



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 4 lutego 2010 r.

Nr 1

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJE:

- 1 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 stycznia 2010 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 2
- 2 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 stycznia 2010 r. zmieniająca decyzję w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa 4

OBWIESZCZENIA:

- 3 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 stycznia 2010 r. w sprawie rocznego planu egzaminów teoretycznych na 2010 r. 5
- 4 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 stycznia 2010 r. w sprawie stawek jednostkowych opłat terminalowych 7
- 5 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 stycznia 2010 r. w sprawie stref pobierania opłat terminalowych 7

KOMUNIKATY:

- 6 — Nr 110 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 638/08 8
- 7 — Nr 111 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 737/08 9
- 8 — Nr 112 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 456/09 10
- 9 — Nr 113 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 511/09 11
- 10 — Nr 114 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 840/08 12
- 11 — Nr 115 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 221/09 13
- 12 — Nr 116 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 525/09 14
- 13 — Nr 117 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 130/06 15
- 14 — Nr 118 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 513/09 16
- 15 — Nr 119 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 523/07 17
- 16 — Nr 120 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 687/09 18

1

**DECYZJA NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 7 stycznia 2010 r.

w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) w związku z § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 8 ust. 8, § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych

warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się:

- 1) wprowadzenie nowych granic poziomych i pionowych MATZ Mirosławiec (EPMI)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice poziome (AMSL)	Czas aktywności (UTC)
1	2	3	4
MATZ EPMI A	1) 53°23'11"N 015°43'21"E 2) 53°34'00"N 015°56'31"E 3) 53°21'33"N 016°27'19"E 4) 53°10'10"N 016°14'30"E 1) 53°23'11"N 015°43'21"E	<u>457 m (1500ft)</u> GND	H24
MATZ EPMI B	1) 53°17'58"N 015°46'46"E dalej łuk o promieniu 18km i środku w punkcie 53°25'55"N 015°56'05"E 2) 53°35'36"N 015°55'36"E 3) 53°35'13"N 016°01'09"E 4) 53°26'50"N 016°23'52"E dalej łuk o promieniu 18km i środku w punkcie 53°18'26"N 016°15'45"E 5) 53°10'01"N 016°07'40"E 1) 53°17'58"N 015°46'46"E	<u>FL095</u> 457 m (1500ft)	H24
MATZ EPMI Y¹	1) 53°23'11"N 015°43'21"E dalej łuk o promieniu 15 km i środku w punkcie 53°25'55"N 015°56'05"E 2) 53°34'00"N 015°56'31"E 1) 53°23'11"N 015°43'21"E	<u>457 m (1500ft)</u> GND	Zgodnie z NOTAM
MATZ EPMI Z¹	1) 53°21'33"N 016°27'19"E dalej łuk o promieniu 15km i środku w punkcie 53°18'14"N 016°15'00"E 2) 53°10'10"N 016°14'30"E 1) 53°21'33"N 016°27'19"E	<u>457 m (1500ft)</u> GND	Zgodnie z NOTAM

W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe

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

¹⁾ Loty innych użytkowników w przestrzeni tożsamej z granicami segmentu są możliwe jedynie po wcześniejszym nawiązaniu łączności z FIS (nie później niż na 5 min. przed planowanym wlotem). W czasie wykonywania lotu w ww. przestrzeni użytkownik jest zobowiązany do pozostania na łączności z FIS.

2) wprowadzenie nowych granic poziomych oraz pionowych MATZ Świdwin (EPSN)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice poziome (AMSL)	Czas aktywności (UTC)
1	2	3	4
MATZ EPSN A	1) 53°56'34"N 015°42'40"E 2) 53°50'45"N 016°13'07"E 3) 53°37'41"N 016°03'41"E 4) 53°44'47"N 015°33'31"E 1) 53°56'34"N 015°42'40"E	<u>457 m (1500ft)</u> GND	H24
MATZ EPSN B	1) 53°58'55"N 015°29'22"E 2) 53°59'30"N 015°44'39"E 3) 53°50'29"N 016°23'55"E 4) 53°34'24"N 016°12'39"E 5) 53°35'39"N 015°54'52"E 6) 53°45'00"N 015°20'00"E 1) 53°58'55"N 015°29'22"E	<u>FL095</u> 457 m (1500ft)	H24
MATZ EPSN C	1) 53°58'55"N 015°29'22"E 2) 53°45'00"N 015°20'00"E 3) 53°45'20"N 015°13'00"E 4) 53°57'57"N 015°17'58"E 1) 53°58'55"N 015°29'22"E	<u>FL095</u> 1050 m (3500ft)	H24
MATZ EPSN D	1) 53°58'00"N 015°18'00"E 2) 53°45'20"N 015°13'00"E 3) 53°49'00"N 015°06'00"E 4) 53°55'06"N 015°06'22"E 1) 53°58'00"N 015°18'00"E	<u>FL095</u> 2000 m (6500ft)	H24
MATZ EPSN E	1) 53°50'29"N 016°23'55"E 2) 53°50'00"N 016°26'00"E 3) 53°37'00"N 016°27'00"E 4) 53°34'24"N 016°12'39"E 1) 53°50'29"N 016°23'55"E	<u>FL095</u> 1050 m (3500ft)	H24
MATZ EPSN F	1) 53°50'00"N 016°26'00"E 2) 53°46'00"N 016°34'00"E 3) 53°40'00"N 016°34'00"E 4) 53°37'00"N 016°27'00"E 1) 53°50'00"N 016°26'00"E	<u>FL095</u> 2000 m (6500ft)	H24
MATZ EPSN Z'	1) 53°50'45"N 016°13'07"E dalej łuk o promieniu 14 km i środku w punkcie 160429 534512 2) 53°37'41"N 016°03'41"E 1) 53°50'45"N 016°13'07"E	<u>457 m (1500ft)</u> GND	Zgodnie z NOTAM

W MATZ działa wojskowa służba ruchu lotniczego pracująca w oparciu o przepisy i procedury wojskowe

¹⁾ Loty innych użytkowników w przestrzeni tożsamej z granicami segmentu są możliwe jedynie po wcześniejszym nawiązaniu łączności z FIS (nie później niż na 5 min. przed planowanym wlotem). W czasie wykonywania lotu w ww. przestrzeni użytkownik jest zobowiązany do pozostania na łączności z FIS.

- 3) wprowadzenie dodatkowego sektora kontrolowanego lotniska Wrocław (TMA Wrocław):

TMA Wrocław Segment „C”

Granice poziome:

- 1) 51°08'44"N 016°57'06"E
 - 2) 51°08'38"N 017°11'48"E
- Dalej łuk o promieniu 14 km i środku w punkcie
- 3) 51°01'40"N 017°07'10"E
 - 4) 50°54'08"N 017°06'17"E
 - 5) 50°55'41"N 017°00'47"E
 - 6) 51°05'39"N 017°08'31"E
 - 1) 51°08'44"N 016°57'06"E

Granice pionowe:

Górna granica: 650m (2133 ft) AMSL
Dolna granica: 500m (1640 ft) AMSL

- 4) zmiana granic poziomych strefy kontrolowanej lotniska EPWR

CTR EPWR

Granice poziome:

- 1) 51°13'10"N 016°34'10"E
- 2) 51°13'10"N 016°40'29"E
- 3) 51°05'39"N 017°08'31"E
- 4) 50°55'41"N 017°00'47"E
- 5) 50°57'23"N 016°54'44"E
- 6) 50°59'26"N 016°52'17"E
- 7) 51°02'25"N 016°35'10"E
- 8) 51°06'27"N 016°29'38"E
- 1) 51°13'10"N 016°34'10"E

Granice pionowe:

Górna granica: 650 m AMSL
Dolna granica: GND

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 14 stycznia 2010 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

2

**DECYZJA NR 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 stycznia 2010 r.

zmieniająca decyzję w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa

Na podstawie § 3 statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M.P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.¹⁾), w związku z § 25 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011) zarządza się, co następuje:

§ 1

W załączniku do decyzji Nr 45 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 listopada 2009 r. w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania

egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa (Dz. Urz. ULC Nr 12, poz. 173) w pkt 2 dodaje się lit. r w brzmieniu:

„r) Dariusz Lewczyszyn – referent Zespołu Bezpieczeństwa w Komunikacji Zakładu Granicznego w Centrum Szkolenia Straży Granicznej w Kętrzynie.”.

§ 2

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. *T. Kądziołka*,
Wiceprezes Urzędu

¹⁾ Zmiany zarządzenia zostały ogłoszone w M. P. z 2004 r. Nr 28, poz. 478 i Nr 49, poz. 846, z 2005 r. Nr 58, poz. 784 oraz z 2007 r. Nr 1, poz. 8.

3

**OBWIESZCZENIE NR 1
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 13 stycznia 2010 r.

w sprawie rocznego planu egzaminów teoretycznych na 2010 r.

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 7, w związku z 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.¹⁾) oraz § 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury

z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. z 2003 r. Nr 168, poz. 1637) ogłasza się roczny plan egzaminów teoretycznych na 2010 r., stanowiący załącznik do obwieszczenia.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
w z. T. Kądziołka,
Wiceprezes Urzędu

Załącznik do obwieszczenia nr 1
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 13 stycznia 2010 r.

PLAN EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH
LOTNICZEJ KOMISJI EGZAMINACYJNEJ (LKE)
W URZĘDZIE LOTNICTWA CYWILNEGO (ULC)
w 2010 r.

§ 1. 1. Terminy i miejsce sesji oraz forma i zakres egzaminu:

Lp.	TERMIN SESJI	MIEJSCE	FORMA EGZAMINU	ZAKRES EGZAMINÓW
1.	11 - 22.01	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
2.	08 - 19.02	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
3.	08 - 19.03	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
4.	12 - 23.04	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
5.	10 - 21.05	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
6.	07 - 18.06	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
7.	05 - 16.07	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
8.	09 - 20.08	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
9.	06 - 17.09	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
10.	04 - 15.10	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
11.	08 - 22.11	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny
12.	06 - 17.12	ULC ul. Flisa 2 (pok. 4) Warszawa	test wyboru	pełny

2. Pełny zakres egzaminów oznacza, że w czasie sesji będą przeprowadzane egzaminy na:

- 1) ATPL(A/H), CPL(A/H) oraz IR – z wykorzystaniem Centralnego Banku Pytań Zrzeszenia Władz Lotniczych (JAA);
- 2) PL(G), PL(FB) oraz PPL(A/H) – z wykorzystaniem Krajowego Banku Pytań;
- 3) pozostałe licencje i uprawnienia lotnicze wpisywane do licencji, określone w ust. 1.3 i 1.4 Załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160 oraz z 2009 r. Nr 97, poz. 808 i Nr 113, poz. 942) – z wykorzystaniem Krajowego Banku Pytań;

- 4) świadectwa kwalifikacji i uprawnienia lotnicze wpisywane do świadectw kwalifikacji, określone w ust. 4.2 i 4.3 Załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego – z wykorzystaniem Krajowego Banku Pytań.
3. Egzaminacje teoretyczne na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia lotnicze [z wyłączeniem specjalności PL(G), PL(FB), PPL(A,H) ATPL(A,H); CPL(A,H) oraz IR(A,H)] organizowane będą w pierwszy dzień każdej sesji egzaminacyjnej, w terminach podanych w ust. 1.
4. W celu usprawnienia organizacji sesji egzaminacyjnych przeprowadzanych przez LKE wprowadzono informatyczny system planowania, znajdujący się pod adresem internetowym ULC (www.ulc.gov.pl), poprzez który kandydat może zarezerwować dogodny dla siebie dzień i godzinę egzaminu, w ramach obowiązującego planu egzaminów.
5. Zalogowanie się do systemu planowania następuje poprzez wpisanie indywidualnego loginu składającego się z PIN-u i Hasła dostarczonego przez LKE bezpośrednio w siedzibie ULC lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.
- § 2.** 1. Szczegółowe harmonogramy przebiegu każdej sesji opracowuje LKE, uwzględniając liczbę kandydatów i zakres egzaminów.
2. Dodatkowe sesje egzaminacyjne mogą być zorganizowane na wniosek organizacji lotniczej, który należy złożyć do LKE na 30 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia sesji.
3. Sesje egzaminacyjne na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni będą przeprowadzane w terminach ustalonych z egzaminatorem, umieszczonym na poniższej liście, przy uwzględnieniu podziału na rejony:

Gdynia i Wybrzeże	Kamil Antkowiak
Wrocław i Poznań	Arkadiusz Pomarański
Zakopane	Władysław Vermessy
Bieszczady i woj. rzeszowskie	Bogusław Pelczar
Karkonosze	Arkadiusz Pomarański, Leszek Mańkowski
Bielsko-Biała i Żar	Tamara Dudek
Beskidy	Tomasz Zarzecki
Śląsk	Jacek Gocyła
Województwo świętokrzyskie	Leszek Mańkowski
Mazury, Warszawa, woj. lubelskie	Cezary Jastrzębski
Województwo: wielkopolskie, mazowieckie, kujawsko-pomorskie, łódzkie	Jan Lidke

4. Dane kontaktowe egzaminatorów, o których mowa w ust. 3, znajdują się na stronie internetowej ULC (www.ulc.gov.pl).

- § 3.** 1. Egzaminacje potwierdzające poziom biegłości języka angielskiego dla pilotów według wymogów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przeprowadzane będą w następujących Ośrodkach:

L.p	Nazwa Ośrodka	Adres	Telefon
1	Ośrodek Egzaminacyjny ULC	ul. Flisa 2 02-247 Warszawa	(0-22) 520-74-29
2	Ośrodek Egzaminacyjny PLL „LOT” S.A.	ul. 17 Stycznia 39 00-906 Warszawa	(0-22) 606-68-39
3	Ośrodek Egzaminacyjny EuroLOT S.A.	ul. 17 Stycznia 39 00-906 Warszawa	(0-22) 606-97-80
4	Ośrodek Egzaminacyjny EXIN	ul. Żwirki i Wigury 49 21-040 Świdnik	(0-81) 751-34-26
5	Ośrodek Egzaminacyjny ADRIANA	Watorowo 86-253 Kijewo Królewskie	(0-56) 677 22 00
6	Ośrodek Egzaminacyjny OKL	Jasionka 915 36-001 Trzebowno	(0-17) 771 33 00

2. Terminy egzaminów z języka angielskiego w poszczególnych Ośrodkach należy ustalać indywidualnie.
3. Dane kontaktowe Ośrodków znajdują się na stronie internetowej ULC (www.ulc.gov.pl).

4

**OBWIESZCZENIE NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 18 stycznia 2010 r.

w sprawie stawek jednostkowych opłat terminalowych

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.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

Od dnia 1 stycznia 2010 roku stawka jednostkowa opłaty terminalowej stosowana na wszystkich lotniskach w Polsce, na których zapewniane są służby ruchu lotniczego, wynosi 867,88 złotych.

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

5

**OBWIESZCZENIE NR 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 18 stycznia 2010 r.

w sprawie stref pobierania opłat terminalowych

Na podstawie 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.¹⁾) w związku z §3 ust. 6 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. Nr 92, poz. 619) ogłasza się jedną strefę pobierania opłat terminalowych w roku 2010 obejmującą następujące lotniska:

- Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie / EPWA
- Lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy / EPGD

- Lotnisko Kraków - Balice / EPKK
- Lotnisko Bydgoszcz - Szewardowo / EPBY
- Lotnisko Katowice - Pyrzowice / EPKT
- Lotnisko Łódź im. Władysława Reymonta / EPLL
- Lotnisko Poznań - Ławica / EPPO
- Lotnisko Rzeszów - Jasionka / EPRZ
- Lotnisko Szczecin - Goleniów / EPSC
- Lotnisko Wrocław - Strachowice / EPWR
- Lotnisko Zielona Góra - Babimost / EPZG

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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

6

KOMUNIKAT NR 110 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 638/08

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 31 sierpnia 2008 r. na szybowcu SZD-22C Mucha Std, pilotowanym przez pilota szybowcowego, lat 45, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał treningowy lot termiczny na szybowcu zgodnie z zadaniem BVIII/1 wg Programu Szkolenia Szybowcowego AP. Szybowiec wyczepił na wysokości 700 m w rejonie noszeń termicznych, na południowo-zachodnim stoku góry Magórka. Po osiągnięciu wysokości ok. 900 m, poleciał w kierunku góry Żar. Tam „wykręcił” się ponownie na wysokość ok. 800 m. Po utracie noszeń termicznych wykonał lot do strefy esowania lotniska EPZR. Wyjście na prostą do lądowania nastąpiło z wysokości ok. 140 m. W końcowej fazie lądowania, podczas wyrównania, nastąpiło przeciągnięcie szybowca. Szybowiec przepadł z wysokości ok. 1,5 m i uderzył przednią płożą o murawę lotniska. Przyziemienie nastąpiło na kilka metrów przed znakiem (strzałą). Pilot po zatrzymaniu opuścił szybowiec, który został poważnie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice lądowania polegający na zbyt wysokim wyrównaniu i przepadnięciu szybowca z wysokości ok. 1,5 m na skutek dekoncentracji pilota w trakcie próby otwarcia hamulców aerodynamicznych.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak dostatecznej znajomości użytkownika hamulców aerodynamicznych w szybowcu SZD-22C Mucha Std;
- niewielkie doświadczenie pilota na tym typie szybowca;
- pierwsze lądowanie na szybowcu typu Mucha Std na lotnisku górskim.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Pilotowi zaleca się wykonać loty kontrolne z instruktorem przed następnym lotem samodzielnym w terenie górzystym.

Komentarze: Z uwagi, że w Instrukcji Użytkownika w Locie szybowca SZD-22C Mucha Std brak jest szczegółowego opisu obsługi dźwigni sterowania hamulcami aerodynamicznymi (za wyjątkiem rysunku), instruktorzy laszujący na ten typ szybowca powinni procedurę tę szczegółowo omówić i praktycznie zademonstrować.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

7

**KOMUNIKAT NR 111
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 737/08

Na podstawie § 31 ust. 3 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 27 września 2008 r., na samolocie Aeroprakt A-22L, pilotowanym przez pilota samolotów ultralekkich, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot samolotu z pasażerem na pokładzie, wykonywał lot po trasie. Według opisu świadków, samolot przyleciał nad jezioro Dworskie około godziny 10.40 i wykonywał przez około 20 minut lot na małej wysokości w rejonie jeziora, nad którym znajdowała się działka rekreacyjna pasażera. Około godziny 11.00 jeden ze świadków (znajdujący się w łódce na jeziorze) zauważył samolot nadlatujący znad lasu, zniżający się w kierunku tafli wody, a następnie wykonujący gwałtowny zakręt w lewo o około 120°, przechodząc na strome wznoszenie. Po osiągnięciu wysokości około 30-50 metrów samolot nagle pochylił się i w locie nurkowym zderzył się z wodą pod kątem około 45°. Oględziny miejsca zatonięcia samolotu wykazały, że samolot znajdował się na głębokości 6 m wbity w muliste dno pod kątem 45°. Uszkodzenia struktury samolotu potwierdziły przebieg ostatniej fazy lotu zaobserwowany przez świadka. Załoga znajdowała się w kabinie samolotu i miała zapięte pasy bezpieczeństwa; poniosła śmierć na miejscu. Oględziny silnika po wydobyciu z dna jeziora nie wykazały jakichkolwiek niesprawności silnika i układów sterowania. Zapas paliwa zapewniał kontynuowanie lotu.

3. Przyczyna wypadku:

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

- wykonanie przez pilota gwałtownego zakrętu na wznoszeniu, co doprowadziło do dynamicznego przeciągnięcia samolotu;

- wykonywanie manewrów poniżej minimalnej bezpiecznej wysokości w lotach VFR, co uniemożliwiło pilotowi wyprowadzenie samolotu z przeciągnięcia lub użycie pirotechnicznego spadochronowego systemu ratowniczego.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- wykonanie lotu na klapach co zwiększyło podatność samolotu na dynamiczne przeciągnięcie;
- cel wykonania manewrów nad jeziorem Dworskim – tj. próba obejrzenia z powietrza działki pasażera;
- nieduże doświadczenie pilota.

Jednocześnie w trakcie prowadzonego badania stwierdzono, że:

- samolot Aeroprakt A-22L nie posiadał ważnego pozwolenia na wykonywanie lotów (ważność pozwolenia wygasła 26.08.2008 r.);
- samolot nie został zarejestrowany przez właściciela po jego nabyciu;
- pilot nie prowadził dziennika pracy samolotu co uniemożliwiło ocenę stanu technicznego samolotu przed wypadkiem oraz ocenę jakości obsługi technicznych;
- pilot nie prowadził osobistego dziennika lotów.

PKBWL po zapoznaniu się z okolicznościami zdarzenia postanowiła odstąpić od prowadzenia dalszych czynności badawczych na podstawie **art. 135 ust. 6 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.)**, tj.:

„6. W przypadku stwierdzenia, że: [...]

3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, [...]

- *Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.”*

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

8

**KOMUNIKAT NR 112
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 456/09

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 30 czerwca 2009 r., na samolocie Cessna 152, na którym lot wykonywał instruktor-pilot z uczniem-pilotem, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Instruktor-pilot wykonywał z uczniami-pilotami loty zapoznawcze wg wskazań przyrządów w strefie. Po zakończeniu ćwiczenia w strefie, uczeń-pilot na polecenie instruktora zniżał się, kontynuując lot wg wskazań przyrządów, do kręgu nadlotniskowego. Na wysokości około 230 m, uczeń-pilot na polecenie instruktora-pilota zdjął okulary ograniczające zewnętrzną obserwację, przeszedł do lotu z widocznością na kierunku lądowania wychylając kłapy do położenia „lądowanie 30°”. Będąc na prostej, uczeń-pilot ocenił, że znajduje się za wysoko, aby przyziemić w prawidłowym miejscu, co jest szczególnie ważne na tym lotnisku, ze względu na krótki pas startów i lądowań (600 m). Instruktor-pilot podobnie ocenił warunki podejścia do lądowania i polecił uczniowi-pilotowi wykonanie ślizgu w celu wytracenia nadmiaru wysokości. Uczeń-pilot wykonał lewy ślizg, ale w warunkach zmętnienia powietrza (wg Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych była to prawdopodobnie mgła unosząca się nad polami i lotniskiem, jaka wystąpiła po przejściu burzy) niewłaściwie ocenił położenie wschodniej granicy lotniska, planując wyrównanie na sąsiadującym z lotniskiem polu uprawnym. Uczeń-pilot wyprowadził samolot ze ślizgu na wysokości około 40 m, a po wyrównaniu zorientował się, że przyziemięcie nastąpi przed wschodnią granicą lotniska. Zwiększył więc moc silnika, w celu „podciągnięcia” samolotu do lotniska, ale koła podwozia głównego zetknęły się z mokrą nawierzchnią uprawy i samolot skapotał. Sytuację podobnie oceniał także instruktor-pilot, ale wcześniej nie zareagował, ponieważ przy tak płaskiej

ścieżce podejścia i braku kontrastu między powierzchnią uprawy i murawą lotniska (intensywna zieleń) nie potrafił prawidłowo określić położeniu granicy pola wlotów. Należy w tym miejscu dodać, że ograniczniki pola wlotów (ceramiczne płyty), były słabo widoczne z powodu wysokiej trawy i zszarzałej białej farby, a na lotnisku nie były wyłożone znaki startowe. Załoga bez obrażeń, o własnych siłach, opuściła statek powietrzny. Samolot został poważnie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było niewłaściwe określenie przez ucznia-pilota i instruktora miejsca wyrównania i przyziemięcia samolotu podczas lądowania.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- Mimo wykonywania lotów szkolnych na lotnisku nie było wyłożonych znaków startowych na polu wlotów (patrz p.11.3.1 Instrukcja Wykonywania Lotów i Skoków Aeroklubu Polskiego - wyd. 2004 r.), które jednoznacznie określają miejsce przyziemięcia samolotu.
- Występowanie lokalnych poburzowych oparów ograniczających kontrastowość terenu w końcowej strefie podejścia do lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaleciła zarządzającemu lotniskiem dodatkowe oznakowanie wschodniej granicy lotniska pionowymi oznacznikami granicy pola wlotów (Załącznik nr 14, p. 5.5.8.3, do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, tom I – Lotniska), ponieważ białe ceramiczne płyty, często zszarzałe na skutek oddziaływania atmosfery, mogą być słabo widoczne przy wyższej trawie.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1. Zaleca się, aby Szef Wyszkożenia Aeroklubu w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonał analizy kwalifikacji instruktora-pilota i jego przydatności w procesie szkolenia.

5.2. Kierownikom szkolenia, szefom wyszkolenia, instruktorom (FTO/TRTO/CTO), przed sezonem lotniczym 2010, zaleca się przepro-

wadzić seminarium z pilotami oraz uczniami-pilotami na temat: „Sytuacje niebezpieczne w lotach”, „Podjęcie decyzji o lądowaniu w terenie przygodnym”, „Wysokość krytyczna, niezbędna do wykonania bezpiecznego manewru do lądowania”, „Wybór lądowiska w terenie przygodnym” oraz „Niekorzystne okoliczności, mogące wpłynąć na przebieg lądowania”.

5.3. Przypomina się o realizacji zalecenia nr 5.5, zawartego w komunikacie nr 140 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2008 r. w sprawie zdarzenia lotniczego nr 332/07 (Dz. Urz. ULC z 2009 r. Nr 3, poz. 70). Komunikat dostępny jest także na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

9

KOMUNIKAT NR 113 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 511/09

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 lipca 2009 r., na szybowcu SZD-9bis Bocian, na którym lot wykonywał z uczniem-pilotem instruktor-praktykant, lat 47, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Odprawę przed lotami przeprowadził instruktor-praktykant, pod nadzorem doświadczonego instruktora szybowcowego I klasy, który następnie kierował startem i nadzorował loty szkolne. Załoga uczeń-pilot z instruktorem-praktykantem, wystartowała do drugiego w tym dniu lotu za wyciągarką po kręgu, w ramach szkolenia podstawowego wg zadania A1, ćwiczenie 3. Przed startem instruktor-praktykant, obserwując lotniskowy wskaźnik wiatru „rękaw”, zauważył, że wiatr się wzmacnia, a jego kierunek zmienił się z czołowo-bocznego na zdecydowanie boczny. Tę obserwację instruktor przekazał uczniowi-pilotowi. Start przebiegał prawidłowo, wyciepienie szybowca nastąpiło na wysokości około 300 m. Następnie uczeń-pilot wykonał poprawnie pierwszy i drugi za-

kręt lewego kręgu. Lecąc do trzeciego zakrętu, szybowiec intensywnie znosiło na linię znaków. Potwierdziło to zmianę warunków meteorologicznych, jakie zaobserwował instruktor-praktykant przed startem. Uczeń-pilot wykonał trzeci zakręt nieco dalej niż w poprzednim locie, na wysokości około 180 m. Było to jednak nadmierne oddalenie trzeciego zakrętu od miejsca lądowania, szczególnie jeżeli uwzględnimy wzrost prędkości i zmianę kierunku wiatru. W wyniku tych błędów utrata wysokości w locie do czwartego zakrętu była znaczna. Uczeń-pilot wyprowadził szybowiec na prostą nieco powyżej 100 m i wtedy stwierdził, że kąt obserwacji znaków startowych jest znacznie mniejszy niż zwykle, co nie gwarantuje bezpiecznego przyziemienia przy znakach. Do tego momentu nie było reakcji instruktora na nieprawidłową budowę kręgu. Dopiero po wyjściu na prostą instruktor-praktykant zauważył zbyt mały kąt podejścia i przejął stery. Instruktor postanowił lądować na nieużytkowej części pola wzlotów mimo przeszkód na podejściu w postaci krzewów okalających lotnisko. W końcowej fazie podchodzenia do lądowania szybowiec zaczepił lewym skrzydłem o krzewy i wykonał „cyrkiel” w powietrzu, a następnie dynamicznie przyziemił z trawersem na nieużytkowej części lotniska. Załoga bez obrażeń opuściła kabinę.

3. Przyczyna wypadku:

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

- brak reakcji instruktora-praktykanta na nieprawidłową budowę kręgu przez ucznia-pilota,

spowodowaną istotną zmianą warunków meteorologicznych;

- próba dolotu do lotniska w warunkach deficytu wysokości i silnego wiatru czołowo-bocznego, mimo występujących przeszkód na kierunku podejścia, w okolicznościach kiedy istniały możliwości bezpiecznego lądowania na polach przed lotniskiem.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia był brak reakcji instruktora kierującego startem i nadzorującego loty szkolne na zaistniałą sytuację.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zaleciła szefowi wyszkolenia ośrodka szkolenia

lotniczego wzmoczenie nadzoru nad lotami szkolnymi prowadzonymi przez instruktora-praktykanta.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

5.1 Zaleca się, aby Szef Wyszkozenia Aeroklubu dokonał analizy przydatności w procesie szkolenia lotniczego instruktora-nadzorującego oraz instruktora-praktykanta.

5.2 Szef Wyszkozenia Aeroklubu uwzględni zdarzenie podczas weryfikacji pilotów w trakcie prowadzenia w aeroklubie lotów metodycznych z instruktorami, przed rozpoczęciem sezonu w 2010 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

10

KOMUNIKAT NR 114 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 840/08

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 21 sierpnia 2008 r., na paralogni Muse 2-30, na której wykonywał lot uczeń-pilot, lat 32, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na stoku górskim odbywały się loty szkolne uczniów-pilotów paralogniowych pod nadzorem instruktora. Miejsce startu wyniesione było nad lądowiskiem o około 50 m. Jeden z uczniów-pilotów wykonał swój drugi lot w życiu. W ocenie instruktora, lot ten został wykonany poprawnie. Około godziny 11.30, ze względu na dość silny wiatr wiejący z północy, w po-

przek zbocza, loty zostały przerwane. Około godziny 14.00, instruktor ocenił, że warunki atmosferyczne poprawiły się i ponownie dopuścił uczniów do wykonywania lotów. Do lotu przygotowywał się uczeń-pilot. Miał to być jego drugi lot w tym dniu, a trzeci w życiu. Instruktor sprawdził przygotowanie ucznia-pilota i paralogni do lotu, po czym podał komendę do startu. Po dwóch nieudanych próbach startu, przy trzeciej próbie, uczeń-pilot rozpoczął rozbieg, wyniósł skrzydło paralogni nad głowę i wystartował. Start nastąpił z odchyleniem kierunku w prawą stronę. Instruktor widząc, że uczeń-pilot leci skośnie w prawo od kierunku stoku, wydawał komendy nakazujące najpierw przerwanie startu, a później, po oderwaniu poprawienie kursu w lewo tak, aby leciał w dół stoku. Uczeń-pilot nie reagował na te komendy. Po przeleceniu około 70-90 m prawa strona skrzydła paralogni zaczęła o drzewo, co spowodowało, że uczeń spadł na ziemię z wysokości około 5 m. W wyniku upadku na ziemię uczeń-pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był brak reakcji ucznia-pilota na polecenia

instruktora dotyczące przerwania startu, a później korekty kierunku lotu, mające na celu odchylenie kierunku lotu paralotni od przeszkód terenowych.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

W dokumentach operacyjnych ośrodków szkolenia paralotniowego wpisać procedury postępowania po zaistnieniu wypadku lub incydentu lotniczego, w tym niezwłocznego powiadamiania o zdarzeniu PKBWL.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

W piśmie nr ULC-LPL-2/0773-0004/01/09 z dnia 10 grudnia 2009, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

poleciał ośrodkom i organizacjom szkolenia paralotniowego i spadochronowego dokonać sprawdzenia czy w Instrukcjach Operacyjnych / Instrukcjach Wykonywania Lotów / Skoków przytoczone są procedury postępowania po zaistnieniu zdarzenia lotniczego. W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub gdy są one pominięte, należy uzupełnić instrukcje o właściwe przepisy do czasu rozpoczęcia sezonu szkolenia lotniczego w 2010 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

11

KOMUNIKAT NR 115 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 18 grudnia 2009

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 221/09

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 19 kwietnia 2009 r., na samolocie ultralekkim Fox-33, na którym lot wykonywał pilot, posiadający licencję pilota samolotów ultralekkich wydaną przez Letecká Amatérská Asociace Česká Republika (LAA ČR), lat 36, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik techniczny”

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

oraz do kategorii: **„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot przygotował samolot do lotu po trasie. Po zabraniu na pokład samolotu pasażera, pokołował na miejsce startu, którym była nieczynna droga kołowania a obecnie częściowo droga gminna. Po kilkuminutowym oczekiwaniu pilot wystartował. Na wysokości kilkudziesięciu metrów, będąc w fazie wznoszenia, pilot

wykonał zakręt w prawo. W trakcie zakrętu samolot został aerodynamicznie przeciągnięty, wpadł w lewy korkociąg i zderzył się z ziemią. Pilot odniósł poważne, a pasażer lekkie obrażenia ciała. Samolot w trakcie zderzenia z ziemią uległ zniszczeniu.

Zdaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, decyzja o wykonaniu zakrętu na tak małej wysokości mogła być spowodowana postępującym spadkiem mocy silnika. Prawdopodobnie, pilot, widząc przed sobą przeszkody, chciał uniknąć czołowego zderzenia z drzewami i krzakami oraz wykonać zakręt o 180°, aby wylądować na nieużytkach po południowej stronie pasa startu. Wykonując ten manewr pilot nie zabezpieczył się w prędkość postępową niezbędną do wykonania zakrętu, doprowadził do przekroczenia krytycznych kątów natarcia i korkociągu.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL uznała, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- stopniowa utrata mocy niecertyfikowanego silnika podczas fazy wznoszenia po starcie lub nawet całkowite przerwanie pracy w trakcie zakrętu. Przyczyny niesprawności silnika nie ustalono;
- przeciągnięcie samolotu w zakręcie na małej wysokości, w fazie wznoszenia po starcie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:
PKBWL nie proponuje zaleceń profilaktycznych.

Komentarz: PKBWL przypomina pilotom wykonującym loty na samolotach wyposażonych w niecerty-

fikowane zespoły napędowe o konieczności uwzględnienia tego faktu przy planowaniu miejsca startu i trasy lotu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

12

KOMUNIKAT NR 116 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 525/09

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 16 lipca 2009 r., na paralołni Eden 3-28, na której lot wykonywała osoba, lat 59, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Osoba wystartowała do lotu na paralołni Eden 3-28. Według relacji pilota wykonującego lot żaglowy, paralołnia Eden 3-28 widziana była w powietrzu po godzinie 14.00. Loty wykonywane były w pobliżu zbocza góry. Po pewnym czasie inny pilot wykonujący lot powyżej zbocza góry zauważył w koronach drzew, skrzydło paralołni. O swoim spostrzeżeniu drogą radiofoniczną, poinformował osoby przebywające na stanowisku usytuowanym w górnej, zachodniej części góry. Jedna ze znajdujących się tam osób udała się we wskazanym w informacji kierunku. Po odnalezieniu pilota i paralołni oraz stwierdzeniu, że konieczna jest specjalistyczna pomoc polegająca na zdjęciu przytomnego pilota z drzewa, został wezwany zespół GOPR, który po przybyciu na miejsce wypadku przystąpił do ewakuacji. W trakcie akcji ewakuacyjnej pilot stracił przytomność. Pomimo podjęcia przez ratowników GOPR, a później przez lekarza Pogotowia Ratun-

kowego akcji ratowniczej pilotujący paralołnię zmarł.

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

- osoba wykonująca lot na paralołni Eden 3-28 nie posiadała świadectwa kwalifikacji pilota paralołniowego. Umiejętności pilotażowe tej osoby okazały się niewystarczające do wykonywania lotu żaglowego przy zboczu góry w panujących w dniu wypadku warunkach atmosferycznych w sposób bezpieczny,
- nie stwierdziła uszkodzeń, czy nadmiernego zużycia paralołni, które mogłyby mieć wpływ na właściwości pilotażowe paralołni a tym samym przyczynić się do zaistnienia wypadku. Charakter stwierdzonych uszkodzeń paralołni wskazuje, że powstały one podczas lądowania na drzewie lub podczas ściągania jej z drzewa,
- oszacowane obciążenie skrzydła paralołni mieściło się w granicach określonych przez producenta,
- spadochronowy system hamujący (spadochron specjalnego przeznaczenia) nie został użyty przez pilota podczas lotu w celach ratowniczych.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- dopuszczenie przez pilota do wejścia w obszar po zawietrznej stronie góry,
- wlot na małej wysokości w strefę prądów opadających lub turbulencji występujących po zawietrznej stronie góry, co najprawdopodobniej spowodowało utratę wysokości i zderzenie z drzewem.

PKBWL zwraca uwagę, że nieprzyjęcie przez pilotującego parolotnię odpowiedniej sylwetki przed zderzeniem z drzewem miało wpływ na rozległość obrażeń ciała, które skutkowały jego śmiercią.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

13

KOMUNIKAT NR 117 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 130/06

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 14 czerwca 2006 r., na szybowcu SZD-30 „Pirat”, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 18, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Aeroklub regionalny zorganizował loty szybowcowe. Do lotu na zadanie AVI/3 – przelot warunkowy do „srebrnej odznaki szybowcowej” wystartował uczeń-pilot. Start oraz lot przebiegały bez zakłóceń. W drodze powrotnej, w odległości około 10 km od lotniska, szybowiec znajdował się na wysokości 500 m. Uczeń-pilot uznał, że posiada niewystarczającą wysokość na bezpieczny dolot do lotniska. Rozpoczął poszukiwanie terenu do lądowania, jednocześnie poszukując noszeń. Do lądowania wybrał pole usytuowane równoległe do linii wysokiego napięcia oraz polnej drogi, jednak będąc na wysokości 300 m zmienił decyzję i postanowił lądować na szerszym polu znajdującym się pomiędzy dwoma liniami wysokiego napięcia, usytuowanymi prostopadle do krawędzi pola. Na proste do lądowania uczeń-pilot wyszedł nad linią wysokiego napięcia na wysokości 100 m w odległości około 170 m od krawędzi pola. Ponieważ większa część

powierzchni pola była nachylona pod kątem około 7° a uczeń-pilot lądował „ze stokiem”, przyziemienie nastąpiło dopiero w około $\frac{3}{4}$ jego długości na znacznej prędkości. Uczeń-pilot nie zdołał wyhamować prędkości szybowca przed końcem pola i szybowiec uderzył lewym skrzydłem w drzewo znajdujące się na końcu pola a następnie obrócił o około 45° i uderzył prawym skrzydłem w krzewy. Uczeń-pilot nie odniósł obrażeń.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice pilotowania, polegający na lądowaniu ze stokiem na pochyłym polu ze zwiększoną prędkością i z wiatrem.

Okolicznościami, które miały wpływ na zaistnienie wypadku były brak doświadczenia ucznia-pilota w lądowaniu w terenie przygodnym oraz błędna ocena miejsca wybranego do lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. W czasie szkolenia doskonalącego przed każdym sezonem lotniczym zaleca się zwrócenie szczególnej uwagi pilotów na problematykę związaną z lądowaniem w terenie przygodnym w różnych warunkach terenowych.

- 4.2. W trakcie szkolenia uczniów do zadania A IV wg Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego (przygotowanie do lotów termicznych i lądowania w terenie przygodnym) instruktorzy powinni dołożyć wszelkich starań, aby imitacja lądowania w terenie przygodnym była jak najbardziej zbliżona do warunków rzeczywistych, ze szczególnym

uwzględnieniem obserwacji miejsca wybranego do lądowania oraz manewru do lądowania.

- 4.3. Okoliczności wypadku omówić z pilotami szybowcowymi oraz instruktorami lotniczy-

mi zrzeszonymi w jednostkach regionalnych Aeroklubu Polskiego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

14

KOMUNIKAT NR 118 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 513/09

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 11 lipca 2009 r., na motolotni, na której lot wykonywała osoba, lat 63, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Właściciel motolotni nie posiadający wymaganych uprawnień, po kilku manewrach kołowania podjął próbę wykonania lotu. Po krótkim rozbiegu motolotnia wzniosła się stromo na wysokość około 20-30 m, a następnie „wypląszczyła” lot, po czym przechyliła się w lewo i z rotacją w lewo rozpoczęła stromy lot do ziemi. Zderzenie z ziemią nastąpiło z dużym pochylem do przodu i z przechyleniem na lewą stronę. Silnik motolotni aż do zderzenia z ziemią pracował na

dużych obrotach. Pilotujący motolotnię mężczyzna poniósł śmierć na miejscu zdarzenia.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania wypadku ustaliła:

- pilotujący motolotnię mężczyzna nie posiadał świadectwa kwalifikacji pilota motolotniowego. Osoba ta nie posiadała żadnego doświadczenia lotniczego, poza jednym lub kilkoma lotami na motolotni w charakterze pasażera. Najprawdopodobniej nie miała również niezbędnej wiedzy z zakresu pilotażu motolotni,
- pilotujący motolotnię posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie z wpisem „niezdolny”,
- nie odnaleziono dokumentacji technicznej motolotni.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku był brak wiedzy i umiejętności pilotażowych osoby, która podjęła się wykonania lotu motolotnią.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

15

KOMUNIKAT NR 119 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 523/07

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 8 sierpnia 2007 r., na szybowcu SZD-9bis 1E Bocian, na którym lot wykonywała uczeń-pilot szybowcowy, lat 30, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „System szkolenia – O2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Loty rozpoczęto o godzinie 9.00 LMT. W ramach zaplanowanych lotów, loty miał wykonać, między innymi, uczeń-pilot biorący udział w podstawowym szkoleniu szybowcowym. Miały być to loty sprawdzające przed wykonaniem przez ucznia-pilota kolejnych lotów samodzielnych. Pierwszy lot samodzielny uczeń-pilot wykonał 29 lipca. Dwa dni później uczeń-pilot wykonał lot sprawdzający z instruktorem szkolącym, ale z powodu popełnionych błędów nie został dopuszczony do dalszych lotów samodzielnych i do 8 sierpnia miał przerwę w lotach. W dniu wypadku uczeń-pilot wystartował razem z instruktorem sprawdzającym do pierwszego lotu o godzinie 10.16. Po wykonaniu dwóch lotów z instruktorem, z uwagi na popełnione błędy oraz budzącą się termikę, dalsze loty ucznia-pilota zostały przełożone na popołudnie. Około godziny 16.00, warunki pogodowe na tyle się poprawiły, że instruktor postanowił wznowić loty. Uczeń-pilot wykonał kolejne 3 loty, w tym dwa bez uwag, po których instruktor postanowił dopuścić go do wykonania lotu samodzielnego. Start do lotu samodzielnego nastąpił o godzinie 16.51. Lot był obserwowany z ziemi przez trzech instruktorów. Start i pierwsza faza lotu na holu przebiegały bez zastrzeżeń. Po pierwszym zakręcie szybowiec zaczął się kotłosać na holu i tak doleciał do *pozycji* wyczepienia na wysokości 300 metrów nad znakami. Po wyczepieniu lot szybowca się uspokoił i nie wzbudzał zastrzeżeń poza zaobserwowaną dużą prędkością szybowca względem ziemi na *pozycji* „z wiatrem”. Gospodarowanie wysokością oraz miejsca wykonania zakrętów

na kręgu, według oceny obserwujących lot instruktorów, nie dawały żadnych powodów do obaw. Po wykonaniu na wysokości powyżej 150 m czwartego zakrętu i wyjściu na prostą do lądowania, uczeń-pilot na krótko otworzył hamulce, ale po kilku sekundach je zamknął. Dalsze podejście wykonywane było bez hamulców. Kąt podejścia wyglądał na prawidłowy, ale szybowiec bardzo powoli przybliżał się do lotniska. W pewnym momencie instruktor odniósł wrażenie, że prędkość szybowca spada i wydał przez radiostację polecenie „zwiększ prędkość”. Uczeń-pilot polecenie nie wykonał, ale dalsze podejście było niespokojne z tendencją do zmiany kąta szybowania. W pewnym momencie, na wysokości około 50 m szybowiec wykonał zakręt o 90° w lewo i zniknął za drzewami przed lotniskiem. Na miejsce domniemanego lądowania szybowca natychmiast udała się grupa pilotów a instruktor nadzorujący lot wystartował samolotem holującym, w celu rozpoznania sytuacji i pokierowania pomocą. W wyniku lądowania w terenie przygodnym szybowiec uległ uszkodzeniom. Uczeń-pilot nie odniósł obrażeń. W czasie lotu samolotem holującym instruktor, na wysokości około 50-70 m, odczuł dość silną turbulencję określając to zjawisko, jako zbliżone do uskoku wiatru.

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

- a) szkolenie podstawowe ucznia-pilota prowadzone było zgodnie z Programem Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego wydanie z 05.03.2004 r.,
- b) samodzielny lot ucznia-pilota był czwartym w serii lotem co jest niezgodne z zapisem zawartym w Instrukcji Szkolenia Aeroklubu Polskiego Część 1, Rozdział 2 wydanie z 15.03.2004 r. Zmiana Nr: 0, punkt 1.2.1.3.2 - podczas I Fazy Szkolenia (szkolenie podstawowe do uzyskania licencji) maksymalna dzienna liczba lotów (bez względu na rodzaj startu) nie może przekraczać 8, w tym nie więcej niż 3 bez przerwy na odpoczynek i analizę lotu, co nie miało wpływu na przebieg zdarzenia – uczeń-pilot oświadczyła, że była tego dnia wypoczęta i nie odczuwała zmęczenia wykonaną serią 3 lotów,
- c) w czasie lotu poprzedzającego lot samodzielny oraz przez cały czas trwania lotu samodzielnego warunki pogodowe (siła wiatru i kierunek)

obserwowane przez osoby znajdujące się w kwadracie szybowcowym były odpowiednie do wykonania samodzielnych lotów szkolnych,

- d) w czasie lotu samodzielnego wystąpiło zjawisko poziomego uskoku wiatru charakteryzujące się nagłym wzrostem siły wiatru i turbulencji powyżej wysokości 150 m (wysokość ta stopniowo malała w kolejnych minutach lotu) związane z budującymi się w rejonie lotniska chmurami typu Cb,
- e) postępowanie ucznia-pilota po zaobserwowaniu zmiany warunków atmosferycznych (zacieśnienie kręgu, wykonanie podejścia bez otwarcia hamulców aerodynamicznych, kontrolowanie prędkości lotu) było prawidłowe,
- f) instruktor nadzorujący lot sporadycznie wykonywał w ostatnich latach loty szybowcowe, co mogło mieć wpływ na podejmowane przez niego decyzje i ocenę sytuacji.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była nagła zmiana warunków atmosferycznych w czasie lotu

utrudniająca właściwe zaplanowanie wykonania kręgu nadlotniskowego przez ucznia-pilota.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- nierozpoznanie przez instruktora nadzorującego oraz dwóch pozostałych instruktorów, przebywających na starcie szybowcowym i obserwujących lot ucznia-pilota zagrożenia spowodowanego nagłą zmianą warunków atmosferycznych,
- niepoinformowanie instruktora nadzorującego lot samodzielnego ucznia-pilota, przez pilota samolotu holującego, o nagłej zmianie warunków atmosferycznych,
- małe doświadczenie ucznia-pilota w podejściach do lądowania na kierunku 120°.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończonym badaniu PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

16

KOMUNIKAT NR 120 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 grudnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 687/09

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 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 21 sierpnia 2009 r., na spadochronie Sabre 150, na którym swój 96 skok wykonywał skoczek spadochronowy, lat 28, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek zbliżał się do wyznaczonego miejsca lądowania. Na wysokości około 70 m wykonał zakręt o 120° pod wiatr. Po wyjściu z zakrętu zbyt wolno ściągnął linki sterownicze celem wyhamowania prędkości pionowego opadania, co spowodowało zetknięcie z ziemią z dużą prędkością w niewłaściwej pozycji (wystawiona do przodu lewa noga, a prawa pozostawiona z tyłu). Na skutek takiego lądowania skoczek doznał urazu złamania prawego uda. Po udzieleniu pierwszej pomocy został odwieziony do szpitala.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były błędy skoczka w technice lądowania, polegające na:

- za nisko wykonanym zakręcie;
- zbyt późnym ściągnięciu linek sterowniczych;
- niewłaściwym ustawieniu nóg do lądowania.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Omówienie zdarzenia z uczniami-skoczkami przez organizatora skoków, uwzględniające prawidłowe sterowanie spadochronem o małej powierzchni podczas ostatniej fazy lotu przed lądowaniem.

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
