
-

136

**ZARZĄDZENIE NR 8
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 30 lipca 2009 r.

w sprawie wprowadzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa”

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) w związku z pkt 5.1.8, Tomu III Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), wprowadzonego do stosowania rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. Nr 58, poz. 479), OPS 1.820 Załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE z 1991 r., L 373, str. 4-8, z późn. zm.) oraz Decyzji Komisji z dnia 29 sierpnia 2005 r. dotyczącej zasadniczych wymogów, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1999/5/WE, zapewniających nadajnikom radiolokacyjnym Cospas-Sarsat dostęp do służb ratowniczych (Dz. Urz. UE z 2005 r., L 225, str. 28) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do stosowania „Instrukcję prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych

nadajników sygnału niebezpieczeństwa” stanowiącą załącznik do zarządzenia, zwaną dalej „instrukcją”.

§ 2. W sprawach nieuregulowanych w niniejszej instrukcji stosuje się przepisy:

- 1) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.³⁾;
- 2) wydane na podstawie art. 39a i art. 46a ustawy, o której mowa w pkt 1.

§ 3. Traci moc zarządzenie nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 lipca 2008 r. w sprawie wprowadzenia w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego „Instrukcji prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa” (Dz. Urz. ULC Nr 11, poz. 156 i 157).

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

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, 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.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 153, poz. 1271, z 2004 r. Nr 25, poz. 219 i Nr 33, poz. 285, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 oraz z 2007 r. Nr 165, poz. 1170 i Nr 176, poz. 1238.

Załącznik do zarządzenia nr 8
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 30 lipca 2009 r.

Instrukcja prowadzenia ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa

Rozdział I

Przepisy ogólne

§ 1

Użyte w instrukcji określenia i zwroty oznaczają:

- 1) administrator danych – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub upoważnionego przez niego Naczelnika Wydziału Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Departamencie Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) ewidencja – ewidencję pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa;
- 3) Naczelnik – Naczelnika Wydziału Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego w Departamencie Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) Prezes ULC – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 5) radiobikon – (*radiobeacon*) nadajnik sygnału niebezpieczeństwa;
- 6) ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 7) ustawa – ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 roku o *ochronie danych osobowych*.

§ 2

1. Ewidencja prowadzona jest przez Prezesa ULC.
2. Administrator danych zgłasza ewidencję do rejestracji Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych.
3. Ewidencja prowadzona jest w formie elektronicznej.

§ 3

1. Naczelnik wyznacza osobę odpowiedzialną za prowadzenie i przetwarzanie danych osobowych w ewidencji.
2. Naczelnik sprawuje nadzór nad przetwarzaniem danych w ewidencji.
3. Osoba odpowiedzialna za przetwarzanie danych w ewidencji, ściśle współpracuje z Wydziałem Informatyki w Biurze Dyrektora Generalnego ULC. Wyznaczony pracownik Wydziału Informatyki sprawuje nadzór nad programem wykorzystywanym do ewidencji.
4. Osoba odpowiedzialna za prowadzenie ewidencji, przed dokonaniem rejestracji nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, jest zobowiązana do dokonania weryfikacji danych zawartych w formularzu rejestracyjnym z danymi znajdującymi się w rejestrze cywilnych statków powietrznych, prowadzonym przez Prezesa ULC oraz wykazem przydzielonych

numerów identyfikacyjnych MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*) prowadzonym przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Rozdział 2

Rejestracja pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa

§ 4

1. Wpis radiobikonu do ewidencji następuje na podstawie formularza rejestracyjnego, składanego w formie pisemnej przez właściciela lub użytkownika radiobikonu, zawierającego następujące dane:
 - 1) cel złożenia formularza rejestracyjnego;
 - 2) nazwę producenta;
 - 3) model i numer seryjny radiobikonu;
 - 4) numer certyfikatu COSPAS – SARSAT;
 - 5) rodzaj radiobikonu;
 - 6) rodzaj aktywacji;
 - 7) przeznaczenie radiobikonu;
 - 8) składający się z 15 znaków heksadecymalny kod identyfikacyjny radiobikonu;
 - 9) imię i nazwisko albo nazwę właściciela lub użytkownika radiobikonu;
 - 10) adres, telefon, fax, telefon komórkowy, e-mail, w tym dane do kontaktu dostępne 24 godziny na dobę;
 - 11) dodatkowo dla radiobikonu umieszczonego na statku powietrznym albo statku:
 - a) nazwę statku powietrznego albo statku,
 - b) model statku powietrznego albo typ statku,
 - c) znak rozpoznawczy statku powietrznego albo statku,
 - d) kolor statku powietrznego albo statku,
 - e) lotnisko bazowe statku powietrznego albo port bazowy statku,
 - f) maksymalną liczbę osób na pokładzie statku powietrznego albo statku,
 - g) przeznaczenie statku powietrznego,
 - h) wyporność, długość statku,
 - i) sygnał wywoławczy i numer MMSI statku,
 - j) system łączności i nawigacji statku powietrznego albo statku.
2. Za prawdziwość danych podanych w formularzu rejestracyjnym, o którym mowa w ust. 1, a w szczególności kodu radiobikonu, o którym mowa w ust. 1 pkt 8, odpowiada składający formularz rejestracyjny.
3. Wzór formularza rejestracyjnego określa załącznik nr 1 do instrukcji.

§ 5

Do formularza rejestracyjnego składanego przez właściciela lub użytkownika radiobikonu dołącza się pisemne oświadczenie o:

- 1) wyrażeniu zgody na przetwarzanie danych osobowych osób fizycznych zawartych w formularzu rejestracyjnym, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do instrukcji;
- 2) oświadczeniu o niezarejestrowaniu radiobikonu w ewidencji lub rejestrze prowadzonym przez właściwy organ innego państwa, którego wzór stanowi załącznik nr 3 do instrukcji.

§ 6

1. Ewidencja aktualizowana jest na bieżąco.
2. Formularze rejestracyjne w formie pisemnej, wypełniane przez właściciela lub użytkownika są archiwizowane na bieżąco.
3. Radiobikon wpisany jest do ewidencji tylko pod jednym numerem ewidencyjnym.
4. Numer ewidencyjny radiobikonu składa się z: oznaczenia PL, litery M, A albo P oraz czterech liczb, np. PL M-0000, z tym, że litera M przypisywana jest morskim radiobikomom (EPIRB), litera A – lotniczym radiobikomom (ELT), a litera P – osobistym radiobikomom (PLB).
5. Upoważnia się Naczelnika do wydawania, w imieniu Prezesa ULC, dla właścicieli lub użytkowników radiobikonów pisemnej informacji o dokonaniu wpisu radiobikonu do ewidencji.

§ 7

1. Wykreślenie radiobikonu z ewidencji dokonywane jest:
 - 1) na wniosek właściciela lub użytkownika zarejestrowanego radiobikonu;
 - 2) na skutek skreślenia statku powietrznego z rejestru cywilnych statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa ULC;
 - 3) w przypadku gdy statek powietrzny albo statek zaginął i w ciągu 3 miesięcy nie został odnaleziony lub został odnaleziony, ale znajduje się w miejscu niedostępnym;
 - 4) gdy statek powietrzny albo statek uległ trwałemu zniszczeniu;
 - 5) w przypadku, gdy dane zgłoszone do ewidencji są niezgodne ze stanem faktycznym, a w terminie, w którym Prezes ULC wezwał właściciela lub użytkownika radiobikonu do uzu-

pełnienia lub usunięcia nieprawidłowości nie zostały one uzupełnione lub usunięte.

2. Właściciela lub użytkownika wykreśla się z ewidencji, usuwając dane w sposób trwały.
3. Formularz rejestracyjny podlega trwałemu zniszczeniu po upływie pięciu lat od dnia wykreślenia radiobikonu albo właściciela lub użytkownika z ewidencji.

Rozdział 3

Udostępnianie danych z ewidencji

§ 8

1. Osoba odpowiedzialna za prowadzenie ewidencji lub Naczelnik może udostępnić dane zawarte w ewidencji osobie, której te dane dotyczą.
2. Dane zawarte w ewidencji Naczelnik udostępnia instytucjom i osobom bezpośrednio zaangażowanym w prowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczej oraz w celu identyfikacji sygnałów niebezpieczeństwa.

Rozdział 4

Przechowywanie danych zawartych w ewidencji

§ 9

1. Dane zawarte w ewidencji zabezpiecza się przed udostępnieniem ich osobom nieupoważnionym, zapoznaniem się z nimi przez osobę nieuprawnioną, przetwarzaniem z naruszeniem ustawy oraz zmianą, utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem.
2. Komputer, w którym znajduje się ewidencja powinien być zabezpieczony przed utratą danych, spowodowanych awarią zasilania lub innymi zakłóceniami.
3. System informatyczny przetwarzający dane osobowe zawarte w ewidencji powinien być wyposażony w programy uwierzytelniające użytkownika oraz kontrolujące dostęp do danych, zamieszczonych w ewidencji.
4. Komputer, o którym mowa w ust. 2, nie powinien być podłączony do sieci wewnętrznej ani do sieci zewnętrznej.
5. Kopię zapasową ewidencji należy wykonywać w dwóch egzemplarzach na oddzielnych płytach CD. Kopię należy wykonywać raz na sześć miesięcy.



406 MHz BEACON
FORMULARZ REJESTRACYJNY – REGISTRATION CARD

CEL ZŁOŻENIA FORMULARZA: - REASON FOR REGISTRATION:

- Rejestracja nowego Beaconu - New Beacon Registration
- Zmiana dotycząca zarejestrowanego Beaconu - Change Beacon Registration
- Zmiana właściciela/użytkownika Beaconu - Change of Owner Ownership
- Zmiana pozostałych informacji (np. kolor samolotu) - Change Other Information (eg. color of aircraft)
- Usunięcie informacji z ewidencji - Remove Information From Database of Beacons

Producent Beaconu: - Manufacturer:		Model: - Model:
Numer seryjny: - Serial No.:		
Numer certyfikatu typu COSPAS-SARSAT: - COSPAS-SARSAT Type Approval No.:		
Numer pozwolenia radiowego: - Station Licence No.:		
Rodzaj Beaconu: - Type of beacon:	Rodzaj aktywacji: - Type of activated:	Przeznaczenie: - Use of Beacon:
<input type="checkbox"/> ELT <input type="checkbox"/> EPIRB <input type="checkbox"/> PLB	<input type="checkbox"/> Aktywacja automatyczna - Automatically activated <input type="checkbox"/> Aktywacja manualna - Manually activated	<input type="checkbox"/> Lotniczy - Aviation <input type="checkbox"/> Morski - Maritime <input type="checkbox"/> Lądowy - Land

15 HEKSADECYMALNY KOD IDENTYFIKACYJNY BEACONU
BEACON IDENTIFICATION CODE 15 CHARACTER HEXADECIMAL MUST BE PROVIDED BELOW

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

DANE WŁAŚCIELA/UŻYTKOWNIKA USER DATA (Owner or Ownership)	DANE DOTYCZĄCE STATKU POWIETRZNEGO AIRCRAFT DETAILS	DANE DOTYCZĄCE STATKU VESSEL DETAILS
Imię i nazwisko (nazwa instytucji): Name:	Producent statku powietrznego: Aircraft Manufacturer:	Nazwa statku: Vessel Name:
Adres: - Address:	Model: - Model:	Numer identyfikacyjny statku: Vessel Registration Number.:
Telefon: - Telephone No.:	Znak rozpoznawczy: Aircraft Registration Marking:	Wyporność: - Gross Tonnage:
Tel. kom.: - Mobile No.:	Kolor: - Color of Aircraft:	Długość: - Vessel Length:
Faks: - Fax No.:	Lotnisko bazowe: - Home Airport :	Sygnal wywoławczy: - Radio Call Sign:
E-mail - E-mail:	Max. liczba osób na pokładzie: Max. Number of Persons on Board:	Numer MMSI: - MMSI Number:
DANE KONTAKTOWE DOSTĘPNE 24h NA DOBĘ 24 HOUR CONTACT	Typ: - Type: <input type="checkbox"/> Samolot - Aircraft <input type="checkbox"/> Śmigłowiec - Helicopter <input type="checkbox"/> Szybowiec - Glider <input type="checkbox"/> Motoszybowiec - Moto Glider <input type="checkbox"/> Balon - Hot Air Balloon <input type="checkbox"/> Inny - Other	Kolor: - Color of Vessel:
Imię i nazwisko (nazwa instytucji): Name:	Przeznaczenie: - Use: <input type="checkbox"/> Pasażerski - Passengers <input type="checkbox"/> Towarowy - Cargo	Port macierzysty: - Home port:
Adres: - Address:	System łączności/nawigacji: Communication/Navigation:	Max. liczba osób na pokładzie: Max. Number of Persons on Board:
Telefon: - Telephone No.:	<input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> HF <input type="checkbox"/> Data <input type="checkbox"/> VOR <input type="checkbox"/> DME	Typ: - Type:
Tel. kom.: - Mobile No.:	<input type="checkbox"/> ADF <input type="checkbox"/> RNAV <input type="checkbox"/> Inertial Nav <input type="checkbox"/> GPS <input type="checkbox"/> Inny - Other	System łączności/nawigacji: Communication/Navigation:
Faks: - Fax No.:		<input type="checkbox"/> VHF <input type="checkbox"/> MF <input type="checkbox"/> HF <input type="checkbox"/> DSC
		<input type="checkbox"/> GPS <input type="checkbox"/> Inny - Other

Załącznik nr 2

WZÓR

.....
.....
.....
(dane osoby zgłaszającej)

OŚWIADCZENIE O ZGODZIE NA PRZETWARZANIE DANYCH OSOBOWYCH

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych, zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. *o ochronie danych osobowych* (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.), zawartych w formularzu rejestracyjnym – *registration card*, składanym w celu wpisu nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*) do ewidencji prowadzonej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dla potrzeb służb poszukiwania i ratownictwa oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także instytucji i osób bezpośrednio zaangażowanych w prowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczej oraz w celu identyfikacji sygnałów niebezpieczeństwa.

.....
(miejsowość, data)

.....
(podpis)

Załącznik nr 3

WZÓR

.....
.....
.....
(dane podmiotu zgłaszającego)

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*)

.....
(rodzaj nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*))

o nr, model, do którego składam zgłoszenie
rejestracyjne o wpisanie do ewidencji nadajników sygnału niebezpieczeństwa (*radiobeacon*) prowadzonej
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nie jest zarejestrowany w ewidencji lub rejestrze prowadzonym
przez właściwy organ innego państwa.

.....
(miejsowość, data)

.....
(podpis)

137

OBWIESZCZENIE NR 5 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 lipca 2009 r.

w sprawie ogłoszenia zmiany 5 do europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR – OPS 3

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w zw. z art. 3 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz w zw. z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U.

Nr 224, poz. 2282) ogłasza się jako załącznik do niniejszego Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego²⁾ zmianę 5 do europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR – OPS 3 - „Zarobkowy przewóz lotniczy (śmigłowce)”, przyjęte przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

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, 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.

²⁾ Załącznik jest dostępny w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. M. Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520 73 14, (22) 520 73 15.

138

OGŁOSZENIE NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 lipca 2009 r.

w sprawie taryfy opłat lotniskowych na lotnisku Szczecin-Goleniów

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.¹⁾) ogłasza się taryfę opłat lotniskowych na lotnisku

Szczecin-Goleniów, stanowiącą załącznik do ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

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, 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.

Załącznik do Ogłoszenia Nr 4
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 7 lipca 2009 r.

Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska Szczecin-Goleniów

1. Definicje:

Użyte w taryfie określenia oznaczają:

- a. **maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW)** – maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego, dzienniku pokładowym lub innym równorzędnym dokumencie.
 - b. **P L Szczecin-Goleniów** – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Spółka z o.o., Glewice, 72-100 Goleniów, spółka zarządzająca lotniskiem Szczecin-Goleniów.
 - c. **pasażer** – osoba podróżująca statkiem powietrznym, nie będąca członkiem jego załogi.
 - d. **pasażer tranzytowy** – pasażer, który przyleciał na lotnisko lotem handlowym i nie opuszczając terenu portu lotniczego, kontynuuje podróż z tego samego lotniska statkiem powietrznym o tym samym numerze rejsu.
 - e. **użytkownik statku powietrznego** – właściciel statku powietrznego lub inna osoba wpisana, jako użytkownik danego statku powietrznego do rejestru statków powietrznych.
 - f. **ruch regularny** – zwany również regularnym przewozem lotniczym uważa się przewóz zdefiniowany w art. 2 pkt 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 Prawo lotnicze (Dz.U. nr 130, poz. 1112, z późn. zm.).
 - g. **ruch czarterowy** – jest to przewóz zdefiniowany w art. 2 pkt 15 ustawy z dnia 3 lipca 2002 Prawo lotnicze (Dz.U. nr 130, poz. 1112, z późn. zm.).
 - h. **użytkownik lotniska** – jest to użytkownik statku powietrznego, korzystający z usług Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów.
 - i. **oferowane miejsca pasażerskie dla pasażerów odlatujących** – ilość oferowanych, w odlocie z Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów, przez użytkownika statku powietrznego miejsc pasażerskich, w danym okresie czasu.
- b. skorzystanie z usług P L Szczecin-Goleniów jest jednoznaczne z przyjęciem wszystkich warunków niniejszej taryfy.
 - c. opłaty za usługi dodatkowe nie ujęte w niniejszej taryfie, a świadczone na wniosek użytkownika statku powietrznego, muszą być uzgodnione z P L Szczecin-Goleniów oddzielnie, przed wykonaniem usługi na podstawie odrębnej umowy.
 - d. stawki opłat określonych w niniejszej taryfie są stawkami netto, do których zostanie doliczony podatek VAT, w wysokości określonej odrębnymi przepisami.
 - e. stawki opłat są określane w złotych polskich (PLN).
 - f. opłaty na rzecz P L Szczecin-Goleniów są dokonywane za pośrednictwem karty kredytowej lub w szczególnych przypadkach gotówką. Płatności przelewowe mogą dokonywać wyłącznie podmioty posiadające umowę z P L Szczecin-Goleniów na tego typu formę płatności. **Za niedotrzymanie terminu płatności wyznaczonego w fakturze naliczane będą odsetki ustawowe.**

OPŁATY ZAPISANE W PKT 3-5 SĄ OPŁATAMI
STANDARDOWYMI

3. Opłata za lądowanie statku powietrznego:

- a. opłata za lądowanie, obejmująca również start statku powietrznego, pobierana jest za każde lądowanie statku powietrznego na lotnisku.
- b. dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej **do 2.000 kg** włącznie opłata za lądowanie, niezależnie od rodzaju lotu, wynosi **110 PLN**.
- c. dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej **powyżej 2.000 kg** opłata za lądowanie pobierana jest za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego (MTOW), niezależnie od rodzaju lotu, i wynosi **70 PLN**.
- d. opłaty określone w pkt. 3.b oraz 3.c obniża się o 50 % dla śmigłowców.

4. Opłata za postój statku powietrznego:

- a. opłata za postój statku powietrznego na wyznaczonej do tego powierzchni lotniska pobierana jest za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego (MTOW) i każde rozpoczęte 24 godziny postoju, i wynosi **8 PLN**.

2. Postanowienia ogólne:

- a. opłaty objęte taryfą dokonywane są na rzecz P L Szczecin-Goleniów przez użytkownika statku powietrznego korzystającego z usług świadczonych przez P L Szczecin-Goleniów. W przypadku trudności z identyfikacją użytkownika statku powietrznego, opłatami będzie obciążony właściciel statku powietrznego.

- b. czas postoju jest liczony od momentu lądowania do momentu startu statku powietrznego.
- c. za postój trwający do 2 godzin opłaty określonej w pkt. 4.a nie pobiera się.

5. Opłata za pasażera odlatującego:

- a. opłata za pasażera odlatującego pobierana jest za każdego pasażera odlatującego i wynosi **35 PLN**.
- b. opłacie określonej w pkt 5.a nie podlegają:
 - pasażerowie tranzytowi,
 - dzieci do lat 2 nieuprawnione do zajmowania w samolocie osobnego miejsca pasażerskiego.

6. Opłaty dodatkowe:

- a. usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych. Opłaty pobiera się za usuwanie z nawierzchni lotniskowych zanieczyszczeń spowodowanych przez użytkowników lotniska w następującej wysokości za każde rozpoczęte 5 m² oczyszczonej powierzchni:

Rodzaj opłaty	Opłata
Usunięcie rozlewiska materiałów pędnych i smarów	900,00 PLN
Usunięcie innych zanieczyszczeń	650,00 PLN
Dodatkowe odśnieżanie, odladzanie	400,00 PLN

- b. dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie parkowania. Opłaty pobiera się za niestandardowe usługi zabezpieczenia statku powietrznego podczas parkowania w porcie lotniczym:

Rodzaj opłaty	Opłata
Ochrona statku powietrznego przez specjalnego strażnika (PLN/h za każdego strażnika)	90,00 PLN
Specjalne oświetlenie stanowiska postojowego (PLN/dobę) za 1 punkt świetlny	135,00 PLN
Wygrozdzenie stanowiska postojowego	225,00 PLN

7. Zniżki od opłat lotniskowych:

- a. na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości do **90 % od opłat, określonych w pkt. 3.c** dla ruchu regularnego wg następującej gradacji:
 - 500 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 20 %,

- 800 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 40 %,
- 1.000 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 60 %,
- 1.300 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 90 %.

- b. na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości **20 % od opłat, określonych w pkt. 3.c** dla ruchu czarterowego (min. 1.500 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących na danym kierunku rocznie).

- c. na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości **70 % od opłat, określonych w pkt. 4.a** (20 postojów miesięcznie dla statków powietrznych o MTOW powyżej 15 ton).

- d. na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego jest udzielana zniżka w wysokości do **90 % od opłat, określonych w pkt. 5.a** dla operacji ruchu regularnego wg następującej gradacji:

- 800 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 20 %,
- 1000 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 40 %,
- 1.200 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 60 %,
- 1.300 oferowanych miejsc pasażerskich dla pasażerów odlatujących tygodniowo przez danego przewoźnika – 90 %.

8. Odmowa świadczenia usług:

- a. P L Szczecin-Goleniów zastrzega sobie prawo odmowy świadczenia usług użytkownikom lotniska, którzy nie respektują warunków niniejszej taryfy, w tym nieterminowo regulują swoje płatności.

139

KOMUNIKAT NR 61 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 317/08

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 spadochronie Hurricane 150, na którym skoczek spadochronowy, posiadający świadectwo kwalifikacji, wykonywał 605 skok spadochronowy, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek spadochronowy wyskoczył z samolotu na wysokości 1600 m. Otwarcie czaszy spadochronu nastąpiło na wysokości 650 m. Następnie skoczek spadochronowy wykonał lot w kierunku wyznaczonego na lotnisku rejonu lądowania. Zakręt do lądowania wykonał w lewo o niepełne 180° na wysokości 100 m (na przedniej taśmie nośnej). Po wykonaniu zakrętu, wyrównał lot na wysokości 30 m z odchyłką w prawo o około 20° od kierunku „pod wiatr”. Tak wykonany manewr spowodował, że skoczek spadochronowy znalazł się nad drzewami, tj. ok. 30 m w prawo poza wyznaczonym rejonem lądowania. W celu uniknięcia kolizji z drzewami skoczek wykonał zakręt w lewo

o około 30° na przedniej taśmie nośnej, doprowadzając do stromej toru lotu a następnie zderzenia z ziemią. Skoczek spadochronowy doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku były błędy polegające na:

- wykonaniu zakrętu do lądowania zbyt blisko przeszkód terenowych, znajdujących się poza użytkową częścią lotniska;
- zakończeniu zakrętu do lądowania z odchyłką około 20° od kierunku pod wiatr, co spowodowało ześlizg spadochronu poza część użytkową lotniska i nad przeszkody terenowe;
- wykonanie poprawki kierunku lądowania, za pomocą ściągnięcia przedniej taśmy nośnej, co spowodowało zderzenie skoczka z ziemią z dużą prędkością pionową.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL akceptuje zaproponowane zalecenia profilaktyczne odnoszące się do działalności Aeroklubu:

- 4.1. Zdarzenie omówić ze wszystkimi skoczkami wykonującymi skoki na lotnisku.
- 4.2. Podczas szkoleń teoretycznych zwracać uwagę na przestrzeganie wyznaczonych stref lądowania.
- 4.3. Rejon przeznaczony do lądowania wyznaczać dalej od krawędzi lotniska.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

140

KOMUNIKAT NR 62 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 614/08

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 24 sierpnia 2008 r., na spadochronie Drakkar, na którym uczeń-skoczek spadochronowy, lat 18, wykonywał siódmy skok, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek spadochronowy wyskoczył z samolotu na wysokości 1200m. Czasza spadochronu napełniła się prawidłowo. Podczas odhamowywania układu sterowniczego uczeń-skoczek stwierdził, że prawy uchwyt jest zablokowany, a spadochron samoczynnie skręca w prawą stronę. Silnymi szarpnięciami próbował odblokować uchwyt sterowniczy, ale bez powodzenia. Częściowe ściągnięcie lewego uchwytu sterowniczego niwelowało samoczynne skręcanie spadochronu w prawo. Uczeń-skoczek ocenił, że spadochron jest wystarczająco sterowny, aby nim bezpiecznie wylądować i odstąpił od procedury wypięcia czaszy głównej i otwarcia czaszy spadochronu zapasowego. Pomimo problemów ze sterowaniem, posługując się jedynie lewym uchwytem sterowniczym, uczeń-skoczek zdołał wykonać podejście do lądowania pod wiatr na użytkowej części lotniska. Podczas końcowego podejścia do lądowania, chcąc zmniej-

szyc prędkość postępową, uczeń-skoczek ściągnął lewy uchwyt sterowniczy i prawą tylną taśmę nośną. Na wysokości ocenianej przez ucznia 4-6 m doszło do przeciągnięcia czaszy spadochronu. W wyniku upadku na ziemię, uczeń-skoczek doznał poważnego urazu ciała. Niezwłocznie udzielono mu pierwszej pomocy, a następnie został przetransportowany helikopterem Lotniczego Pogotowia Ratunkowego do szpitala, gdzie stwierdzono uraz kręgosłupa.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było przeciągnięcie czaszy spadochronu podczas podejścia do lądowania, spowodowane zbyt głębokim ściągnięciem tylnej prawej taśmy nośnej i lewego uchwytu sterowniczego.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niewielkie doświadczenie ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Komentarz PKBWL:

Pomimo nieustalenia przyczyny niesprawności układu sterowania w odniesieniu do tego wypadku, PKBWL informuje osoby układające spadochrony do skoku i dokonujące oględzin technicznych, że z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż problemy z układaniem sterowania spadochronów mogą wynikać z niedokładnego mocowania uchwytów na taśmach nośnych, bądź ze zużycia elementów mocujących uchwyty do taśm nośnych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

141

KOMUNIKAT NR 63 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 530/08

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) oraz na podstawie AAIB Biuletyn: 6/2008 EW/C2007/06/02 ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 31 lipca 2008r. na szybowcu SZD-42-2 Jantar 2B, pilotowanym przez pilota szybowcowego, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy przybył na lotnisko z zamiarem przeszkolenia się na wyczynowy szybowiec Jantar 2B. Start szybowca odbywał się na holu za samolotem PZL-101 Gawron. Pilot szybowca prawidłowo wykonał rozbieg, ale po oderwaniu się od ziemi, lot holowanego szybowca był niestabilny. Pilot miał problemy z utrzymaniem swojej pozycji za samolotem i jeszcze będąc w granicach lotniska utracił kontakt wzrokowy z holującym go samolotem. Instruktor kierujący startem, widząc problemy pilota przekazał drogą radiową „nie baw się podwoziem”, ponieważ sądził, że powodem nie utrzymania właściwej pozycji za samolotem, przez tak doświadczonego pilota, jest przełożenie drążka sterowego do lewej ręki i podjęcie próby zamknięcia podwozia, w sytuacji gdy lot na holu wymagał precyzyjnego sterowania. Pilot, po utracie z pola widzenia holującego samolotu, wyczepił szybowiec, co było prawidłową decyzją. Na wysokości 30-40 m, będąc na wznoszeniu, rozpoczął wykonywanie zakrętu, w trakcie którego doprowadził do aerodynamicznego przeciągnięcia a następnie korkociągu. Szybo-

wiec zderzył się z ziemią ulegając zniszczeniu. Pilot z poważnymi obrażeniami ciała został przetransportowany do szpitala.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła między innymi:

- Formalne uchybienie w działalności wyszkoleniowo-organizacyjnej, ponieważ szybowiec został dopuszczony do lotów mimo podpisania oświadczenia o zdatności do lotu przez pilota, który był w trakcie przeszkalania na typ i nie miał do tego uprawnień. Pilota do lotów na nowym typie szybowca przygotowywało, w zakresie teoretycznym oraz w zakresie przygotowania naziemnego, dwoje instruktorów szybowcowych I klasy, a bezpośrednio przed startem uwag udzielił mu jeden z tych instruktorów oraz kierownik startu, także instruktor szybowcowy I klasy.
 - Ewidentnym błędem pilota była próba wykonania zakrętu na tak małej wysokości, w warunkach, kiedy za lotniskiem, na kierunku startu znajdowały się równe pola obsiane zbożem. Lądowanie na wprost w tych warunkach, niczym nie groziło i było jedyną prawidłową alternatywą.
3. Przyczyna wypadku :
PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:
 - prawdopodobna dekoncentracja pilota w czasie startu za samolotem;
 - wykonywanie zakrętu w trakcie wznoszenia na małej wysokości, co doprowadziło do autorotacyjnego zderzenia się z ziemią.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL proponuje, aby szefowie wyszkolenia nie dopuszczali do przeszkalania pilotów w ramach jednego zadania programowego przez kilku instruktorów.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

142

KOMUNIKAT NR 64 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 286/09

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 13 maja 2009 r., na szybowcu SZD-48-1 Jantar std 2, na którym pilot szybowcowy wykonywał lot podczas Szybowcowych Mistrzostw Polski w klasie otwartej, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas zawodów szybowcowych, pomocnik kierownika lotów zauważył, że szybowiec przelatujący nad linią mety na wysokości 3 m kontynuował lot do lądowania ze schowanym podwoziem. Podał pilotowi szybowca komendę przez radio „(...) wypuść podwozie”. Kilka sekund po wydanej komendzie, szybowiec przeszedł na zniżanie pod dużym kątem i zderzył się z nawierzchnią trawiastą.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że pilot szybowca po odebraniu informacji od kierującego lądowaniem o nie wypuszczeniu podwozia, będąc na małej wysokości lotu, zamknął hamulce aerodynamiczne, przełożył drążek sterowy do lewej ręki i odblokował podwozie. W tym czasie mimowolnie oddał drążek od siebie, co przy prędkości 110 km/h spowodowało przejście szybowca na zniżanie i zderzenie z ziemią. W wyniku zderzenia szybowiec został uszkodzony, a pilota poddano obserwacji medycznej w szpitalu, ponieważ skarżył się na ból kręgosłupa.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było mimowolne oddanie drążka sterowego „od siebie” po jego przełożeniu do lewej ręki w celu wypuszczenia podwozia prawą ręką.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było nadmierne skoncentrowanie się pilota na wykonaniu dolotu na metę w końcowej fazie konkurencji lotniczej, które doprowadziło do pominięcia czynności wypuszczenia podwozia.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

143

KOMUNIKAT NR 65 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 17 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 225/09

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 Pre-

zesa 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 22 kwietnia 2009 r., na samolocie kategorii specjalnej Eol-2R, na którym lot wykonywał dowódca statku powietrznego, lat 70, którego licencja pilota utraciła ważność z dniem 30.03.2009 r., klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupach przyczynowych **„Błędy proceduralne – H4”**
oraz **„Postępowanie umyślne – H1”**.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Dowódca statku powietrznego wystartował wraz z pasażerem do lotu rekreacyjnego. Lot odbywał się na wysokości 200-250 m. Przed dolotem do lotniska dowódca statku powietrznego nawiązał łączność z kierującym lotami i uzyskał zgodę na lądowanie. Po przyziemieniu na trawiastej części pola wzlotów nastąpiło odbicie samolotu od ziemi, a następnie ponowne przyziemienie, podczas którego od gołoni podwozia przedniego odpadło koło. Po kolejnym przyziemieniu przednia goleń pozbawiona koła wyryła ośmiometrową bruzdę w trawiastej nawierzchni pola wzlotów. W końcowej fazie dobiegu samolot skapotował. Dowódca statku powietrznego oraz pasażer nie odnieśli obrażeń dzięki dobrze zapiętym pasom bezpieczeństwa.

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

- dowódca statku powietrznego – pilot samolotowy turystyczny, posiadał ważne badania lotniczo-lekarskie, ważne KTP i KWT. Ma dużą praktykę lotniczą, szczególnie na samolocie Eol-2R, na którym wykonywał nieprzerwanie

- loty do chwili wypadku, łącznie około 1500 lotów w czasie ok. 907 godzin;
- licencja pilota utraciła ważność z dniem 30.03.2009 r., a więc na 23 dni przed wypadkiem;
- świadectwo operatora - radiotelefonisty w służbie lotniczej pilota utraciło ważność z dniem 7.05.2004 r.;
- samolot był własnością pilota, był sprawny technicznie i miał ważne pozwolenie;
- samolot był obsługiwany przez licencjonowanych mechaników, a prace okresowe i czynności obsługowe były wykonane w terminie;
- samolot nie był ubezpieczony w zakresie OC;
- w wyniku kapotażu samolot został znacznie uszkodzony.

3. Przyczyna poważnego incydentu:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- Błąd w technice lądowania, polegający na przyziemieniu na zbyt dużej prędkości, w wyniku czego nastąpiło odbicie samolotu od nawierzchni lotniska.
- Niewłaściwa technika poprawiania błędu lądowania po odbiciu samolotu od nawierzchni lotniska, polegająca na oddaniu przez pilota drążka sterowego „od siebie”, w wyniku czego nastąpiło dynamiczne przyziemienie samolotu na przednie koło.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

144

KOMUNIKAT NR 66 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 101/05

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 14 czerwca 2005 r., niebezpieczne zbliżenie pomiędzy samolotami lotnictwa państwowe-

go a samolotem lotnictwa cywilnego SA-224AC Meteor III, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Samoloty lotnictwa państwowego Mig-29 i F-16, wykonywały lot do Strefy Czasowo Wydzielonej w ramach ćwiczeń lotniczych. Samoloty, w trakcie realizacji zadania, skierowały się do wschodniej granicy strefy. W wyniku zajętej częstotliwości radiowej, nawigator Ośrodka Dowodzenia i Naprowadzania (ODN) nie mógł wydać komendy na zmianę kursu lotu. W trakcie wylotu ze strefy, samoloty zbliżyły się niebezpiecznie do cywilnego statku powietrznego, wykonującego lot w przestrzeni kontrolowanej FIR Warszawa.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu lotniczego był wlot bez zezwolenia organu służby ruchu lotniczego samolotów lotnictwa państwowego do przestrzeni kontrolowanej przez FIR Warszawa.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

4.1. Omówić zdarzenie z załogami statków powietrznych, zwracając uwagę na właściwą procedurę wykonywania zadań w granicach poziomych i pionowych wydzielonych elementów przestrzeni powietrznej przeznaczonych do wykorzystania przez lotnictwo państwowe.

4.2. Przekazać materiały ze zdarzenia do Ośrodka Szkolenia Lotniczego Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej celem wykorzystania w trakcie przeprowadzonych kursów.

5. Zalecenia profilaktyczne i działania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Na podstawie odpowiedzi na wystosowane do Dowództwa Sił Powietrznych pismo z prośbą o przekazanie informacji o działaniach podjętych przez DSP wobec zdarzeń lotniczych, jakie zaistniały z udziałem wojskowych oraz cywilnych statków powietrznych w państwowej przestrzeni powietrznej przyjęto, że podjęte przez DSP działania profilaktyczne są adekwatne do zalecenia profilaktycznego PKBWL (pkt. 4.1).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

145

KOMUNIKAT NR 67 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 640/08

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 2 września 2008 r., na samolocie ULM C42 B Ikarus, pilotowanym przez pilota sportowego – obywatela Niemieckiej Republiki Federalnej, lat 69, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne – H4”**, oraz do kategorii: **„Czynnik środowiskowy”** w grupie przyczynowej **„Meteorologiczne – E1”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotu, po uzyskaniu informacji meteorologicznej, podjął decyzję o wykonaniu przelotu po trasie z lotniska EPOD (Olsztyn-Dajtki) na lotnisko EPTO (Toruń). Pilot wraz z pasażerem wystartowali o godz. 09.03 (LMT). Po około 40 minutach lotu, ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne (gwałtowny spadek widoczności) oraz, według oceny pilota, braku możliwości powrotu na lotnisko startu,

pilot zdecydował się lądować w terenie przygodnym. Po sprawdzeniu z powietrza wybranego pola lądowania, pilot uznał je za wystarczająco bezpieczne i przeprowadził lądowanie. Po przyziemieniu, nawierzchnia pola okazała się bardzo miękka, w wyniku czego podwozie ugrzęzło w podmokłym terenie, co spowodowało uszkodzenie śmigła oraz podwozia. Nikt nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku była niewłaściwa analiza warunków meteorologicznych panujących w rejonie wykonywania przelotu oraz nie podjęcie w odpowiednim czasie decyzji o powrocie na lotnisko startu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- lokalne pogarszające się warunki pogodowe, wynikające głównie ze specyficznych warunków terenowych – obniżenie podstawy chmur, widzialności i wzrost wilgotności, istotnie przyczyniły się do zaistnienia wypadku;

- zbyt optymistyczne warunki meteorologiczne przedstawione w opracowaniach służb meteorologicznych w stosunku do faktycznie występujących warunków pogodowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Komentarz PKBWL:

Biorąc pod uwagę szybki wzrost operacji lotniczych lotnictwa ogólnego wskazana jest poprawa ich ostrości meteorologicznej. Stacje meteorologiczne IMiGW, znajdujące się na lotniskach lub w ich bezpośrednim pobliżu, powinny przygotowywać dane obserwacyjne w formie przyjętej dla ostrości lotnictwa (np. METER, TAF, GAMET, GAFOR).

Brak właściwych informacji meteorologicznych zagraża bezpieczeństwu wykonywania operacji lotniczych, szczególnie w pogarszających się niespodziewanie warunkach pogodowych. Pilot nie posiadający wystarczających informacji meteorologicznych może mieć trudności w kontynuowaniu lotu, gdy napotka gorsze niż jak się wcześniej spodziewał warunki pogodowe.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

146

KOMUNIKAT NR 68 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 474/08

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 19 lipca 2008 r. na szybowcu SZD-30 Pirat, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 69, klasyfikującą do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Błędy proceduralne – H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował za wyciągarką do treningowego lotu termicznego w rejonie lotniska (wg zadania BVIII/1 Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego). Na wysokości około 380 m wyczepił szybowiec i nie zmieniając kierunku poleciał na zachód do chmury Cu w celu podjęcia próby wykorzystania nośnej termicznych. Po nieudanej próbie zdecydował się wrócić na lotnisko. Po wykonaniu zakrętu do lotniska, pilot stwierdził „duszenie” w granicach 2-3 m/s. Oceniając, że nie doleci do lotniska, podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Na wysokości około 150 m wykonał zakręt o 180° w prawo do lądowania, zgodny z kierunkiem startu za wyciągarką. Na prostej do lądowania pilot przypominał sobie o zmianie kierunku startu, o którym słyszał przez radiostację

po swoim starcie. Podjął decyzję o lądowaniu z przeciwnym kursem. Odchylił kierunek lotu lekko w prawo i przeleciał obok wybranego pola. Za polem wykonał zakręt o 180° w lewo na wysokości poniżej 100 m na kurs lądowania. Przed przyziemieniem, przelatując nad sitowiem, szybowiec ściął lewą końcówką skrzydła trzcinę porastającą rów melioracyjny, uszkodzając lewą końcówkę skrzydła na wysokości łączenia z centropłatem. Po przyziemieniu szybowiec wykonał „kangura” na wysokość około 0,5 m. W końcowej fazie dobiegu lewe skrzydło opadło na ziemię i szybowiec wykonał obrót w lewo o około 220°. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

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

- niewłaściwa ocena warunków dolotu do lotniska;
- błąd w technice lądowania, polegający na niewłaściwym planowaniu podejścia do lądowania

w terenie przygodnym i przyziemienia szybowca ze zwiększoną prędkością z niedolotem, co doprowadziło do zaczepienia końcówką skrzydła o trzcinę porastającą rów melioracyjny i odbicie szybowca po przyziemieniu, a w końcowej fazie dobiegu obrót w lewo o około 220°.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- zmiana decyzji przez pilota dotycząca kierunku lądowania szybowca na przeciwny;
- brak doświadczenia pilota w lądowaniu w terenie przygodnym – było to jego pierwsze lądowanie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

147

KOMUNIKAT NR 69 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 lipca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 471/08

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 14 lipca 2008 r., na szybowcu SZD 50-3 Puchacz, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 20, oraz instruktor-pilot, lat 21, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**”
oraz „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

W czasie lotu treningowego na akrobację podstawową, szkolony pilot wraz z instruktorem rozpoczął

wykonywanie akrobacji w strefie nad lotniskiem. Po wykonaniu zaplanowanych figur akrobacji, szkolony pilot przystąpił do wykonywania przewrotu (ramwersu). Wprowadzenie do figury rozpoczął przy prędkości 180-200km/h, uzyskując kąt wznoszenia szybowca 80°, po około sekundzie, wychylił ster w lewo. Szybowiec nie zmienił kierunku lotu, ze względu na małą prędkość postępową i po chwili nastąpił ślizg na ogon. Instruktor-pilot nie przejęła sterowania szybowcem, natomiast nakazała pilotowi ściągnięcie drążka na siebie, zablokowanie steru kierunku oraz mocne trzymanie sterów. Szkolony pilot zablokował drążek sterowy w pozycji neutralnej lub w pozycji poza neutralną do przodu i mocno zablokował ster kierunku. Szkolony pilot nie trzymał sterów wystarczająco mocno i w czasie ślizgu na ogon, na skutek odwrotnego opływu steru wysokości przez powietrze, nastąpiło wyrwanie drążka sterowego z jego ręki. Powstała dynamiczna siła na sterze wysokości, która doprowadziła do zerwania końcówki popychacza tego steru, a załoga w kabinie szybowca usłyszała trzask.

Szybowiec samoczynnie przeszedł w wyplaszczony korkociąg w prawo. Po stwierdzeniu, że szybowiec nie reaguje na wychylenia sterów, instruktor wydała polecenie szkolonemu pilotowi na wykonanie skoku ratowniczego. Załoga dokonała zrzutu osłony kabiny na wysokości 800m. Szkolony pilot miał problemy z opuszczeniem szybowca i opuścił go w drugiej podjętej próbie, na wysokości 500 – 600 m. Natychmiast otworzył spadochron i wylądował w odległości 200 m od miejsca upadku szybowca. Szkolony pilot odniósł lekkie otarcie naskórka szyi podczas otwierania się spadochronu ratowniczego. Instruktor-pilot, również miała problemy z opuszczeniem szybowca. W czasie opuszczania szybowca instruktor-pilot uderzyła głową o skrzydło szybowca, doznając niewielkiego obrażenia głowy, nie straciła przytomności i po oddzieleniu się od szybowca natychmiast otworzyła spadochron. Wylądowała bezpiecznie na spadochronie w odległości 100m od szybowca, który wcześniej w płaskim korkociągu zderzył się z ziemią i uległ zniszczeniu.

3. Przyczyna wypadku:

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

- Błąd pilota w czasie wykonywania przewrotu, polegający na spóźnionym wychyleniu steru kierunku w stronę zamierzonego obrotu, co w efekcie doprowadziło do utraty prędkości i ślizgu na ogon.

- Niewłaściwa reakcja szkolonego pilota na ślizg na ogon, polegająca na nie utrzymaniu drążka steru wysokości w położenie do siebie, co doprowadziło do wyszarpięcia drążka sterowego z ręki, wystąpienia dużych sił na sterze wysokości i zerwania końcówki popychacza tego steru.
- Brak reakcji instruktora na błędy popełnione przez szkolonego pilota w fazie lotu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego było:

- bardzo małe doświadczenie instruktor, w wykonywaniu lotów na akrobację na szybowcu „Puchacz”;
- szkolenie pilota w ramach nauki akrobacji przez różnych instruktorów.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, ze względu jednak na powtarzające się przypadki szkolenia uczniów-pilotów i pilotów w ramach jednego zadania przez różnych instruktorów, Komisja zwraca uwagę na to, że jest to poważne odstępstwo od zasad metodyki szkolenia w takich zadaniach jak loty na akrobację.

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

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
