



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 28 czerwca 2010 r.

Nr 12

**TREŚĆ:**  
**Poz.**

**DECYZJA**

- 59 — Nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ustanowienia „Szczególnej formy egzaminu z języka angielskiego stosownej w odniesieniu do kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego” ..... 1252

**OBWIESZCZENIE**

- 60 — Nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 czerwca 2010 r. w sprawie rocznego planu egzaminów teoretycznych na 2010 r. .... 1265

**KOMUNIKATY:**

- 61 — Nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 marca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 29/08 ..... 1266
- 62 — Nr 30 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 12/04 ..... 1267
- 63 — Nr 31 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 801/09 ..... 1269
- 64 — Nr 32 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 maja 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 147/09 ..... 1270
- 65 — Nr 33 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 maja 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 218/04 ..... 1272
- 66 — Nr 34 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 333/10 ..... 1273
- 67 — Nr 35 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 978/09 ..... 1274
- 68 — Nr 36 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 950/09 ..... 1274
- 69 — Nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 746/09 ..... 1275
- 70 — Nr 38 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 738/09 ..... 1277
- 71 — Nr 39 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 297/09 ..... 1277
- 72 — Nr 40 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 268/09 ..... 1278
- 73 — Nr 41 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 984/09 ..... 1279
- 74 — Nr 42 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 czerwca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 524/09 ..... 1280

## 59

### DECYZJA NR 25 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 czerwca 2010 r.

#### **w sprawie ustanowienia „Szczególnej formy egzaminu z języka angielskiego stosownej w odniesieniu do kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego”**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) w związku z § 27 ust. 3 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) zarządza się, co następuje:

#### **§ 1.**

Wprowadza się „Szczególną formę egzaminu z języka angielskiego stosowaną w odniesieniu do

kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego – Procedura ELPAC”, stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji.

#### **§ 2.**

Przewodniczący komisji egzaminacyjnej wyraża zgodę na zastosowanie szczególnej formy egzaminu, o której mowa w § 1, z uwagi na uzasadnioną potrzebę oceny wiedzy kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego.

#### **§ 3.**

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania, z wyjątkiem § 5 ust.1, 9 i 10 Załącznika do decyzji, które stosuje się od dnia 5 marca 2011 r.

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

Załącznik do decyzji nr 25  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 16 czerwca 2010 r.

## Szczególna forma egzaminu z języka angielskiego stosowana w odniesieniu do kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego – Procedura ELPAC

### Rozdział 1 Przepisy ogólne

#### § 1. 1. Procedura ELPAC określa:

- 1) ogólne zasady prowadzenia egzaminów z języka angielskiego dla kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, zgodnie z wymogami ICAO na podstawie testu ELPAC i ELPACst;
  - 2) wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i szkolenia egzaminatorów testu ELPAC i ELPACst;
  - 3) zadania administratora krajowego i administratorów lokalnych ELPAC;
  - 4) elementy składowe egzaminu i sposób jego oceny;
  - 5) tryb i sposób prowadzenia egzaminu;
  - 6) zapoznanie z wynikami egzaminu;
  - 7) odwołanie od wyników egzaminu;
  - 8) szczegółowe wymagania w zakresie dokumentowania egzaminu.
2. Ilekroć w Procedurze ELPAC jest mowa o:
- 1) Prezesie – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
  - 2) Urzędzie – należy przez to rozumieć Urząd Lotnictwa Cywilnego;
  - 3) ICAO – należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
  - 4) EUROCONTROL – należy przez to rozumieć Europejską Organizację Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej;
  - 5) rozporządzeniu – należy przez to rozumieć rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637);
  - 6) teście ELPAC (ang. *English Language Proficiency for Aeronautical Communication*) – należy przez to rozumieć test opracowany przez EUROCONTROL na potrzeby egzaminowania kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie języka angielskiego, spełniający wymogi językowe ICAO i Komisji Europejskiej;
  - 7) teście ELPACst – należy przez to rozumieć test opracowany przez EUROCONTROL na potrzeby egzaminowania praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie języka angielskiego, spełniający wymogi językowe ICAO i Komisji Europejskiej;
  - 8) egzaminie – należy przez to rozumieć egzamin państwowy na podstawie testu ELPAC lub ELPACst w celu uzyskania przez kontrolerów ruchu lotniczego lub praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego uprawnienia językowego potwierdzonego odpowiednim wpisem w licencji;
  - 9) egzaminatorze – należy przez to rozumieć egzaminatora, który odbył odpowiednie szkolenie w EUROCONTROL, uzyskał rekomendację oraz otrzymał upoważnienie Prezesa do prowadzenia egzaminu według Procedury ELPAC;
  - 10) Załączniku 1 ICAO – należy przez to rozumieć Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Licencjonowanie personelu;
  - 11) uprawnieniu językowym – należy przez to rozumieć uprawnienie uzupełniające w zakresie języka angielskiego wpisywane do licencji i stanowiące jej część, o którym mowa w Załączniku 1 ICAO;
  - 12) ośrodku egzaminacyjnym Urzędu – należy przez to rozumieć ośrodek działający w ramach Urzędu Lotnictwa Cywilnego prowadzący egzaminy państwowe na licencje lub uprawnienia lotnicze;
  - 13) pytaniach SAQ (ang. *short answer questions*) – należy przez to rozumieć pytania w części 1 egzaminu wymagające udzielenia krótkiej odpowiedzi przy pomocy klawiatury komputera;
  - 14) pytaniach MCQ (ang. *multiple choice questions*) – należy przez to rozumieć pytania wielokrotnego wyboru w części 1 egzaminu wymagające zakreślenia właściwej odpowiedzi spośród podanych możliwości;
  - 15) odwołaniu – należy przez to rozumieć odwołanie od wyników egzaminu, którego złożenie powoduje uruchomienie procedury odwoławczej;
  - 16) upoważnieniu – należy przez to rozumieć dokument potwierdzający prawo przeprowadzania egzaminów państwowych wydawany egzaminatorowi przez Prezesa;
  - 17) kandydacie – należy przez to rozumieć praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego

- lub kontrolera ruchu lotniczego, ubiegających się o uzyskanie uprawnienia językowego potwierdzonego odpowiednim wpisem w licencji;
- 18) skali klasyfikacji – należy przez to rozumieć skalę klasyfikacji biegłości językowej zgodnie z wymogami ICAO, zawartą w Załączniku 1 ICAO, Załącznik A;
  - 19) certyfikacie biegłości językowej – należy przez to rozumieć certyfikat poświadczający odbycie egzaminu, generowany przez oprogramowanie testu ELPAC na serwerze EUROCONTROL;
  - 20) wniosku ELPAC – należy przez to rozumieć wniosek o wpisanie do licencji członka personelu lotniczego uprawnienia językowego, którego wzór znajduje się w pkt PEL / DZ-6.01.02a. podręcznika licencjonowania personelu lotniczego (PEL), o którym mowa w § 18 ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.);
  - 21) lokalnym rejestrze certyfikatów – należy przez to rozumieć rejestr certyfikatów wydanych w miejscach wyznaczonych przez Prezesa, w których prowadzi się egzaminy językowe, prowadzony przez administratora lokalnego zgodnie z załącznikiem nr 1 do Procedury ELPAC;
  - 22) centralnym rejestrze certyfikatów – należy przez to rozumieć rejestr certyfikatów wydanych w miejscach wyznaczonych przez Prezesa, w których prowadzi się egzaminy językowe oraz w ośrodku egzaminacyjnym Urzędu, prowadzony przez administratora krajowego zgodnie z załącznikiem nr 2 do Procedury ELPAC.

## Rozdział 2

### Ogólne zasady prowadzenia egzaminów z języka angielskiego dla kontrolerów ruchu lotniczego i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego

- § 2. 1. Biegłość w postugiwaniu się językiem angielskim przez kontrolerów ruchu lotniczego jest poświadczana zdaniem testu dla kontrolerów ruchu lotniczego, na podstawie Załącznika 1 ICAO – „Wymagania dotyczące poziomów znajomości języków stosowanych w łączności radiotelefonicznej”.
    2. Test ELPAC jest podstawowym testem z języka angielskiego do oceny biegłości językowej kontrolerów ruchu lotniczego, o randze egzaminu państwowego, w celu uzyskania uprawnienia językowego wpisywanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego.
  3. Test ELPACst jest podstawowym testem z języka angielskiego do oceny biegłości językowej praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, o randze egzaminu państwowego, w celu uzyskania uprawnienia językowego wpisywanego do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego.
  4. Biegłość językowa kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego ustalana jest według skali klasyfikacji zgodnie z Załącznikiem 1 ICAO.
- § 3. Egzaminy na podstawie testów ELPAC i ELPACst przeprowadza się w ośrodku egzaminacyjnym Urzędu i w miejscach wyznaczonych przez Prezesa, w zależności od potrzeb i dostępności egzaminatorów testu ELPAC.
- § 4. 1. W wyniku egzaminu przeprowadzonego na podstawie testu ELPAC kontroler ruchu lotniczego może uzyskać poziom 4 lub 5 biegłości językowej ICAO.
2. W wyniku egzaminu przeprowadzonego na podstawie testu ELPACst praktykant-kontroler ruchu lotniczego może uzyskać poziom 4 biegłości językowej ICAO.
  3. Uzyskany w wyniku egzaminu poziom 4 ICAO (operacyjny) jest progowym poziomem znajomości języka angielskiego uznawanym za pozytywny i uprawniającym do uzyskania wpisu w licencji.
  4. Kandydat, który zda egzamin, uzyskując poziom 4 lub 5 ICAO, otrzymuje wpis do licencji następującej treści:
- |   |  |
|---|--|
| <i>Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 in:</i><br>English valid until [DATE] | <i>Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO:</i><br>Język angielski ważny do [DATA] |
|---|--|
5. Przyznanie uprawnienia do postugiwania się językiem angielskim odbywa się w drodze decyzji administracyjnej.
- § 5. 1. Kandydat, który nie zda egzaminu, otrzymuje wpis do licencji następującej treści:
- |   |   |
|---|---|
| <i>Does not meet language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English</i> | <i>Nie spełnia wymogu biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO dla języka angielskiego</i> |
|---|---|

2. Z uwagi na ilość dostępnych wersji testu, przedział czasu pomiędzy kolejnymi podejściami do egzaminu, w przypadku uzyskiwania uprawnienia językowego po raz pierwszy lub poza okresem jego ważności wpisanym do licencji, wynosi nie mniej niż 3 miesiące.
3. Okres czasu, o którym mowa w ust. 1, może ulec skróceniu w ramach procedury odwoławczej, o której mowa w Rozdziale 9.
4. W przypadkach opisanych w ust. 3, po wystąpieniu uzasadnionych okoliczności, na wniosek kandydata, administrator krajowy może podjąć decyzję o skróceniu 3-miesięcznego okresu oczekiwania.
5. Kandydatowi przedłużającemu uprawnienie językowe, w okresie jego ważności, umożliwia się dwukrotne podejście do egzaminu w terminie nie wcześniejszym niż 6 miesięcy przed datą wygaśnięcia tego uprawnienia.
6. Kandydat, o którym mowa w ust. 5, nie musi zachowywać trzymiesięcznego okresu przerwy pomiędzy kolejnymi podejściami; wyklucza się jednak możliwość wielokrotnego podejścia do egzaminu w tej samej sesji.
7. Negatywne wyniki podejść do egzaminu prowadzonego w celu przedłużenia uprawnienia językowego w okresie jego ważności nie są wpisywane do licencji.
8. Administrator krajowy lub lokalny, w zależności od miejsca przeprowadzenia egzaminu, informuje przelożonego kandydata o negatywnym wyniku przeprowadzonego egzaminu.
9. W przypadku niezaliczenia egzaminu w terminie ważności uprawnienia, wpisu do licencji, o którym mowa w § 5 ust. 1, dokonuje się na podstawie ostatniej decyzji odmownej wydania uprawnienia do postugiwania się językiem angielskim.
10. Nieprzystąpienie do egzaminu w okresie ważności uprawnienia językowego skutkuje wpisem do licencji, o którym mowa w § 5 ust. 1.

### Rozdział 3

#### **Wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i szkolenia egzaminatorów testu ELPAC i ELPACst**

- § 6. W celu prawidłowej oceny biegłości językowej kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z wymogami ICAO oraz w celu zapewnienia sprawnej realizacji testu ELPAC lub ELPACst, egzamin prowadzony jest przez egzaminatorów spełniających funkcje:
  - 1) administrator testu (ang. *test administrator*) – odpowiada za obsługę testu;
  - 2) egzaminatorzy prowadzący, odpowiadający za realizację części 2 egzaminu, o której mowa w § 16:
    - a) ekspert w dziedzinie języka angielskiego (ang. *English Language Expert*),
    - b) ekspert w dziedzinie kontroli ruchu lotniczego (ang. *Air Traffic Control Expert*);
  - 3) egzaminator sprawdzający (ang. *marker*) – który odpowiada za sprawdzenie części 1 egzaminu, o której mowa w § 14, z wykorzystaniem klucza odpowiedzi dostępnego na serwerze. Egzaminator sprawdzający posiada dostęp tylko do testów, które ma sprawdzić.
- § 7. W ramach realizacji testu ELPAC lub ELPACst jeden egzaminator może sprawować więcej niż jedną spośród funkcji, o których mowa w § 6, po odbyciu przeszkolenia na warsztacie akredytacyjnym organizowanym przez EUROCONTROL – stosownie do pełnionych funkcji.
- § 8. Kandydaci na egzaminatorów powinni spełniać wymogi ICAO zawarte w dokumencie *Circular 318 ICAO – Language Testing Criteria for Global Harmonisation* oraz zalecenia EUROCONTROL w zakresie realizacji testu ELPAC, w tym w szczególności w przypadku:
  - 1) administratora testu:
    - a) niezbędna jest dobra znajomość języka angielskiego,
    - b) wskazane jest posiadanie doświadczenia operacyjnego i językowego;
  - 2) egzaminatorów prowadzących:
    - a) posiadanie przez eksperta w dziedzinie kontroli ruchu lotniczego:
      - doświadczenia operacyjnego w pracy na stanowisku kontrolera ruchu lotniczego, pilota lub operatora stacji lotniczej,
      - bardzo dobrej znajomości języka angielskiego,
    - b) posiadanie przez eksperta w dziedzinie języka angielskiego:
      - biegłej znajomości języka angielskiego,
      - znajomości frazeologii lotniczej oraz *Aviation English*;
  - 3) egzaminatora sprawdzającego konieczne są kwalifikacje odpowiednie dla któregośkolwiek z egzaminatorów prowadzących.
- § 9. 1. Egzaminatorzy prowadzą egzamin na podstawie upoważnienia, o którym mowa w § 7 rozporządzenia.
  2. W celu uzyskania upoważnienia, warsztat akredytacyjny, o którym mowa w § 7, musi zakończyć się wydaniem kandydatom na

egzaminatora pozytywnej rekomendacji EUROCONTROL.

§ 10. Egzaminatorzy przechodzą co najmniej raz w roku szkolenia doskonalące organizowane przez EUROCONTROL.

#### Rozdział 4

#### Zadania administratora ELPAC lub ELPACst

§ 11. 1. W celu koordynowania działań związanych z organizacją i realizacją testu ELPAC lub ELPACst oraz w celu zapewnienia nadzoru nad jego przebiegiem, Prezes wyznacza administratora krajowego testu ELPAC.

2. Administrator krajowy w szczególności:

- 1) stanowi punkt kontaktowy z EUROCONTROL w sprawach mających związek z testem ELPAC lub ELPACst;
- 2) posiada dostęp do informacji znajdujących się w narodowej bazie danych;
- 3) odpowiada za wprowadzanie i aktualizację danych na temat kandydatów;
- 4) odpowiada za zapewnienie odpowiednich warunków egzaminowania dla wszystkich kandydatów;
- 5) koordynuje realizację egzaminów;
- 6) odpowiada za opracowanie rocznego planu sesji egzaminacyjnych;
- 7) zapewnia spełnienie minimalnych wymogów technicznych w części 1 i 2 egzaminu;
- 8) wyznacza lokalnych administratorów;
- 9) wyznacza egzaminatorów testu ELPAC lub ELPACst do prowadzenia egzaminów w ośrodku egzaminacyjnym Urzędu i w miejscach wyznaczonych przez Prezesa;
- 10) ma prawo usuwania informacji znajdujących się na serwerze, w przypadku błędnego wprowadzenia danych przez administratora lokalnego;
- 11) zapewnia poufność danych uzyskanych w trakcie procesu egzaminowania;
- 12) określa termin i miejsce egzaminu poszczególnych kandydatów;
- 13) informuje kandydatów o miejscu i terminie egzaminu;
- 14) rozpatruje zasadność odwołań i określa sposoby ich załatwienia;
- 15) po przeprowadzonej sesji, przekazuje do Rejestru Personelu Lotniczego komplet dokumentów wytworzonych w procesie egzaminowania kandydata, w celu umieszczenia ich w teczce osobowej członka personelu lotniczego;
- 16) prowadzi centralny rejestr certyfikatów;

17) opracowuje roczny raport ze swojej działalności i przesyła go do EUROCONTROL;

18) w procesie egzaminowania w ośrodku egzaminacyjnym Urzędu:

- a) ustala maksymalną przepustowość ośrodka do egzaminowania kandydatów,
- b) przyjmuje od kandydatów wypełnione wnioski ELPAC na co najmniej 7 dni przed terminem egzaminu,
- c) analizuje możliwość ośrodka do przeprowadzenia sesji egzaminacyjnej pod kątem:
  - dostępności egzaminatorów testu ELPAC lub ELPACst,
  - sprawności stanowisk do egzaminowania,
  - możliwości i terminów opracowania wyników końcowych w celu poinformowania o nich kandydatów,
  - sposobu informowania kandydatów o wynikach egzaminu,
- d) nadzoruje przebieg sesji egzaminacyjnej w ośrodku,
- e) kieruje pracą osób zaangażowanych w przygotowanie oraz przebieg sesji egzaminacyjnej,
- f) odpowiada za właściwe przygotowanie dokumentacji z przeprowadzonej sesji egzaminacyjnej,
- g) odpowiada za rzetelne i terminowe zbieranie dowodów w sprawach odwołań od wyników egzaminu,
- h) wydaje certyfikaty biegłości językowej.

§ 12. 1. W miejscach wyznaczonych przez Prezesa, w których prowadzone są egzaminy na podstawie testu ELPAC lub ELPACst, spośród egzaminatorów tego testu administrator krajowy wyznacza administratora lokalnego.

2. Administrator lokalny wykonuje swoje zadania za zgodą i wiedzą administratora krajowego oraz współpracuje z administratorem krajowym w celu zapewnienia jak najlepszej organizacji i realizacji egzaminów.
3. Administrator lokalny w szczególności:
  - 1) posiada dostęp do bazy danych kandydatów egzaminowanych w miejscu prowadzenia egzaminów;
  - 2) ustala maksymalną przepustowość do egzaminowania kandydatów w miejscu wyznaczonym przez Prezesa;
  - 3) ustala z administratorem krajowym terminy egzaminów dla praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego po ukończeniu szkolenia wstępnego;

- 4) współpracuje z administratorem krajowym w kwestiach związanych z koniecznością przeprowadzenia dodatkowych sesji egzaminacyjnych;
- 5) na podstawie informacji uzyskanych od administratora krajowego powiadamia drogą elektroniczną osoby posiadające uprawnienie językowe na poziomie co najmniej 4 ICAO o konieczności przedłużenia uprawnienia, na co najmniej 105 dni przed jego wygaśnięciem;
- 6) przyjmuje od kandydatów wypełnione wnioski ELPAC na co najmniej 7 dni przed terminem egzaminu oraz analizuje możliwości do przeprowadzenia sesji egzaminacyjnej pod kątem:
  - a) dostępności egzaminatorów,
  - b) sprawności stanowisk do egzaminowania,
  - c) możliwości i terminów opracowania wyników końcowych w celu poinformowania o nich kandydatów,
  - d) sposobu informowania kandydatów o wynikach egzaminu,
- 7) informuje administratora krajowego na co najmniej 5 dni przed terminem egzaminu o ilości wolnych miejsc w sesji egzaminacyjnej;
- 8) nadzoruje przebieg sesji egzaminacyjnej w miejscu prowadzenia egzaminu;
- 9) kieruje pracą wszystkich osób zaangażowanych w przygotowanie oraz przebieg sesji egzaminacyjnej;
- 10) odpowiada za:
  - a) właściwe przygotowanie dokumentacji z przeprowadzonej sesji egzaminacyjnej,
  - b) terminowe przekazywanie dokumentacji o wynikach egzaminu do administratora krajowego,
  - c) rzetelne zbieranie dowodów w sprawach odwołań od wyników egzaminu i ich terminowe przesyłanie do administratora krajowego,
- 11) zapewnia poufność danych uzyskanych w trakcie procesu egzaminowania;
- 12) zbiera i przesyła do administratora krajowego uwagi i wnioski z działalności w zakresie egzaminowania mające na celu ciągle udoskonalanie tego procesu.

## Rozdział 5

### Elementy składowe egzaminu oraz sposób jego oceny

§ 13. Egzamin składa się z dwóch części:

- 1) część 1 – rozumienie ze słuchu (ang. *Listening comprehension*);

- 2) część 2 – interakcja słowna (ang. *Oral interaction*).

§ 14. 1. Część 1 egzaminu ma formę testu internetowego z wykorzystaniem klawiatury i ma na celu sprawdzenie rozumienia korespondencji w relacji pilot/kontroler oraz kontroler/kontroler w sytuacjach rutynowych i nadzwyczajnych i trwa około 40-45 minut.

2. Nagrania wykorzystywane w części 1 egzaminu są oparte na oryginalnych nagraniach korespondencji w relacji pilot/kontroler i kontroler/kontroler w sytuacjach rutynowych i nadzwyczajnych.

3. Część 1 egzaminu składa się z sześciu zadań:

- 1) **zadanie nr 1 (pytania SAQ)** – polega na sprawdzeniu umiejętności rozpoznawania poprzez wpisanie odpowiedzi w formie liczbowej lub krótkiego słowa; poszczególne pytania prezentowane są na jednym ekranie;

- 2) **zadanie nr 2 (pytania MCQ)** – polega na sprawdzeniu umiejętności uważnego słuchania dla jak największej dokładności powtórzeń; składa się z tabeli z pytaniami wielokrotnego wyboru, gdzie jedna lub dwie odpowiedzi (spośród trzech) są poprawne;

- 3) **zadanie nr 3 (pytania SAQ)** – polega na sprawdzeniu umiejętności rozumienia dwóch zapisów łączności pomiędzy kontrolerem a jednym lub dwoma pilotami oraz jednego zapisu łączności pomiędzy dwoma kontrolerami w sytuacjach nadzwyczajnych i nie rutynowych;

- 4) **zadanie nr 4 (uzupełnienie tabeli)** – polega na sprawdzeniu umiejętności słuchania dla wychycenia konkretnej informacji poprzez wpisanie odpowiedniego poziomu lotu do tabeli, z czego nie wszystkie pola wymagają udzielenia odpowiedzi; brak informacji o ilości wymaganych do udzielenia odpowiedzi; poszczególne pytania prezentowane są na jednym ekranie;

- 5) **zadanie nr 5 (pytania SAQ)** – polega na sprawdzeniu umiejętności rozumienia łączności radiowej na podstawie trzech nagrań pomiędzy kontrolerami i/lub pilotami w sytuacjach nadzwyczajnych i nie rutynowych; zadanie to stanowi element o większym stopniu zaawansowania niż transmisje nagrane na potrzeby zadania nr 3; w jego trakcie odtwarzane są cztery pliki audio, w tym jeden stanowi pytanie przykładowe, a trzy pozostałe wymagające odpowiedzi zawierają pięć pytań i są zobrazowane na ekranie oddzielnie;

- 6) **zadanie nr 6 (pytania SAQ)** – polega na sprawdzeniu umiejętności rozumienia łączności radiowej pomiędzy pilotami i kontrolerami w sytuacjach nadzwyczajnych. Zadanie to stanowi element o większym stopniu zaawansowania niż transmisje nagrane na potrzeby zadania nr 3; W jego trakcie odtwarzane są cztery pliki audio, w tym jeden stanowi pytanie przykładowe, a trzy pozostałe wymagające odpowiedzi zawierają pięć pytań i są zobrazowane na ekranie oddzielnie.

- § 15. 1. Część 1 egzaminu składa się z zadań wyświetlanych na monitorze komputera podłączonego do serwera testu ELPAC o stopniu trudności umożliwiającym zakwalifikowanie wyniku jako poziom 4 lub 5.
2. O poprawności udzielonych przez kandydata odpowiedzi decyduje egzaminator sprawdzający.
3. Końcowy wynik w części 1 egzaminu obliczany jest przez system w oparciu o algorytm przeliczający ilość poprawnych odpowiedzi wymaganych do uzyskania poziomu 4 lub 5.

- § 16. 1. Część 2 egzaminu polega na sprawdzeniu biegłości w udzielaniu odpowiednich informacji na komunikaty pilota, przechodzeniu od frazeologii do potocznego języka angielskiego, przedstawianiu opinii, ocen, hipotez oraz udzielaniu dłuższych wypowiedzi w kontekście lotniczym i trwa około 20-25 minut.
2. Część 2 egzaminu składa się z trzech zadań:
- 1) **zadanie 1a** – interakcja pomiędzy egzaminatorem prowadzącym, ekspertem w dziedzinie kontroli ruchu lotniczego, odgrywającym rolę pilota a kandydatem, bez kontaktu wzrokowego, mająca na celu wykazanie biegłości językowej w rutynowej łączności oraz w sytuacjach nietypowych;
  - 2) **zadanie 1b** – bezpośrednia rozmowa, podczas której kandydat szczegółowo omawia zdarzenia, jakie miały miejsce w zadaniu 1a kierownikowi zmiany odgrywanemu przez egzaminatora prowadzącego, eksperta w dziedzinie kontroli ruchu lotniczego;
  - 3) **zadanie 2** – rozmowa, na podstawie zaprezentowanej fotografii, na tematy lotnicze w celu zademonstrowania przez kandydata pełnego zakresu biegłości językowej, prowadzona przez egzaminatora prowadzącego, eksperta w dziedzinie języka angielskiego.

- § 17. 1. W części 2 egzaminu kandydat jest oceniany na podstawie skali klasyfikacji w sześciu kategoriach: wymowa, struktura, słownictwo, płynność, zrozumienie i interakcja.
2. Ocena ma charakter progresywny, co powoduje, że egzaminatorzy uzyskują próbkę umiejętności językowych kandydata wraz z następującymi po sobie zadaniami.

- § 18. 1. Pozytywny wynik egzaminu uzyskuje kandydat, który zaliczył część 1 i 2 egzaminu. Uzyskanie negatywnego wyniku z którejkolwiek z dwóch części egzaminu uznawane jest za uzyskanie wyniku negatywnego całego egzaminu.
2. Najniższa spośród wszystkich ocen cząstkowych przyznanych w trakcie obydwu części egzaminu stanowi jego wynik końcowy.

## Rozdział 6

### Tryb i sposób prowadzenia egzaminu

- § 19. 1. Egzaminy organizowane są w formie sesji, których terminy publikowane są w obwieszczeniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie rocznego planu egzaminów teoretycznych, zamieszczonym w Dzienniku Urzędowym Urzędu.
2. Terminy egzaminów prowadzonych w miejscach wyznaczonych przez Prezesa i w ośrodku egzaminacyjnym Urzędu publikowane są na stronie internetowej Urzędu.
3. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się organizowanie dodatkowych sesji egzaminacyjnych.
4. Administrator krajowy decyduje o terminie egzaminu kandydatów.
5. Terminy egzaminów dla praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego ustalane są na wniosek administratorów lokalnych po ukończeniu szkolenia wstępnego.
6. Kandydat ma prawo wyboru miejsca i terminu egzaminu. Zaleca się powiadomienie administratora krajowego o miejscu i terminie egzaminu na co najmniej 14 dni przed jego planowanym przeprowadzeniem.
7. Informacja o preferowanym terminie i miejscu egzaminu przesyłana jest przez kandydata drogą elektroniczną do administratora krajowego na adres podany w powiadomieniu.
8. Administrator krajowy aprobuje termin i miejsce egzaminu lub, w zależności od obciążenia miejsc wyznaczonych przez Prezesa, określa inny termin i/lub miejsce egzaminu, o czym informuje kandydata w sposób określony w ust. 7.



9. Kandydat, po uzgodnieniu miejsca i terminu egzaminu, przesyła do wybranego miejsca egzaminowania wypełniony wniosek ELPAC. Zaleca się, przesyłanie wniosku ELPAC z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni przed terminem egzaminu w celu umożliwienia administratorowi lokalnemu analizy, o której mowa w § 12 ust. 3 pkt 6.
- § 20.** Przed przystąpieniem do właściwej części egzaminu, egzaminator sprawdza tożsamość kandydata na podstawie dokumentu ze zdjęciem oraz informuje go o:
- 1) kryteriach oceny poszczególnych części testu,
  - 2) sposobie powiadomienia o wynikach egzaminu,
  - 3) procedurze odwołania od wyników egzaminu,
  - 4) konsekwencjach ściągania, oszukiwania bądź niewłaściwego zachowania podczas egzaminu.
- § 21.** Egzaminator odmawia przeprowadzenia egzaminu, jeżeli zaistnieją okoliczności opisane w §12 ust. 5 pkt 1 i 2 rozporządzenia.
- § 22.** 1. W części 1 egzaminu przed rozpoczęciem każdego zadania prezentowany jest przykład będący wskazówką co do rodzaju pytań testowych stosowanych w danym zadaniu i sposobu udzielania odpowiedzi.
2. Odpowiedzi udzielane są poprzez wybór odpowiedniej opcji w tabeli lub wpisanie przy pomocy klawiatury kilku słów w wyznaczone do tego celu pole.
  3. Błędy w pisowni udzielanych odpowiedzi nie wpływają na ich poprawność.
  4. Na udzielenie odpowiedzi na każde z pytań testu przeznaczona jest określona ilość czasu, po upływie którego na ekranie automatycznie pojawia się kolejne pytanie.
  5. Kandydat może poprawiać lub zmieniać udzielone odpowiedzi w ramach limitu czasowego określonego dla poszczególnych zadań. Wraz z zakończeniem zadania nie ma możliwości jego ponownego odtworzenia.
  6. W momencie zakończenia szóstego zadania kandydat słyszy komunikat „*This is the end of the test*”.
  7. Po zakończeniu części 1 egzaminu kandydat proszony jest o udzielenie odpowiedzi na dodatkowe pytania, które nie podlegają ocenie i stanowią element procesu testowania nowych pytań testu. Odpowiedź na te pytania nie jest obowiązkowa.
- § 23.** 1. W części 2 egzaminu, w trakcie zadania 1a, o którym mowa w § 16, egzaminator przekazuje kandydatowi mapę obrazującą ruch lotniczy w określonym wycinku przestrzeni powietrznej lub pola ruchu naziemnego, gdzie rozgrywa się scenariusz testu, na której w trakcie trwania zadania kandydat może sporządzać na notatki.
2. W trakcie zadania 1b, o którym mowa w § 16, kandydat może korzystać z mapy i notatek sporządzonych w trakcie zadania 1a oraz otrzymuje pytania wymagające udzielenia dodatkowych wyjaśnień.
  3. W trakcie zadania 2, o którym mowa w § 16, egzaminator prowadzący prezentuje fotografię i zadaje pytania z nią związane, następnie zadaje pytania dotyczące kwestii lotniczych, w szerszym kontekście.
- § 24.** 1. Przebieg części 2 egzaminu jest w całości rejestrowany w formie pliku audio.
2. Przedział czasu, w którym przechowywany jest zapis, o którym mowa w ust. 1, obejmuje co najmniej dwa okresy ważności uprawnienia językowego kandydata.
  3. Zapis, o którym mowa w ust. 1, używany jest w szczególności do powtórnego odsłuchania, jeśli zaszła potrzeba powołania trzeciego egzaminatora, rozpatrzenia ewentualnego odwołania oraz oceny utrzymania poziomu biegłości językowej kandydata.
- § 25.** Kolejność realizacji części 1 i 2 egzaminu jest dowolna.
- § 26.** Egzamin, bez względu na kolejność realizacji poszczególnych części testu, odbywa się w trakcie jednej sesji egzaminacyjnej.
- § 27.** Uzyskanie przez kandydata negatywnego wyniku którejkolwiek z części egzaminu oznacza konieczność ponownego zdawania całego egzaminu.

## Rozdział 7

### Zapoznanie z wynikami egzaminu

- § 28.** Kandydat zapoznawany jest niezwłocznie z wynikiem egzaminu po ocenieniu obu jego części i wprowadzeniu wyników do systemu testu ELPAC lub ELPACst, z zachowaniem form, o których mowa w § 31 ust. 1.
- § 29.** Informacja o sposobie powiadomienia o wyniku egzaminu jest każdorazowo przekazywana kandydatowi przed jego rozpoczęciem.

- § 30. Informacja o wynikach egzaminu powinna być udostępniona w miejscu jego przeprowadzenia najpóźniej w piątym dniu od jego zakończenia.
- § 31. 1. Kandydat, w zależności od możliwości oraz z zachowaniem priorytetu od najwyższego do najniższego, może być powiadomiony o wyniku egzaminu w sposób:
- 1) ustny, po zakończonym egzaminie w dniu jego przeprowadzenia;
  - 2) elektroniczny, na podany przez kandydata adres e-mail;
  - 3) telefoniczny, na podany przez kandydata numer telefonu;
  - 4) listem poleconym, za pośrednictwem poczty, na podany przez kandydata adres, przy czym wysyłka listu poleconego może nastąpić najpóźniej w szóstym dniu od jego przeprowadzenia; w tym przypadku za datę doręczenia uznaje się datę pokwitowania doręczenia listu.
2. W przypadku powiadomienia kandydata o wyniku egzaminu w sposób określony w ust. 1 pkt. 1-3, za datę powiadomienia przyjmuje się datę przekazania/przesłania informacji.
- § 32. Wynikowi egzaminu, oprócz uzyskanego poziomu biegłości, towarzyszy krótka informacja dotycząca obszarów umiejętności językowych, nad którymi kandydat powinien popracować, by osiągnąć lepsze wyniki przy następnym podejściu do egzaminu.

## Rozdział 8

### Szczegółowe wymagania w zakresie dokumentowania egzaminu

- § 33. Administrator krajowy opracowuje i publikuje na stronie internetowej Urzędu Roczny plan sesji egzaminacyjnych.
- § 34. Powiadomienia o upływie terminu ważności uprawnienia, bez względu na ich formę, przechowywane są do czasu wydania certyfikatu biegłości językowej.
- § 35. Poszczególne etapy procesu egzaminowania udokumentowane są we wniosku ELPAC.
- § 36. Po uzgodnieniu miejsca i terminu egzaminu kandydat składa wypełniony i podpisany w Części A wniosek ELPAC.
- § 37. Administrator lokalny lub krajowy (w zależności od tego gdzie prowadzony jest egzamin) dokumentuje w Części B wniosku ELPAC ter-

min oraz wyniki przeprowadzonego egzaminu.

- § 38. W efekcie przeprowadzonego egzaminu kandydat otrzymuje certyfikat biegłości językowej, który drukowany jest z serwera EUROCONTROL.
- § 39. Z przeprowadzonych czynności w sesji egzaminacyjnej egzaminator sporządza dokumenty, poświadczające ich przeprowadzenie, zgodnie z § 19 ust 1 rozporządzenia oraz zgodnie z umową zlecenia zawartą z Urzędem w związku z wykonywaniem czynności polegających na przeprowadzaniu państwowych egzaminów teoretycznych w zakresie języka angielskiego według wymagań określonych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- § 40. Administrator lokalny przesyła do administratora krajowego wnioski ELPAC każdego kandydata.
- § 41. Administrator krajowy wypełnia i podpisuje Część C wniosku ELPAC.
- § 42. Administrator krajowy przygotowuje projekt decyzji w sprawie wydania lub odmowy wydania uprawnienia do postępowania się językiem angielskim.
- § 43. Administrator krajowy przekazuje do Rejestru Personelu Lotniczego komplet dokumentów wytworzonych w procesie egzaminowania kandydata w celu umieszczenia ich w teczce osobowej członka personelu lotniczego.
- § 44. Administrator krajowy opracowuje roczny raport z działalności i przesyła go do EUROCONTROL.

## Rozdział 9

### Odwołanie od wyników egzaminu

- § 45. Kandydat ma prawo odwołania się od wyniku egzaminu zgodnie z § 20 rozporządzenia.
- § 46.1. Zaleca się, aby odwołanie składane było na pomocniczym formularzu, stanowiącym załącznik nr 3 do Procedury ELPAC, w miejscu przeprowadzenia egzaminu.
2. Odwołanie może być złożone:
- 1) osobiście, bezpośrednio po przeprowadzonym egzaminie;
  - 2) osobiście, w terminie, o którym mowa w § 20 rozporządzenia;

- 3) za pośrednictwem poczty, przy czym o terminie złożenia odwołania przesądza data stempla pocztowego.

**§ 47.** Administrator lokalny na podstawie uzasadnienia zawartego w rozpatrywanym odwołaniu gromadzi potrzebne dowody i w terminie 5 dni roboczych od wpłynięcia odwołania przesyła całość dokumentacji do administratora krajowego, za pośrednictwem poczty.

**§ 48.** Administrator krajowy może żądać od administratora lokalnego lub kandydata odwołującego się dodatkowych wyjaśnień w zakresie niezbędnym do obiektywnego rozstrzygnięcia odwołania.

**§ 49.** Rozpatrzenie odwołania i propozycja dotycząca sposobu jego załatwienia powinna być sporządzona przez administratora krajowego w terminie 7 dni roboczych od dnia otrzymania ostatniego dowodu w sprawie.

**§ 50.** O wyniku rozpatrzenia odwołania administrator krajowy informuje kandydata:

- 1) pocztą elektroniczną, na podany przez kandydata adres e-mail lub
- 2) telefonicznie, na podany przez kandydata numer telefonu oraz
- 3) za pośrednictwem poczty, na podany przez kandydata adres; w tym przypadku za datę wystania uznaje się datę stempla pocztowego.

**§ 51.** Jeśli w wyniku rozpatrywanego odwołania zapadnie decyzja o przeprowadzeniu ponownego egzaminu, to jego termin ustala się na najbliższy dostępny w rocznym planie sesji egzaminacyjnych.

**§ 52.** Egzamin prowadzony na skutek procedury odwoławczej odbywa się w ośrodku egzaminacyjnym Urzędu na zasadach opisanych w § 21 ust. 2-4 rozporządzenia.

*Załącznik nr 1*

**WZÓR**

**CENTRALNY REJESTR CERTYFIKATÓW**

.....  
**(podać nazwę ośrodka prowadzącego egzaminy)**

**Rozpoczęto: .....**

**Zakończono: .....**



Załącznik nr 2

WZÓR

.....  
(imię i nazwisko kandydata)

..... dn. .... / ..... / .....

**Administrator krajowy  
testu ELPAC  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
Marcina Flisa 2  
02-247 Warszawa**

### ODWOŁANIE OD WYNIKÓW EGZAMINU

Odwołuję się od wyniku egzaminu z języka angielskiego przeprowadzonego według testu ELPAC/ELPACst\*,  
który odbył się w dniu ..... w ośrodku .....

.....  
.....

Powodem złożenia odwołania jest:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
(czytelny podpis kandydata)

\* niewłaściwe skreślić

60

**OBWIESZCZENIE NR 17  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 czerwca 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.<sup>1)</sup>) 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 na 2010 r. z języka angielskiego dla kontrolerów ruchu lotniczego oraz praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego.

§ 1. Egzaminy potwierdzające poziom biegłości języka angielskiego dla kontrolerów ruchu lotniczego oraz praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego według wymogów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz Komisji Europejskiej realizo-

wane są zgodnie z § 27 ust. 3 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) oraz zgodnie z Procedurą ELPAC (ang. *English Language Proficiency for Aeronautical Communication*) wprowadzoną do stosowania Decyzją Nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ustanowienia „Szczególnej formy egzaminu z języka angielskiego stosowanej w odniesieniu do kontrolerów i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego”.

§ 2. Egzaminy, o których mowa w § 1, przeprowadzane są w trybie sesyjnym w następujących Ośrodkach:

L.p.	Nazwa Ośrodka	Adres	Telefon
1.	Ośrodek Egzaminacyjny Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC)	ul. Flisa 2 02-247 Warszawa	(0-22) 520 72 11
2.	Ośrodek Egzaminacyjny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP)	ul. Wieżowa 8 02-147 Warszawa	(0-22) 574 56 38
3.	Ośrodek Egzaminacyjny Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie (WSOSP)	ul. Dywizjonu 303/12 08-521 Dęblin	(0-81) 551 77 85

§ 3. Terminy, miejsce, forma i zakres egzaminów:

L.p.	Terminy sesji	Miejsce	Forma	Zakres egzaminów
1.	Pierwszy i trzeci czwartek każdego miesiąca – od lipca 2010 r.	Ośrodek Egzaminacyjny ULC	część słuchowa i część ustna	pełny
2.	Wtorek każdego tygodnia – od sierpnia 2010 r.	Ośrodek Egzaminacyjny PAŻP	część słuchowa i część ustna	pełny
3.	Druga i czwarta środa każdego miesiąca – od września 2010 r.	Ośrodek Egzaminacyjny WSOSP	część słuchowa i część ustna	pełny

§ 4. Szczegółowe informacje na temat egzaminów języka angielskiego dla kontrolerów

i praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego na podstawie testu ELPAC znajdują się na stronie internetowej ULC ([www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl)).

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 61

### KOMUNIKAT NR 18 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 marca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 29/08

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 23 stycznia 2008 r., na samolocie PZL-104 Wilga 35, na którym lot wykonywał pilot samolotowy turystyczny, lat 53, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Pilot wykonywał lot treningowy po trasie wg Zad. B IV Ćw. 4 (lot po trasie w trudnych warunkach atmosferycznych). Przelot przebiegał na wysokości 200 m AGL bez zakłóceń do ostatniego odcinka trasy lotu, gdzie nastąpiło pogorszenie warunków meteorologicznych (widzialność spadła do ok. 1 km, podstawa chmur do ok. 100 m, w opadzie padał śnieg). Pilot wykonał próbę omińnięcia strefy niekorzystnych warunków, co okazało się niemożliwe. Zdecydował się zawrócić i lądować z powrotem wzdłuż przebytej już trasy, gdzie widzialność wynosiła ok. 3-4 km, a podstawa chmur ok. 500 m i na co, wg jego oceny, pozwalał zapas paliwa. Brał przy tym pod uwagę możliwość lądowania na lotnisku Szczytno-Szymany, jednak mając jeszcze ok. 100 l paliwa ocenił, iż zdoła dolecieć do lotniska docelowego. Ponieważ w kilku miejscach widzialność w kierunku lotniska docelowego wydawała się być lepsza, pilot podejmował próby bezpośredniego dolotu do tego lotniska. W rejonie między Dylewską Górą a Olsztynkiem pilot podjął decyzję o lądowaniu na lądowisku w Gryźlinach, jednak obniżenie obserwowanego poziomu paliwa do ok. 30 l zmusiło go do natychmiastowego poszukiwania miejsca do lądowania w terenie. Ostatecznie wybrał pole o wymiarach, wg jego

oceny, ok. 800x350 m na południe, gdzie wylądował po dwuzakrętowym kręgu. Lądowanie odbyło się bez uwag.

Pilot powiadomił o zdarzeniu telefonicznie dyrektora Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, Informatora Sektora FIS Olsztyn i PKBWL.

W trakcie badania zdarzenia Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że:

- pilot posiadał pełne kwalifikacje do wykonania zaplanowanego lotu (ważna licencja, ważne świadectwo medyczne, odpowiednie doświadczenie),
- masa i położenie środka ciężkości samolotu mieściły się w zakresie ograniczeń podanych w jego Instrukcji Użytkownika w Locie,
- plan lotu został przygotowany poprawnie,
- pilot uzgodnił trasę lotu i czas startu telefonicznie z Informatorem Sektora FIS Olsztyn,
- zapas paliwa (pełny - 195 l) był odpowiedni do wykonania zaplanowanego lotu,
- pobrana przez pilota prognoza meteorologiczna pozwalała na zaplanowanie lotu w obejmowanym przez nią czasie, tj. do godz. 12:00 (UTC) dnia 23 stycznia 2008 r.,
- podczas wykonywania lotu, między godziną 12:00 a 13:00 (LOC) w rejonie lotniska startowo-docelowego na kierunku północno-wschodnim nastąpiło pogorszenie pogody (pełne pokrycie z grubymi chmurami),
- pilot nie zdołał nawiązać podczas lotu łączności radiowej z lotniskiem startowo-docelowym ani z żadnym innym lotniskiem i Informatorem Sektora FIS Olsztyn nawet po pogorszeniu się pogody, w związku z czym nie miał dostępu do bieżącej informacji o zmianach sytuacji meteorologicznej,
- radiostacja podczas lotu była niesprawna,
- decyzja o lądowaniu w terenie po zmniejszeniu wskazywanego zapasu paliwa do około 30 l, wybór miejsca do lądowania w terenie przygodnym i wykonanie lądowania były prawidłowe.



### 3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu, polegającego na braku możliwości dotarcia do lotniska docelowego Olsztyn-Dajtki i lądowaniu zapobiegawczym w terenie przygodnym z powodu małej pozostałości paliwa, było pogorszenie się warunków meteorologicznych podczas lotu do warunków poniżej wymaganych dla lotu VFR.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- niewystarczająca analiza sytuacji meteorologicznej przy przygotowywaniu lotu,

- niesprawność radiostacji pokładowej, uniemożliwiająca zasięgnięcie informacji o bieżącej sytuacji meteorologicznej,
- zaniechanie decyzji o lądowaniu na lotnisku Szczytno-Szymany, znajdującym się w pobliżu trasy i w strefie niepogorszonych warunków meteorologicznych.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
w z. Z. Mączka,  
Wiceprezes Urzędu

## 62

### KOMUNIKAT NR 30 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 6 maja 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 12/04

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 stycznia 2004 r., na paralotni Aires Shape L, na której lot wykonywał pilot paralotniowy, lat 36, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Brak kwalifikacji – H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Grupa pilotów paralotniowych spotkała się na skarpie niedaleko miejscowości Widnica, w celu wykonania lotów. Około godz. 12 warunki atmosferyczne (wiatr wiejący z prędkością 6 m/s, prostopadle do krawędzi zbocza) umożliwiły wykonywanie lotów żaglowych. W powietrzu znajdowało się czterech pilotów, w tym mężczyzna, który uległ wypadkowi. Po około 30 minutach lotu wiatr osłabł

i piloci wylądowali na miejscu startu. Około godz. 14:30 prędkość wiatru zwiększyła się ponownie i piloci wykonali kolejny lot żaglowy. Według oceny świadków, w powietrzu występowała nasilająca się turbulencja. Prędkość wiatru wzrosła na tyle, że przemieszczanie się pod wiatr było utrudnione. Według relacji jednego ze świadków – pilota paralotni, który wylądował wcześniej ze względu na pogarszające się warunki atmosferyczne, pilot, który uległ wypadkowi, znajdował się po wschodniej stronie od miejsca startu i wykonał zakręt w prawo. Bezpośrednio po wykonanym nawrocie deformacji uległo 3/4 powierzchni skrzydła, z prawej strony paralotni, od strony zbocza. Nastąpił gwałtowny obrót, wraz z pochyleniem paralotni do przodu. Po wykonaniu obrotu o 180° pilot uderzył w skarpę w odległości 2 metrów od jej górnej krawędzi, pod kątem 90°, w pozycji z wiatrem, z dużą prędkością postępową i opadania. Pilot odbił się od stoku i spadł na płaski teren przy krawędzi skarpy. Świadkowie wypadku podbiegli do poszkodowanego, który oddychał z trudem i był nieprzytomny. Wezwano pogotowie ratunkowe. Przed przyjazdem pogotowia pilot przestał oddychać. Rozpoczęto akcję reanimacyjną, którą po dotarciu na miejsce kontynuował lekarz pogotowia ratunkowego. Po kilkunastu minutach reanimacji pilota, lekarz pogotowia stwierdził zgon.

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, nie udało się ustalić przebiegu szkolenia i procesu nabierania doświadczenia przez pilota. Po przeanalizowaniu zeznań świadków, PKBWL uznała, że poszkodowany pilot mógł wcześniej nie spotkać się z tak silną deformacją paralotni i mógł nie posiadać wiedzy ani wystarczającego doświadczenia by zapobiec zmianie kierunku lotu. Reakcja na znaczne podwinięcie skrzydła, szczególnie na tak małej wysokości, powinna być natychmiastowa i wyćwiczona. Według oceny PKBWL pilot najprawdopodobniej miał doświadczenie tylko w lotach z małych uskoków terenu, w związku z czym nie miał on możliwości nabycia wystarczających umiejętności, które były niezbędne aby zachować się prawidłowo w przypadku wystąpienia silnego podwinięcia. PKBWL przypuszcza również, że pilot mógł nie zdawać sobie sprawy z możliwości wystąpienia deformacji skrzydła paralotni zakłócających przebieg lotu i mogących doprowadzić do utraty kontroli na paralotnię.

Z relacji świadków wynika, iż był to drugi dzień lotów pilota w nowej uprzęży. Z powodu diametralnej różnicy pozycji pomiędzy nową uprzężą, a uprzężą, do której pilot był przyzwyczajony (pozycja w nowej uprzęży była zdecydowanie bardziej leżąca), odczucia pilota, co do zachowania się skrzydła w powietrzu, mogły być odmienne od dotychczasowych.

Wystąpienie tak znacznej deformacji oraz gwałtowna reakcja skrzydła na takie podwinięcie związane jest również z charakterystyką danego skrzydła. Paralotnia Airea Shape jest paralotnią sportową i posiada niemiecki certyfikat bezpieczeństwa DHV-2. Zapis w raporcie z testów DHV opisywanej paralotni wskazuje, że jej reakcja na boczne podwinięcie może być gwałtowna, powrót paralotni do normalnego lotu może wystąpić z opóźnieniem. Podczas wystąpienia podwinięcia wymagany jest aktywny udział pilota, w celu wyprowadzenia paralotni z niebezpiecznego stanu lotu.

### 3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku był brak reakcji pilota na wystąpienie silnego podwinięcia bocznego skrzydła paralotni, co spowodowało gwałtowną zmianę kierunku lotu oraz zwiększoną prędkość opadania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było kontynuowanie lotu pomimo pogorszenia się warunków meteorologicznych, zwiększenie prędkości wiatru i narastająca turbulencja.

PKBWL nie wyklucza, iż.

- zmiana uprzęży – inne ułożenie ciała (bardziej położona sylwetka) mogło w pewnym stopniu wpłynąć na reakcję pilota;
- prawdopodobnie pilot nie posiadał wystarczającego przeszkolenia w zakresie postępowania w sytuacjach niebezpiecznych.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie formułowała zaleceń profilaktycznych.

#### **Komentarze:**

PKBWL przypomina, że piloci paralotniowi powinni zwracać szczególną uwagę na zmianę warunków atmosferycznych podczas lotu, jeśli to konieczne odpowiednio wcześniej podejmować decyzję o lądowaniu i nie przeceniać własnych umiejętności. Piloci paralotniowi powinni oceniać na bieżąco warunki meteorologiczne i w taki sposób planować loty, aby wykonywać je w warunkach adekwatnych do ich umiejętności. Dobór odpowiedniego sprzętu, ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo wykonywania lotów. Podstawowym kryterium wyboru paralotni powinna być jego klasa bezpieczeństwa, adekwatna do posiadanych umiejętności.

PKBWL przypomina również, że lot na żaglu może dawać złudne poczucie bezpieczeństwa, ze względu na bliskość powierzchni ziemi. Wykonywanie lotów żaglowych na małej wysokości nad ziemią, często przy silnym wietrze i turbulencji pozostawia pilotowi relatywnie niewiele czasu na odpowiednią reakcję podczas wystąpienia niebezpiecznej sytuacji. W trakcie wykonywania lotów żaglowych pilot powinien być skoncentrowany na precyzyjnym pilotażu, oraz przygotowany na ewentualne zmiany w zachowaniu paralotni, szczególnie jeśli lot odbywa się na małej wysokości, w bezpośredniej bliskości zbrocza.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 63

### KOMUNIKAT NR 31 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 6 maja 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 801/09

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 22 września 2009 r., na szybowcu SZD-50-3 „Puchacz”, na którym lot wykonywał instruktor-pilot, lat 36 oraz uczeń-pilot, lat 15, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik organizacyjny”

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

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Wykonywano loty szybowcowe w ramach szkolenia szybowcowego uczniów klasy lotniczej. Starty wykonywano przy wykorzystaniu wyciągarki. Planowanym zadaniem na krytyczny lot było zadanie A/1/4 „Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych”. Przed lotem instruktor-pilot ustalił z wyciągarkowym, że przerwa w ciągu nastąpi na wysokości do 50 m. Start oraz pierwsza faza wznoszenia przebiegała normalnie. Na wysokości około 40 m, w czasie kiedy szybowiec przechodził na wznoszenie, nastąpiło planowe przerwanie ciągu. Instruktor-pilot wyczepił linę holującą szybowiec. Po wyczepieniu szybowca uczeń-pilot zbyt późno oddał drążek sterowy „od siebie”, a instruktor z opóźnieniem zareagował na ten błąd. Oddanie drążka sterowego przez instruktora „od siebie” spowodowało pochylenie maski szybowca pod horyzont. Jednak z powodu małej prędkości lotu nastąpiło przejście szybowca na pozakrytyczne kąty natarcia i pomimo oddania drążka sterowego, szybowiec nie rozpędził się. Szybowiec zaczął opadać z jednoczesnym przechyleniem i utratą kierunku w prawo o kąt około 45° w stosunku do linii znaków. Pomimo próby wyprowadzenia z zaistniałej sytuacji, szybowiec zderzył się z ziemią prawym skrzydłem (w przechyleniu około 30°) a następnie kołem głównym, kółkiem przednim i kołem ogonowym. Po zderzeniu z ziemią szybowiec obrócił się o kąt około 200° w prawo

i zatrzymał. Załoga nie odniosła obrażeń ciała, szybowiec został znacznie uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- spóźnione wychylenie drążka sterowego od siebie przez ucznia-pilota po przerwaniu ciągu wyciągarki, co spowodowało nagły spadek prędkości lotu,
- opóźniona reakcja instruktora na działanie ucznia, co spowodowało przejście szybowca na pozakrytyczne kąty natarcia, utratę wysokości i zderzenie z ziemią.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było małe doświadczenie instruktora w podstawowym szkoleniu szybowcowym uczniów-pilotów przy startach za wyciągarką.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badań nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych, jednak dodała komentarz: „Ćwiczenie elementu przerwania ciągu na wysokości 40 m na początkowym etapie szkolenia jest przedsięwzięciem o bardzo dużym stopniu ryzyka. Tego typu ćwiczenia powinny być wykonywane po bardzo dobrym opanowaniu przez uczniów podobnych sytuacji na większych wysokościach. Wykonywanie takich ćwiczeń powinno być poprzedzone szczegółowym przygotowaniem na ziemi zarówno uczniów jak i instruktorów”.

Zdaniem PKBWL, analizowany wypadek tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności zakończył się bez obrażeń.

PKBWL w raporcie wstępnym z badania wypadku lotniczego wydała zalecenia profilaktyczne:

Dyrektorowi aeroklubu zalecono:

- wykonanie z instruktorem lotów szkoleniowych i metodycznych na zadanie A/1/4 „Postępowanie w sytuacjach niebezpiecznych”,
- omówienie wypadku ze wszystkimi instruktorami i szkolonymi.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

64

**KOMUNIKAT NR 32  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 12 maja 2010 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 147/09**

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 21 marca 2009 r., na spadochronie Mars 291, na którym uczeń-skoczek spadochronowy, lat 32, wykonywał 54 skok spadochronowy, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik organizacyjny”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku zorganizowane zostały skoki spadochronowe. Instruktor, który pełnił również funkcję wyrzucającego przeprowadził przygotowanie do skoków uczniów-skoczków. Przydzielił im zadania oraz dokonał sprawdzenia spadochronów. Następnie samolot An-2 wystartował ze skoczkami na pokładzie. Na wysokości około 600 m nastąpił zrzut sondy. Kierujący skokami oszacował zniesienie liniowe na około 1000 m (średnia prędkość wiatru w tej warstwie wynosiła około 8 m/s), a kierunek wiatru na 270°. Po wylądowaniu sondy, kierujący skokami przez radiotelefon nakazał załodze samolotu wniesienie poprawki w lewo podczas wykonywania najść do zrzutów skoczków. Jeden z pilotów odpowiedział, że na pokładzie jest wyrzucający i to on będzie dawał poprawki kursu. Kierujący skokami upomniał pilota, że ma on wykonywać jego polecenia, co do utrzymywania kursu do zrzutu. Następnie na wysokościach 800, 1200 i 2000 m samolot opuściło trzech uczniów-skoczków. Skoki wykonywane były na komendę instruktora-wyrzucającego. Punkt zrzutów znajdował się w odległości około 1500 m na zachód od startu spadochronowego, rozłożonego na wschodniej części lotniska. Według dowódcy samolotu, najścia do zrzutu wykonywane były z kursem 240 - 260°. Skoczkowie z tych najść bez przeszkód wy-

lądownali na użytkowej części lotniska. Następnie samolot wzniósł się na wysokość określoną przez dowódcę samolotu na 2900 m AGL. W tym czasie pilot zmienił częstotliwość radiową na właściwą dla FIS Gdańsk, co spowodowało utratę kontaktu radiotelefonicznego z kierującym skokami. W trakcie wznoszenia instruktor-wyrzucający podpiął do swojej uprząży pasażera tandemu. Gdy samolot znajdował się po wschodniej stronie lotniska i w ocenie instruktora-wyrzucającego „wchodził” na prawidłowy kurs do zrzutu, uzgodnił on z drugim pilotem, że pilot da sygnał do zrzutu, gdy samolot znajdzie się w rejonie, gdzie na niższych wysokościach skakali skoczkowie. Najście do zrzutu na tej wysokości według pilotów wykonane zostało z kursem 240 - 250°, a według kierującego skokami z kursem około 270°. Kierujący skokami ocenił, że samolot leciał, co prawda z podobnym kursem jak w poprzednich nalotach, lecz z przesunięciem niemalże równoległym o około 1000 m na północ. Gdy samolot znalazł się, zdaniem pilotów, nad lotniskiem, II pilot zobaczył, że instruktor-wyrzucający kiwnął do niego głową. Odebrał to jako pytanie, czy można już skakać. Skinieniem potwierdził, że można skakać. Instruktor-wyrzucający nie skontrolował faktycznego miejsca zrzutu i dał skoczkom sygnały do skoku. Sam wyskoczył jako ostatni. Uczeń-skoczek, który wyskoczył jako przedostatni, spadochron otworzył na wysokości około 800 m. Po odhamowaniu spadochronu stwierdził, że pod nim znajduje się las. Nie widział innych skoczków. Aby uzyskać orientację geograficzną zaczął wykonywać zakręty oddalając się jednocześnie od lotniska. W trakcie wykonywania jednego z zakrętów zlokalizował lotnisko, ale ocenił, że nie doleci do niego. W związku z tym ustawił spadochron pod wiatr i przygotował się do lądowania w lesie. Po wylądowaniu na drzewie, czasza spadochronu zaczęła się o gałęzie, a uczeń chwycił się pnia. W pewnym momencie drzewo złamało się i uczeń-skoczek wraz ze spadochronem spadł na ziemię, doznając ciężkich obrażeń ciała. Instruktor-wyrzucający, który spadochron otworzył na wysokości około 1500 m wylądował na lotnisku, w pobliżu startu spadochronowego. Pozostali skoczkowie, którzy opuścili samolot na wysokości około 2900 m AGL lądowali w pobliżu północnego skraju lotniska lub na polankach w lesie na północ od lotniska.

### 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- wykonanie zrzutu skoczków nad niewłaściwym punktem, co w poważny sposób ograniczyło możliwości wylądowania ucznia-skoczka w bezpiecznym terenie,
- błąd załogi samolotu powodujący przelot poza przyjętym w poprzednich najściach punktem zrzutu i poinformowanie wyrzucającego, że samolot znajduje się nad właściwym punktem zrzutu,
- błędy w organizacji skoków, które nie wyeliminowały pomyłki załogi samolotu i w konsekwencji doprowadziły do skoku ucznia-skoczka nad punktem, niegwarantującym lądowania w wyznaczonym rejonie,
- nienawiązanie przez załogę samolotu łączności z kierującym skokami w celu upewnienia się czy nie ma przeciwwskazań przystąpienia do zrzutu skoczków,
- nieskontrolowanie przez instruktora-wyrzucającego przed podaniem komendy do skoku, czy samolot znajduje się nad właściwym (określonym wcześniej na podstawie zrzutu sondy) punktem.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- jednoczesne wykonywanie czynności wyrzucającego i pilota tandemu,
- błędy organizacyjne polegające na nieomówieniu procedury związanej ze zrzutem skoczków, w sytuacji, gdy załoga ze względu na specyfikę ruchu lotniczego musi prowadzić korespondencję na częstotliwości innej niż ta, na której utrzymywana była łączność z kierującym skokami.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Podczas wykonywania skoków spadochronowych, osoby wykonujące czynności wyrzucającego nie powinny jednocześnie wykonywać czynności pilota tandemu, chyba że czynności związane z przygotowaniem do skoku tandemowego wykonywane są w osobnym najściu samolotu do zrzutu.
- 4.2. Organizatorzy skoków spadochronowych powinni opracować procedury wewnętrzne obejmujące współpracę pomiędzy załogą samolotu, z którego wykonywane są skoki, i wyrzucającym oraz kierującym skokami/lotami, jeśli taka funkcja jest przewidziana.

### 5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu

- 5.1. Ośrodkom Szkolenia Lotniczego organizujących skoki spadochronowe przypomina się, że łączenie funkcji wyrzucającego uczniów-skoczków z pilotem tandemu jest zabronione [*Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2005 r. Nr 107, poz. 904 zał. 4. rozdz. 2)*].
- 5.2. Podmioty wykonujące skoki w tandemie z pasażerem dokonać sprawdzenia w Instrukcjach Operacyjnych/Instrukcjach Wykonywania Skoków procedur wykonywania skoków w tandemie. W przypadku niedokładnych, zbyt lakonicznych sformułowań lub gdy są one pominięte, należy w trybie pilnym uzupełnić instrukcje o właściwe punkty i przedstawić do zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 65

### KOMUNIKAT NR 33 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 13 maja 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 218/04

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 sierpnia 2004 r., na paralotni Rex 29, na której wykonywał lot uczeń-pilot, lat 58, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Brak kwalifikacji – H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku w Pińczowie odbywały się szkolne loty paralotniowe, zorganizowane przez ośrodek szkolenia lotniczego.

Instruktor przygotował ucznia-pilota do trzeciego w tym dniu lotu oraz omówił zadanie na ten lot. Po przygotowaniu i sprowadzeniu sprzętu, na komendę podaną przez instruktora, uczeń-pilot rozpoczął start za wyciągarką. W tym celu podniósł prawidłowo skrzydło paralotni, rozpoczął bieg i po chwili nastąpiło oderwanie. Na wysokości 3 metrów nad ziemią, nastąpił spadek siły ciągu wyciągarki i paralotnia przeszła do lotu ślizgowego, tracąc wysokość. Uczeń-pilot wykonał międzylądowanie. W tym samym momencie zwiększyła się siła ciągu wyciągarki i uczeń-pilot rozpoczął ponowne wznoszenie. Gdy był na wysokości około 50 metrów zgłosił przez radio, że doznał urazu nogi. Instruktor podał komendę na zakończenie holu. Po wyczepieniu uczeń-pilot kontynuował lot ślizgowy, po prostej, aż do momentu lądowania. Przyziemienie nastąpiło na tylny protektor zabezpieczający. Po lądowaniu instruktor wezwał pogotowie ratunkowe, które przetransportowało mężczyznę do szpitala, gdzie udzielono mu specjalistycznej pomocy.

W analizie zaistniałego zdarzenia Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana

dalej „PKBWL”, opierała się na zeznaniach świadków wypadku.

Według relacji instruktora, po utracie ciągu przez wyciągarkę, uczeń-pilot nie zaciągnął linek sterowniczych przed przyziemieniem, w związku z tym – podczas zetknięcia z ziemią – paralotnia leciała z prędkością trymową wynoszącą około 35 km/h i opadała z prędkością około 1,5 m/s.

Po starcie poszkodowany uczeń-pilot nie puścił przednich taśm nośnych, pomimo komend wydawanych przez instruktora. Tym samym nie miał możliwości zmniejszenia prędkości postępowej i prędkości pionowej przed przyziemieniem. PKBWL na podstawie analizy dokumentacji szkoleniowej stwierdziła, że uczeń miał problemy z utrzymaniem kierunku lotu podczas holowania. W związku z tym nie wyklucza się, że uczeń mógł skoncentrować swoją uwagę przede wszystkim na kontroli kierunku lotu i nie zauważył, że nastąpiło zmniejszenie siły holowania i wystąpiła konieczność wykonania lądowania.

Zgodnie z oświadczeniem instruktora, uczeń-pilot po starcie przez cały czas obserwował skrzydło paralotni i trzymał w dłoniach taśmy nośne, nie reagując na wydawane poprzez radio komendy instruktora: początkowo odnoszące się do puszczenia taśm nośnych, a w późniejszym czasie do konieczności hamowania (zaciągnięcia linek sterowniczych) przed lądowaniem.

Podczas szkolenia za wyciągarką szczególna uwaga zwracana jest na zwiększoną możliwość przeciągnięcia paralotni podczas lotu za holem. Za najczęstszą przyczynę jego wystąpienia (przeciągnięcia), podaje się obustronne zaciągnięcie linek sterowniczych, szczególnie w początkowej fazie lotu za holem – czyli w chwilę po starcie. PKBWL nie wyklucza, że uczeń-pilot posiadając taką wiedzę mógł nie podjąć próby zmniejszenia prędkości lotu, obawiając się, że zaciągając linki sterownicze może doprowadzić do przeciągnięcia paralotni.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był brak reakcji ucznia-pilota (polegający na niezaciągnięciu linek sterowniczych), mającej

na celu zmniejszenie prędkości postępowej parolotni, po chwilowej utracie siły ciągu i konieczności wykonania lądowania.

#### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Ze względu na upływ czasu PKBWL nie formułowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 66

### KOMUNIKAT NR 34 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 333/10

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 kwietnia 2010 r., na spadochronie Ikarus Safire 2 189, na którym setny skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikując do kategorii:

#### **„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczek spadochronowy wykonywał setny skok spadochronowy na zadanie „free”. Po zakończeniu zadania skoczek prawidłowo otworzył spadochron główny. Prawidłowo wykonał manewrowanie do wysokości około 100 m. W ostatniej fazie lądowania, skoczek spadochronowy zbudował długą prostą na wysokości budynku. Tuż przed przyziemieniem skoczek zahamował spadochron, który wypłaszczył swój lot na wysokości około 1 m. Skoczek stwierdził, że jest za wysoko, odpu-

ścił lekko kołki sterownicze, ale utracił kierunek, ponieważ lądowanie nastąpiło z tendencją do skrętu w lewo. Po przyziemieniu, skoczek wykonał trzy kroki i upadł, sygnalizując jednocześnie odniesienie obrażenia. Ratownik medyczny stwierdził kontuzję prawej nogi.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niewłaściwym podejściu do lądowania, co spowodowało lądowanie poza wyznaczonym obszarem, w pobliżu przeszkód terenowych;
- przyziemieniu w łagodnym zakręcie i na rozstawione nogi, co spowodowało uraz ciała skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie wydała zaleceń profilaktycznych. Macierzysty Aeroklub wydał zalecenie profilaktyczne, żeby lądować z dala od obiektów budowlanych, a w sytuacji lądowania w zawirowaniach, należy być przygotowanym na niekomfortowe lądowanie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 67

### KOMUNIKAT NR 35 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 978/09

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 14 listopada 2009 r., na spadochronie Falcon 195, na którym 264 skok wykonywał uczeń-skoczek spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek spadochronowy wykonywał swój 264 skok spadochronowy z wysokości 3000 m na zadanie KTS A/II/1. Do lądowania uczeń-skoczek ustawił się pod wiatr na wysokości 200 m. Na wysokości 2 m, lecąc cały czas pod wiatr, mocniej

pociągnął za prawy uchwyt, w wyniku czego przyziemił w zakręcie i doznał złamania prawej nogi. Przyziemie nie nastąpiło na trawiastej części lotniska. Nic nie przeszkadzało uczniowi-skoczkowi w kontynuowaniu podejścia do lądowania pod wiatr. Po zaistnieniu zdarzenia, uczeń-skoczek nie potrafił racjonalnie wytłumaczyć przyczyny wykonania zakrętu na tak małej wysokości.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie, z nieustalonych przyczyn, zakrętu w czasie lądowania pod wiatr, co doprowadziło do urazu ciała przez ucznia-skoczka.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała wydane zalecenia profilaktyczne, zrealizowane przez macierzysty Aeroklub, w postaci omówienia zdarzenia ze skoczkami uczestniczącymi w dniu zdarzenia w skokach spadochronowych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 68

### KOMUNIKAT NR 36 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 950/09

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 wprowadze-

nia 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 7 listopada 2009 r., na paralołni z napę-



dem NemoMoto L-27, pilotowaną przez pilota paralotniowego, lat 37, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

**2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:**

Pilot wystartował z łąki ok. godz. 13:40. Przelot odbywał się z wiatrem do miejscowości Lubiaków na wysokości 1200 m AGL. W trakcie drugiej połowy lotu, gdy pilot wracał na miejsce, z którego wystartował, napotkał silny, przeciwny wiatr. Spowodowało to, że prędkość względem ziemi była mniejsza od zaplanowanej, pomimo pracy silnika z prawie pełną mocą. Chcąc dolecieć jak najbliżej miejsca startu, pilot kontynuował lot pomimo zmniejszającej się widzialności, związanej z zapadaniem zmroku. Niedługo przed lądowaniem pilot stwierdził nierównomierną pracę silnika. Po stwierdzeniu nierównomiernej pracy silnika i wybraniu pola do lądowania (według oceny pilota wolnego od przeszkód), pilot rozpoczął niższenie w celu wykonania lądowania zapobiegawczego. Na niższej wysokości była znacznie mniejsza widzialność niż na wysokości przelotu. Z tego powodu dopiero w ostatniej fazie podejścia do lądowania dostrzegł on linię elektryczną przebiegającą poprzecznie do kierunku lotu. Zmusiło to pilota do wykonania gwałtownego zakrętu i przyziemienia z bocznym wiatrem. Podczas przyziemienia pilot przewrócił się na plecy, a boczny podmuch wiatru zawinął skrzydło paralotni o jeden z przewodów linii elektrycznej, który został zerwany. W wyniku zwarcia linia elektryczna została automatycznie wyłączona.

**3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:**

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

- niewłaściwe zaplanowanie lotu, co spowodowało, że pilot nie doleciał do zaplanowanego miejsca lądowania w czasie krótszym niż 30 minut po zachodzie słońca;
- wykonywanie lotu przy zmniejszonej widzialności związanej z zapadającym zmrokiem, co spowodowało niezauważenie linii elektrycznej w miejscu wybranym do lądowania zapobiegawczego;
- prawdopodobne oblodzenie gaźnika, co spowodowało nierównomierną pracę silnika i konieczność lądowania zapobiegawczego.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

PKBWL zaakceptowała następujące zalecenia profilaktyczne, zaproponowane przez właściciela:

- przed przystąpieniem do wykonania lotu, pilot będzie spuszczał tzw. odstój, w celu sprawdzenia, czy w paliwie nie znajduje się woda;
- loty w warunkach atmosferycznych sprzyjających występowaniu oblodzenia gaźnika, będą wykonywane z zachowaniem gotowości do wykonywania lądowania zapobiegawczego w odpowiednim terenie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**KOMUNIKAT NR 37  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 czerwca 2010 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 746/09**

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 wprowadze-

nia 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 10 września 2009 r., na motolotni, pilotowanej

przez osobę bez uprawnień, lat 81, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

**2. Opis okoliczności wypadku:**

W dniu 10 września 2009 r., według relacji świadka około godziny 06.20, na lotnisko Szczecin Dąbie (EPSD) przybył właściciel motolotni. Po upływie około jednej godziny, inny świadek, widział z odległości około 300 m, startującą motolotnię w kierunku wschodnim. Przed godziną ósmą, motolotnia była widziana przez następnego świadka, kierowcę, który jechał samochodem ulicą Hangarową w kierunku Szczecina. Według jego relacji, motolotnia leciała poziomo od lotniska w kierunku południowym (w stronę ulicy Hangarowej). Po chwili zaczęła wykonywać zakręt w lewo z dużym przechyleniem i ślizgiem na lewe skrzydło. Kierując się w stronę lotniska, motolotnia zderzyła się prawą stroną skrzydła i wózkiem z gałęziami drzewa, a następnie po przeleceniu około 70 m, upadła na ziemię. Pilotujący motolotnię poniósł śmierć na miejscu zdarzenia.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia stwierdziła, że:

- pilotujący motolotnię mężczyzna nie posiadał świadectwa kwalifikacji pilota motolotniowego; według ustaleń PKBWL posiadał nieaktualną kartę wyszkolenia pilot-uczeń wydaną przez Aeroklub Polski w 1999 r.;

- pilotujący motolotnię nie posiadał orzeczenia lotniczo-lekarskiego, uprawniającego do pilotowania motolotni;
- warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku;
- nie odnaleziono dokumentacji motolotni.
- oszacowane obciążenie motolotni nie przekraczało ciężaru dopuszczalnego, określonego dla podobnej konstrukcji;
- w zbiornikach paliwa motolotni znajdowało się paliwo wystarczające do wykonania podejścia do lądowania i lądowania na lotnisku;
- silnik motolotni, aż do zderzenia z ziemią pracował prawidłowo;
- nie stwierdzono niesprawności motolotni w czasie lotu.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

PKBWL ustaliła, że najbardziej prawdopodobną przyczyną wypadku lotniczego było wykonanie na małej wysokości głębokiego zakrętu bez zabezpieczenia odpowiedniej prędkości, co doprowadziło do przeciągnięcia motolotni z jednoczesnym ześlizgiem na skrzydło i zderzenia z drzewem, a następnie z ziemią.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku lotniczego było prawdopodobnie niewielkie doświadczenie pilotującego motolotnię i długa przerwa w wykonywaniu lotów.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

PKBWL po zakończeniu badania zdarzenia nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 70

### KOMUNIKAT NR 38 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 738/09

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 4 września 2009 r., na spadochronie PD 193, na którym 514 skok wykonywał uczeń-skoczek, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek spadochronowy, z doświadczeniem 12-letnim, wykonywał skok spadochronowy na zadanie „solo”. Po zakończeniu zadania skoczek prawidłowo otworzył spadochron główny.

Prawidłowo wykonał manewrowanie do wysokości ok. 50 m. W fazie lądowania, uczeń-skoczek spadochronowy wylądował na kretowisku, na lekko rozstawione nogi. Takie lądowanie spowodowało uraz prawej nogi, tj. złamanie tylnej krawędzi kostki bocznej oraz zwichnięcie stawu skokowego.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było przyziemienie na nierówności terenowej na rozstawione nogi, co spowodowało doznanie przez ucznia-skoczka obrażeń ciała.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała środki profilaktyczne podjęte przez podmiot lotniczy, polegające na przeprowadzeniu odprawy, na której przypomniano zasady prawidłowego wykonywania czynności podczas lądowania

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 71

### KOMUNIKAT NR 39 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 11 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 297/09

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 wprowadze-

nia 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 17 maja 2009 r., na spadochronie Navigator 260,

na którym drugi skok wykonywał uczeń-skoczek, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

**2. Opis okoliczności wypadku:**

Uczeń-skoczek, szkolony metodą na linę, wykonywał swój drugi skok. Do momentu lądowania, skok przebiegał właściwie. Przed lądowaniem, nogi ucznia-skoczek spadochronowego były ułożone prawidłowo. W ostatniej fazie lotu uczeń-skoczek zahamował spadochron na wysokości około 7 m nad ziemią. W wyniku zahamowania, spadochron zmniejszył prędkość pionową oraz poziomą. Tuż przed lądowaniem uczeń-skoczek zmienił ułożenie nóg i wylądował na rozstawione nogi. W wyniku

lądowania na rozstawione nogi doznał obrażenia ciała w postaci pęknięcia kości strzałkowej.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była niewłaściwa ocena wysokości podczas lądowania, co spowodowało przyziemienie na rozstawione nogi.

**4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:**

PKBWL zaakceptowała środek profilaktyczny, zastosowany przez szkoleniawcę podmiot lotniczy, że podczas prowadzenia szkolenia uczniów-skoczków zwiększono nacisk na trening w przyjmowaniu właściwej sylwetki podczas przyziemienia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**72**

**KOMUNIKAT NR 40  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 czerwca 2010 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 268/09**

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 9 maja 2009 r., na spadochronie Shop Scool 200, na którym 86 skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 59, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Niezdolność – H5”**.

**2. Opis okoliczności wypadku:**

Uczeń-skoczek wykonywał skok z wysokości 4000 m. Zadaniem skoku była nauka wyko-

nywania kontrolowanych obrotów ciała w czasie wolnego spadania. Po otwarciu spadochronu na wysokości około 1500 m, uczeń-skoczek leciał w kierunku wyznaczonego rejonu lądowania. Na wysokości około 100 m leciał pod wiatr i przygotowywał się do lądowania. Podczas podejścia do lądowania uczeń-skoczek nie zahamował spadochronu i przyziemił ze znaczną prędkością. Po przyziemieniu przewrócił się i był nieprzytomny. Uczeń-skoczek z objawami wstrząśnienia mózgu został przetransportowany do szpitala.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była utrata przytomności ucznia-skoczek podczas podchodzenia do lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było schorzenie w organizmie

uczni-skokowca, które najprawdopodobniej doprowadziło do utraty przytomności podczas podchodzenia do lądowania.

#### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

W przypadku, gdyby uczeń-skokowca wyraził chęć dalszego wykonywania skoków spadochronowych, to Komisja zaleca, aby przed ponow-

nym przystąpieniem do wykonywania skoków, uczeń-skokowca poddał się okolicznościowym badaniom lotniczo-lekarskim, okazując lekarzowi-orzecznikowi całą dokumentację medyczną związaną z leczeniem i diagnostyką, wykonaną po zaistnieniu wypadku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 73

### KOMUNIKAT NR 41 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 24 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 984/09

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 14 listopada 2009 r., na paralotni z napędem Apco Thrust HP S, pilotowanym przez pilota paralotniowego, lat 29, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Niezdolność – H5”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Czterech pilotów wykonywało loty rekreacyjne na paralotniach z napędem. Starty odbywały się z łąki. Loty rozpoczęły się około godz. 12.00. Do czasu zaistnienia wypadku, piloci wykonali po 2-3 loty. Około godziny 15.15 jeden z pilotów (jeden ustalony świadek zdarzenia), lecąc na wysokości 200 m AGL, zaobserwował, że inny uczestnik lotów, pilot, leci kursem przeciwnym, na wysokości około 180 m AGL. Pilot ten wykonał zakręt o 180°, a po chwili rozpoczął wykonywanie spirali w lewo. Spirala ta została określona przez świadka, jako gwałtowna i z dużym opadaniem. Po kilku sekundach, pilot wykonał gwałtowny zwrot w przeciwnym kierunku i na wysokości oszacowanej przez

świadka na około 100 m, przeszedł do lotu w spirali w prawą stronę. W ocenie świadka, zwrot wykonany przy przejściu ze spirali lewej w prawą był tak gwałtowny, że pilot przeleciał nad skrzydłem. Lot w spirali w prawą stronę był kontynuowany do samej ziemi, a świadek nie zaobserwował jakichkolwiek prób wyprowadzenia paralotni z tego stanu lotu. Widząc wypadek, świadek niezwłocznie wylądował przy poszkodowanym pilocie, jednak ten nie dawał oznak życia.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była utrata kontroli nad paralotnią, spowodowana najprawdopodobniej utratą przytomności lub świadomości w związku z wykonywaniem manewrów akrobacyjnych.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- wykonywanie akrobacji poniżej wysokości 200 m AGL,
- brak spadochronu ratowniczego (spadochronu specjalnego przeznaczenia).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

#### **Komentarz:**

PKBWL przypomina, iż wszystkie manewry związane ze zwiększonym opadaniem paralotni łączą

się z dodatkowym ryzykiem i powinny być wykonywane na odpowiedniej wysokości, umożliwiającej wykonanie procedur awaryjnych. Piloci planujący wykonywać podczas lotu manewry o zwiększonym ryzyku, takie jak wykonywanie akrobacji, powinni być wyposażeni w spadochron ratowniczy.

Komisja zwraca również uwagę, że piloci planujący wykonanie lotów powyżej wysokości 100 m nad poziomem ziemi powinni być wyposażeni w spadochron ratowniczy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 74

### KOMUNIKAT NR 42 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 czerwca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 524/09

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 17 lipca 2009 r., na samolocie PZL-104 Wilga 80, pilotowanym przez pilota turystycznego samolotowego, lat 22, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik ludzki”**

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

oraz do kategorii: **„Czynnik organizacyjny”**  
w grupie przyczynowej: **„Standardy – O3”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Start szybowcowy był rozłożony na części trawiastej pola wzlotów, na kierunku ok. 240°. Wiatr był początkowo zmienny, a potem z kierunku 120-160° z tendencją do nasilania się od 0-6 kt. Pilotujący samolot wykonywał dwudziesty szósty w tym dniu hol szybowca. Szybowiec wyczepił się w rejonie trzeciego zakrętu lewego kręgu nadlotniskowego. Pilot samolotu zdecydował, że będzie lądować po lądowaniu szybowca, po lewej stronie znaków. Podejście do lądowania wykonywał na

prędkości około 125 km/h, z tylnobocznym wiatrem, z klapami wychylonymi do 21° (startowe). Samolot przyziemił na części trawiastej pola wzlotów, równoległe do betonowej DS. Tylnoboczny wiatr spowodował wydłużenie fazy wytrzymania i dużą prędkość przyziemia. Podczas wydłużonego dobiegu samolot zaczął tracić kierunek w lewo. Pilot mało skutecznie i prawdopodobnie z opóźnieniem przeciwdziałał utracie kierunku na dobiegu. Należy w tym miejscu dodać, że pilot ma niewielki wzrost i dla przyjęcia właściwej pozycji względem organów sterowania posługiwał się w samolocie dodatkową poduszką, a więc był to dodatkowy czynnik, który mógł wpłynąć na możliwości jego reakcji na szybko postępującą utratę kierunku. W wyniku tego samolot woczył się na betonową DS, gwałtownie zakręcił pod wiatr i przechylił się na prawe skrzydło. Końcówka prawego skrzydła oraz końcówka prawej części steru poziomego zetknęły się z nawierzchnią betonową DS, ulegając uszkodzeniu. Samolot zatrzymał się na betonowej DS obrócony w lewo w stosunku do kierunku lądowania o około 200°. Pilot bez obrażeń i o własnych siłach opuściłabinę.

3. Przyczyna wypadku:

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

- lądowanie z tylnobocznym wiatrem na klapach wychylonych do pozycji startowej,

w wyniku czego przyziemienie nastąpiło na zwiększonej prędkości,

- mało skuteczne i prawdopodobnie opóźnione przeciwdziałanie pilota utracie kierunku na dobiegu, na skutek czego samolot wykonał tzw. cyrkiel, uszkodzając końcówkę prawego skrzydła i prawą końcówkę steru wysokości.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było niewłaściwe rozłożenie startu, nie uwzględniające zmieniającego się kierunku wiatru.

#### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaleca organizatorom lotów szybsze reagowanie na zmianę kierunku i prędkości wiatru, a kiedy to wystąpi niezwłocznie należy zmieniać ustawienie startu.

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

Szef Wyszkolenia Aeroklubu zaplanować pilotowi uczestniczącemu wypadku lotniczym, loty sprawdzające z instruktorem.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

---

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

---

**Wydawca:** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Redakcja:** Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17  
e-mail: [dzu@ulc.gov.pl](mailto:dzu@ulc.gov.pl)

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

---

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

---