



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 10 marca 2011 r.

Nr 5

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJE:

- 5 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 stycznia 2011 r. zmieniająca decyzję nr 47 z dnia 28 grudnia 2010 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 876
- 6 — Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 stycznia 2011 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 876
- 7 — Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 marca 2011 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej 887

WYTYCZNE

- 8 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie nadzoru nad wymaganiami związanymi z wykonywaniem lotów w przestrzeni RVSM 893

OBWIESZCZENIA:

- 9 — Nr 32 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 grudnia 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu zmiany 47 do Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 896
- 10 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 lutego 2011 r. w sprawie ogłoszenia tekstu zmiany 56 do Załącznika 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 903

KOMUNIKATY:

- 11 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1170/10 905
- 12 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 367/08 906
- 13 — Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 689/10 907
- 14 — Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 lutego 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 473/09 908
- 15 — Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lutego 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 556/09 910
- 16 — Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 558/10 911
- 17 — Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 717/10 912
- 18 — Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 144/07 913
- 19 — Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 610/09 914
- 20 — Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 757/09 915

5

**DECYZJA NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 25 stycznia 2011 r.

zmieniająca decyzję nr 47 z dnia 28 grudnia 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. W decyzji nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 grudnia 2010 r. w sprawie

zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. ULC nr 26, poz. 102) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 10 marca 2011 r.”.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 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 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

6

**DECYZJA NR 6
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 31 stycznia 2011 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. usunięcie punktów: GALBU, GUBKO, KEKUS, OKTAS, ROKED, VEBEX, XERKO,
2. likwidację dróg ATS: B41, B45, R232, W700,

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 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

3. likwidację dróg RNAV: T/UT705, Y88, Q604, Z732, UT674, Z/UZ71, T/UT545, UY130, Z98,
4. zmianę oznaczenia drogi Z122 na Z121,
5. w drodze T709 w segmencie BAVOK – KTC obniżenie dolnego poziomu z FL195 do FL095,
6. w drodze P851 obniżenie dolnej granicy segmentów ABERO – GERVI – NEPOX z FL195 na FL095,
7. w drodze N744 obniżenie dolnej granicy segmentu EVINA – NAVUR z FL195 na FL095,
8. w drodze M66 obniżenie dolnej granicy segmentu EVINA – KUKAM z FL195 na FL095,
9. w drodze T/UT738:
 - a) wprowadzenie dodatkowego segmentu ORSOX – KRW,
 - b) usunięcie punktów KEKUS, OKTAS,
 - c) wprowadzenie punktów: KRAKÓW NDB(KRW), ORSOX,

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek pozio- mów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
T738							
▲ KRAKÓW NDB(KRW) 50°05'44"N 019°54'46"E							
	281	101.3	<u>285</u> 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
Δ ORSOX 50°19'11"N 018°32'14"E							
	278	31.1	<u>285</u> 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
▲ NUMBA 50°22'32"N 018°06'31"E							
Dalej bez zmian							
1	2	3	4	5		6	7
UT738							
▲ KRAKÓW NDB(KRW) 50°05'44"N 019°54'46"E							
	281	101.3	<u>460</u> <u>285</u> [C]		300 ↓	18.5	NIL
Δ ORSOX 50°19'11"N 018°32'14"E							
	278	31.1	<u>460</u> <u>285</u> [C]		300 ↓	18.5	NIL
▲ NUMBA 50°22'32"N 018°06'31"E							
Dalej bez zmian							

10. zmianę przebiegu drogi M992:
 - a) usunięcie punktów GUBKO, ROKED, OKTAS, VEBEX,

- b) wprowadzenie punktów ADADO, EMBIK,
ORSOX,
c) obniżenie dolnej granicy do FL095,

1	2	3	4	5	6	7
M 992						
▲ ADADO 50°12'34"N 017°44'52"E						
	$\frac{86}{267}$	25.4	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↓ 100 ↑	18.5	NIL
△ EMBIK 50°12'29"N 018°06'11"E						
	$\frac{64}{244}$	33.4	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↓ 100 ↑	18.5	NIL
△ ORSOX 50°19'11"N 018°32'14"E						
	$\frac{64}{245}$	46.9	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↓ 100 ↑	18.5	NIL
▲ KATOWICE NDB (KTC) 50°28'27"N 019°09'01"E						

11. w drodze L617:

- a) obniżenie w segmencie REGLI - NUDRO
dolnej granicy do FL095,
b) wprowadzenie REP DEVAK,

1	2	3	4	5	6	7
L617						
▲ REGLI 50°01'49"N 017°59'44"E						
	336	100,4	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18,5	NIL
▲ DEVAK 50°52'31"N 017°30'00"E						
	335	34,5	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18,5	NIL
△ NUDRO 51°09'55"N 017°19'32"E						
Dalej bez zmian						

12. w drodze T710:

- a) usunięcie punktów KEKUS, VEBEX,
b) wprowadzenie punktów LOLKA, JABLON-
KA, ORSOX, APTAS,

c) obniżenie dolnego poziomu do FL095
w segmencie IBEKA – TREBNI,

1	2	3	4	5	6	7
T710						
▲ LOLKA 49°13'12"N 020°06'00"E						
	$\frac{310}{129}$	42.3	$\frac{285}{115}$ [C]	130 ↑ 120 ↓	18.5	CDR1, H24 na FL115-FL245
▲ JABLONKA VOR/DME (JAB) 49°28'58"N 019°40'43"E						
	$\frac{315}{135}$	80.6	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	CDR1, H24 na FL095-FL225
Δ IBEKA 50°01'40"N 018°56'30"E						
	$\frac{315}{134}$	43.5	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	NIL
Δ ORSOX 50°19'11"N 018°32'14"E						
	$\frac{314}{134}$	30.8	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	NIL
▲ MAPIK 50°31'34"N 018°14'51"E						
	$\frac{316}{135}$	36.7	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	NIL
Δ SABAB 50°46'13"N 017°53'57"E						
	$\frac{314}{134}$	21.2	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	NIL
Δ APTAS 50°54'41"N 017°41'45"E						
	$\frac{314}{134}$	38.4	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	NIL
Δ NUDRO 51°09'55"N 017°19'32"E						
	$\frac{316}{135}$	21.7	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑ 100 ↓	18.5	NIL
▲ TREBNI VOR/DME (TRZ) 51°18'29"N 017°06'52"E						
Dalej bez zmian						

13. zmianę przebiegu drogi UT710:
a) usunięcie punktów KEKUS, VEBEX,
b) wprowadzenie punktu ORSOX,

1	2	3	4	5	6	7
UT710						
Δ IBEKA 50°01'40"N 018°56'30"E						
	<u>315</u> 134	43.5	<u>460</u> 285 [C]	290 ↑ 300 ↓	18.5	NIL
Δ ORSOX 50°19'11"N 018°32'14"E						
	<u>314</u> 134	30.8	<u>460</u> 285 [C]	290 ↑ 300 ↓	18.5	NIL
Δ MAPIK 50°31'34"N 018°14'51"E						
Dalej bez zmian						

14. przedłużenie obecnie opublikowanej drogi
Z/UZ491 (POKEN – CHO) o segment CHO-
BODLA,

1	2	3	4	5	6	7
Z491						
▲ BODLA 53°16'33"N 014°24'36"E						
	<u>068</u> 248	33,4	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓ 100 ↑	18,5	NIL
Δ ROVEK 53°22'44"N 014°52'54"E						
	<u>068</u> 248	31,8	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓ 100 ↑	18,5	NIL
▲ CHOCIWEL NDB (CHO) 53°28'31"N 015°19'59"E						
	160	30,9	<u>285</u> 95 [C]	110 ↑	18,5	NIL
Δ BEDAM 53°44'23"N 015°11'32"E						
	160	39,8	<u>285</u> 95 [C]	110 ↑	18,5	NIL
Δ DEMUR 54°04'48"N 015°00'28"E						
	159	23,2	<u>285</u> 95 [C]	110 ↑	18,5	CDR 1 – H24 na FL095-FL245,
▲ XELOL 54°16'39"N 014°53'42"E						
	158	36.1	<u>285</u> 095 [C]	110 ↑	18.5	CDR 1 – H24 na FL095-FL245,

Δ EKRON 54°35'01"N 014°42'34"E							
	158	27,9	$\frac{285}{095}$ [C]	110 ↑		18,5	CDR 1 – H24 na FL095-FL245,
▲ POKEN 54°49'11"N 014°33'51"E							

1	2	3	4	5	6	7	
UZ491							
▲ BODLA 53°16'33"N 014°24'36"E							
	$\frac{068}{248}$	65,3	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↓	300 ↑	18,5	NIL
▲ CHOCIWEL NDB (CHO) 53°28'31"N 015°19'59"E							
	160	70,7	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
Δ DEMUR 54°04'48"N 015°00'28"E							
	159	23,2	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
▲ XELOL 54°16'39"N 014°53'42"E							
	158	36,1	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
Δ EKRON 54°35'01"N 014°42'34"E							
	158	27,9	$\frac{460}{285}$ [C]	290 ↑		18,5	NIL
▲ POKEN 54°49'11"N 014°33'51"E							

15. przedłużenie obecnie opublikowanej drogi Q258 (LUXAR – RZE) o segment RZE – UREKO,

1	2	3	4	5	6	7	
Q258							
Δ LUXAR 49°55'48"N 021°10'31"E							
	$\frac{068}{247}$	15,4	$\frac{195}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
▲ MAXAM 49°58'25"N 021°22'44"E							
	$\frac{067}{248}$	10,0	$\frac{195}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
Δ DEMIN 50°00'06"N 021°30'40"E							
	$\frac{068}{248}$	38,2	$\frac{195}{95}$ [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL

▲ RZESZÓW DVOR/DME (RZE) 50°06'29"N 022°01'08"E							
	<u>036</u> 215	23.6	<u>195</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
Δ KUBUK 50°16'13"N 022°13'53"E							
	<u>035</u> 215	31.9	<u>195</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
Δ VELAX 50°29'20"N 022°31'14"E							
	036	20.6	<u>195</u> 125 [C]	130 ↓		18,5	NIL
Δ UREKO 50°37'46"N 022°42'31"E							

16. w drodze N858 obniżenie dolnej granicy na odcinku DRE – GRU z FL125 na FL095,

1	2	3	4	5	6	7	
N858							
▲ SUBI VOR/DME (SUI) 52°22'47"N 014°35'08"E							
	<u>058</u> 238	97,4	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
▲ DENKO 52°49'01"N 015°49'57"E							
	<u>064</u> 246	87,3	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
Δ DEKUT 53°06'58"N 017°02'07"E							
	<u>064</u> 246	79,9	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
Δ EBOGU 53°22'44"N 018°08'59"E							
	<u>065</u> 245	44,8	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	NIL
▲ GRUDA DVOR/DME (GRU) 53°31'16"N 018°46'53"E							
	067	68.5	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18,5	NIL
Δ OSKUD 53°43'03"N 019°45'43"E							
	067	51.1	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18,5	CDR 1 H24 na FL095-FL145

▲ TUROL 53°51'31"N 020°30'00"E							
	067	68,7	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18,5	CDR 1 H24 na FL095-FL145
▲ LIMKO 54°02'30"N 021°30'00"E							
	067	105,9	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18,5	CDR 1 H24 na FL095-FL145
▲ BOKSU 54°18'27"N 023°03'33"E							

17. w drodze M866 wprowadzenie punktu KRW
oraz obniżenie dolnej granicy drogi w seg-
mencie BABKO - KRW z FL195 na FL095,

1	2	3	4	5	6	7
M866						
▲ BABKO 49°36'42"N 019°28'10"E						
	<u>027</u> 207	62,6	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5 NIL
▲ KRAKÓW NDB (KRW) 50°05'44"N 019°54'46"E						
	196	58,4	<u>285</u> 195 [C]		200 ↑	18,5 NIL
▲ LUKOR 50°35'12"N 020°12'16"E						
	202	7,5	<u>285</u> 195 [C]		200 ↑	18,5 NIL
▲ JEDOW VOR/DME (JED) 50°38'50"N 020°15'04"E						
	<u>020</u> 201	77,5	<u>285</u> 095 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5 NIL
▲ LOGDA 51°17'04"N 020°41'38"E						
	043	142,2	<u>285</u> 195 [C]	210 ↓		18,5 NIL
▲ GERVI 52°09'19"N 022°12'03"E						

18. przedłużenie obecnie opublikowanej drogi
T/UT711 o odcinek KORUP – WAR,

1	2	3	4	5	6	7
T711						
▲ KORUP 51°34'59"N 014°44'17"E						
	256	71,4	<u>285</u> 245 [C]		260 ↑	18,5 NIL

Δ LATAG 51°43'18"N 015°44'48"E							
	256	158,0	<u>285</u> 245 [C]		260 ↑	18,5	NIL
Δ INDIG 51°59'48"N 018°00'00"E							
	257	93,4	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18,5	CDR 1 – H24 na FL95-FL135
Δ DIBLO 52°07'47"N 019°20'39"E							
	257	36,5	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18,5	CDR 1 – H24 na FL95-FL135
▲ LOLSI 52°10'39"N 019°52'17"E							
	254	54,5	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18,5	NIL
Δ ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR) 52°15'33"N 020°39'26"E							
	<u>060</u> 242	51,1	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	CDR 1,2,3 na FL95-FL195 patrz: ENR 1.3
Δ XATOG 52°27'35"N 021°19'56"E							
	<u>060</u> 242	81,3	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓	100 ↑	18,5	CDR 1,2,3 na FL95-FL195 patrz: ENR 1.3
Δ BULEP 52°46'16"N 022°25'08"E							
	<u>060</u> 242	39,1	<u>285</u> 245 [C]	250 ↓	260 ↑	18,5	NIL
Δ BESOT 52°55'18"N 022°56'40"E							
	<u>060</u> 241	69,7	<u>285</u> 245 [C]	250 ↓	260 ↑	18,5	NIL
▲ GORAT 53°10'41"N 023°53'39"E							

1	2	3	4	5	6	7	
UT711							
▲ KORUP 51°34'59"N 014°44'17"E							
	256	71,4	<u>460</u> 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
Δ LATAG 51°43'18"N 015°44'48"E							
	256	158,2	<u>460</u> 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL

Δ INDIG 51°59'48"N 018°00'00"E							
	255	129,8	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
Δ LOLSI 52°10'39"N 019°52'17"E							
	255	54,5	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
Δ ZABORÓWEK DVOR/DME (WAR) 52°15'33"N 020°39'26"E							
	240	51,1	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
Δ XATOG 52°27'35"N 021°19'56"E							
	242	81,3	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
Δ BULEP 52°46'16"N 022°25'08"E							
	242	39,2	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
Δ BESOT 52°55'18"N 022°56'40"E							
	242	69,8	460 285 [C]		300 ↑	18,5	NIL
▲ GORAT 53°10'41"N 023°53'39"E							

19. wprowadzenie nowych dróg UM993 i UZ121:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przeźwyczenia	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
UZ 121							
▲ NETIR 49°41'41"N 018°42'32"E							
	068	90.0	460 285 [C]	290 ↓		18.5	
Δ SKAVI 49°56'25"N 019°54'00"E							

1	2	3	4	5	6	7
UM993						
Δ OLPAD 50°11'54"N 016°33'46"E						
	265	23.5	460 285 [C]		300 ↑	18.5 CDR3
Δ ATLOK 50°12'19"N 016°53'32"E						

20. zmianę granic poziomych strefy TRA07
(zmianie ulegają wyłącznie TRA07B oraz
TRA07C)

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (m/ft AMSL)	Częstotliwość/ Znak wywoławczy/ Języki/ (MHz)	Okres aktywności	Uwagi
1	2	3	4	5	6
EP TRA 07	EP TRA 07 A 1) 51°24'32"N 017°03'56"E 2) 51°26'01"N 017°10'49"E 3) 51°14'03"N 017°11'28"E 4) 51°13'51"N 017°02'42"E 1) 51°24'32"N 017°03'56"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> GND	122.800 SZYMANÓW RADIO PL	Zgodnie z AUP	Przestrzeń niesklasyfikowana. Loty w strefie wyłącznie zgodnie z przepisami VFR(VMC) oraz z prędkościami poniżej 250 kts IAS. Strefa kolizyjna z TMA WROCŁAW. Częstotliwość organizatora lotów. Południowa granica TRA07B oraz TRA07C przebiega po Autostradowej Obwodnicy Wrocławia.
	EP TRA 07 B 1) 51°13'51"N 017°02'42"E 2) 51°14'03"N 017°11'28"E 3) 51°10'25"N 017°11'40"E 4) 51°09'56"N 017°09'59"E 5) 51°10'03"N 017°02'17"E 1) 51°13'51"N 017°02'42"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> GND			
	EP TRA 07 C 1) 51°21'14"N 016°48'39"E 2) 51°24'32"N 017°03'56"E 3) 51°13'51"N 017°02'42"E 4) 51°10'03"N 017°02'17"E 5) 51°10'08"N 016°57'13"E 6) 51°14'51"N 016°51'20"E 1) 51°21'14"N 016°48'39"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> 650 m (2133 ft)			
	EP TRA 07 D 1) 51°26'01"N 017°10'49"E 2) 51°28'33"N 017°22'48"E 3) 51°23'07"N 017°29'31"E 4) 51°19'22"N 017°11'11"E 1) 51°26'01"N 017°10'49"E	<u>1500 m (5000 ft)</u> 650 m (2133 ft)			

21. wprowadzenie nowej strefy ATZ Warszawa/Modlin (EPMO):

Oznaczenie	Granice poziome	Granice pionowe (AMSL)	Czas aktywności (UTC)	Częstotliwość/ znak wywoławczy	Język
1	2	3	4	5	6
ATZ WARSZAWA/ MODLIN (EPMO)	ATZ EPMO A 1. 52°29'40"N 020°34'41"E 2. 52°29'49"N 020°41'54"E 3. 52°28'46"N 020°43'24"E 4. 52°26'30"N 020°43'30"E 5. 52°26'11"N 020°34'39"E 1. 52°29'40"N 020°34'41"E	610 m GND	Zgodnie z AUP	120.325 MHz MODLIN INFORMACJA ¹⁾ 123.925 MHz MODLIN RADIO ³⁾	Pl/En ²⁾
	ATZ EPMO B 1. 52°31'31"N 020°30'01"E 2. 52°31'38"N 020°39'17"E 3. 52°29'49"N 020°41'54"E 4. 52°29'40"N 020°34'41"E 5. 52°26'11"N 020°34'39"E 6. 52°26'00"N 020°29'47"E 7. 52°31'31"N 020°30'01"E	610 m GND			

- ¹⁾ W czasie zapewniania służby AFIS w ATZ EPMO.
²⁾ Po uzgodnieniu, z wyprzedzeniem 24 HR.
³⁾ W czasie, gdy w ATZ EPMO nie jest zapewniana służba AFIS.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 7 kwietnia 2011 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

7

**DECYZJA NR 10
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 10 marca 2011 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. Zmianę granic poziomych CTR EPPO:
52°33'21"N 016°31'18"E
52°26'13"N 016°59'20"E
52°24'29"N 017°06'02"E
52°20'13"N 017°04'15"E
52°21'12"N 016°55'25"E
52°23'33"N 016°42'47"E
52°26'17"N 016°28'09"E
52°33'21"N 016°31'18"E
Dolna granica: GND
Górna granica: 701 m AMSL

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 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

2. Zmianę granic poziomych rejonu kontrolowanego lotniska Poznań:

Sektor A

52°37'07"N 016°20'39"E
52°34'54"N 016°57'46"E
52°27'30"N 017°16'09"E
52°24'02"N 017°24'42"E
52°21'39"N 017°30'34"E
52°04'28"N 017°25'32"E
52°08'37"N 016°43'29"E
52°17'11"N 016°34'45"E
52°23'20"N 016°21'21"E
52°35'36"N 016°17'13"E
52°37'07"N 016°20'39"E

Dolna granica: 503 m AMSL

Górna granica: 2000 m AMSL

z wyłączeniem CTR Poznań/Ławica, MCTR/
MATZ Poznań/Krzesiny

Sektor B

52°31'27"N 016°07'51"E
52°35'36"N 016°17'13"E
52°23'20"N 016°21'22"E
52°17'11"N 016°34'45"E
52°08'37"N 016°43'29"E
52°04'28"N 017°25'32"E
52°03'33"N 017°25'16"E
51°58'59"N 017°15'46"E
52°01'49"N 016°39'00"E
52°06'28"N 016°29'47"E
52°24'14"N 016°11'09"E
52°31'27"N 016°07'51"E

Dolna granica: 1050 m AMSL

Górna granica: 2000 m AMSL

Sektor C

52°32'54"N 016°00'43"E
52°41'32"N 016°18'19"E
52°38'41"N 017°04'53"E
52°34'27"N 017°23'00"E
52°27'30"N 017°16'09"E
52°21'39"N 017°30'34"E
52°18'32"N 017°38'11"E
52°00'17"N 017°31'55"E
51°55'02"N 017°21'00"E
51°54'43"N 016°43'44"E
52°07'05"N 016°15'21"E
52°10'57"N 016°13'11"E
52°19'28"N 016°07'12"E
52°32'54"N 016°00'43"E

Dolna granica: 2000 m AMSL

Górna granica: FL 095

3. Wprowadzenie nowych nieobowiązkowych punktów meldowania:

– **AKAPI** 51°55'12"N 016°28'22"E
– **ERNOX** 52°01'36"N 016°01'14"E
– **TENVO** 52°13'54"N 017°46'27"E
– **MASIV** 52°00'45"N 017°51'24"E
– **GONAL** 51°47'38"N 016°56'20"E

4. Zmiany w drogach lotniczych:

Obniżenie dolnego poziomu w drodze P733 z FL245 na FL095 i wprowadzenie nowego punktu AKAPI:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
P733							
▲ TOMTI 50°57'11"N 015°17'36"E							
	034	95.2	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18.5	CDR1,2,3 NA FL 095- FL245 Patrz ENR1.3
Δ DIMEX 51°37'50"N 016°07'43"E							
	033	40	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18.5	CDR1,2,3 NA FL 095- FL245 Patrz ENR1.3

Δ AKAPI 51°55'12"N 016°28'22"E							
	033	29.2	<u>285</u> 195 [C]	210 ↓		18.5	
▲ CZEMPIN VOR/DME (CZE) 52°07'50"N 016°43'38"E							
Dalej bez zmian							

5. Obniżenie dolnego poziomu w drodze P861 z FL245 na FL095 i wprowadzenie nowego punktu ERNOX:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
P861							
▲ RASAN 51°00'50"N 015°05'41"E							
	207	90.9	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18.5	CDR1,2,3 NA FL 095- FL245 Patrz ENR1.3
Δ LATAG 51°43'18"N 015°44'48"E							
	206	38.8	<u>285</u> 95 [C]		100 ↑	18.5	CDR1,2,3 NA FL 095- FL245 Patrz ENR1.3
Δ ERNOX 52°01'36"N 016°01'14"E							
	206	63.8	<u>285</u> 245 [C]		100 ↑	18.5	NIL
Δ GINOK 52°31'35"N 016°28'44"E							
Dalej bez zmian							

6. Wprowadzenie nowego punktu nawigacyjnego TENVO w drodze P150:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
P150							
Wcześniej bez zmian							
Δ DIPKI 52°12'10"N 017°27'46"E							
	78	21.5	<u>285</u> 95 [C]	110 ↓		18.5	NIL

Δ TENVO 52°13'54"N 017°46'27"E							
	77	15.6	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↓		18.5	NIL
Δ OBOKU 52°15'08"N 018°00'00"E							
Dalej bez zmian							

7. Wprowadzenie nowego punktu
nawigacyjnego MASIV w drodze
L980:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przeźreni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
L980							
Wcześniej bez zmian							
Δ INDIG 51°59'48"N 018°00'00"E							
	$\frac{276}{96}$	10	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	NIL
Δ MASIV 52°00'45"N 017°51'24"E							
	$\frac{276}{96}$	30.3	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	NIL
Δ BADUP 52°03'33"N 017°25'16"E							
Dalej bez zmian							

8. Wprowadzenie nowego punktu nawigacyjnego
GONAL w drodze L617:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przeźreni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
L617							
Wcześniej bez zmian							
▲ XIDNA 51°42'00"N 016°59'51"E							
	$\frac{335}{155}$	11.2	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	NIL
Δ GONAL 51°47'38"N 016°56'20"E							
	$\frac{335}{155}$	40.2	$\frac{285}{95}$ [C]	110 ↑	100 ↓	18.5	NIL

▲ CZEMPIN VOR/DME (CZE) 52°07'50"N 016°43'38"E							
Dalej bez zmian							

9. Wprowadzenie nowego punktu nawigacyjnego
GONAL w drodze L619:

Oznaczenie AWY Znaczący punkt nawigacyjny	Init Mag Trk (°)	Dist (km)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni	Kierunek poziomów przelotów		WID (km)	Uwagi
				MNM FL Odd	MNM FL Even		
1	2	3	4	5		6	7
L619							
Wcześniej bez zmian							
▲ XIDNA 51°42'00"N 016°59'51"E							
	<u>335</u> 155	11.2	<u>285</u> 195 [C]	210 ↑	200 ↓	18.5	NIL
Δ GONAL 51°47'38"N 016°56'20"E							
	<u>335</u> 155	40.2	<u>285</u> 195 [C]	210 ↑	200 ↓	18.5	NIL
▲ CZEMPIN VOR/DME (CZE) 52°07'50"N 016°43'38"E							
Dalej bez zmian							

10. Zmianę granic poziomych ATZ EPPK sektor A:

ATZ EPPK sektor A

52°34'54"N 016°57'46"E
52°27'30"N 017°16'09"E
52°25'21"N 017°14'01"E
52°24'29"N 017°06'02"E
52°26'13"N 016°59'20"E
52°30'58"N 016°58'53"E
52°34'54"N 016°57'46"E

Dolna granica: GND

Górna granica: 503 m AMSL

11. Zmianę granic poziomych TRA14:

TRA 14

52°34'54"N 016°57'46"E
52°27'30"N 017°16'09"E
52°25'21"N 017°14'01"E
52°24'29"N 017°06'02"E
52°26'13"N 016°59'20"E
52°30'58"N 016°58'53"E
52°34'54"N 016°57'46"E

Dolna granica: 503 m AMSL

Górna granica: 2000 m AMSL

12. Zmianę granic poziomych i pionowych CTR
EPKK:

1. 50°05'19"N 019°26'22"E
2. 50°09'03"N 019°40'16"E
3. 50°11'14"N 019°52'49"E
4. 50°11'11"N 020°09'41"E
5. 50°06'02"N 020°11'29"E
6. 50°03'32"N 020°04'27"E
7. 49°57'27"N 019°29'23"E

dalej łuk o promieniu 12 km i środku
w punkcie 50°02'34"N 019°35'27"E

1. 50°05'19"N 019°26'22"E

Granice pionowe:

GND – 701 m (2300 ft) AMSL

13. Zmianę granic poziomych i pionowych CTR
EPKT:

1. 50°33'38"N 018°46'03"E
2. 50°34'32"N 019°00'11"E
3. 50°34'40"N 019°13'46"E
4. 50°33'32"N 019°28'02"E
5. 50°31'00"N 019°29'13"E
6. 50°28'23"N 019°29'25"E

7. 50°26'26"N 019°29'00"E
8. 50°25'05"N 019°21'22"E
9. 50°25'04"N 018°46'55"E
10. 50°27'34"N 018°43'29"E
11. 50°30'29"N 018°43'23"E
1. 50°33'38"N 018°46'03"E

Granice pionowe:
GND – 701m (2300 ft) AMSL

14. Zmianę granic poziomych i pionowych sektora „A” EPKT:

1. 50°38'08"N 018°38'20"E
2. 50°39'09"N 019°12'31"E
3. 50°39'02"N 019°20'14"E
dalej łuk o promieniu 19,5 km i środku w punkcie 50°28'32"N 019°20'21"E
4. 50°18'08"N 019°17'55"E
5. 50°18'49"N 019°11'45"E
6. 50°23'48"N 018°34'18"E
7. 50°26'36"N 018°30'22"E
1. 50°38'08"N 018°38'20"E

Granice pionowe:
701 m (2300 ft) AMSL – 1050 m (3500 ft) AMSL

15. Zmianę granic poziomych i pionowych sektora „A” LTMA EPKK:

1. 50°10'03"N 019°22'11"E
2. 50°21'21"N 020°02'11"E
dalej łuk o promieniu 27 km i środku w punkcie 50°06'59"N 019°58'35"E
3. 50°07'24"N 020°21'13"E
4. 50°03'25"N 020°20'56"E
5. 50°01'55"N 020°20'49"E
6. 49°58'24"N 020°12'13"E
7. 49°51'39"N 019°27'39"E
8. 49°54'13"N 019°23'26"E
9. 50°03'53"N 019°20'20"E
1. 50°10'03"N 019°22'11"E

Granice pionowe:
701 m (2300 ft) AMSL – 1050 m (3500 ft) AMSL

16. Zmianę granic poziomych i pionowych sektora „B” LTMA EPKK:

1. 50°40'09"N 018°30'56"E
2. 50°42'25"N 019°41'42"E
3. 50°22'37"N 020°15'22"E
4. 50°20'16"N 020°19'19"E
5. 50°01'20"N 020°30'25"E
6. 49°51'56"N 020°23'50"E
7. 49°44'39"N 019°53'22"E
8. 49°52'00"N 019°18'04"E
9. 50°31'16"N 018°23'48"E
1. 50°40'09"N 018°30'56"E

Granice pionowe:
1050 m (3500 ft) AMSL – FL095

17. Zmianę granic poziomych i pionowych sektora „C” LTMA EPKK:

1. 50°42'55"N 018°29'41"E
2. 50°46'29"N 019°06'46"E
3. 50°48'34"N 019°30'31"E
4. 50°49'33"N 019°41'51"E
5. 50°42'54"N 020°06'26"E
6. 50°35'49"N 020°10'04"E
7. 50°32'51"N 020°20'39"E
8. 50°22'37"N 020°15'22"E
9. 50°42'25"N 019°41'42"E
10. 50°40'09"N 018°30'56"E
11. 50°31'16"N 018°23'48"E
12. 49°52'00"N 019°18'04"E
13. 49°52'20"N 019°00'56"E
14. 50°13'10"N 018°32'10"E
15. 50°27'56"N 018°11'29"E
16. 50°31'34"N 018°14'51"E
17. 50°39'12"N 018°24'42"E
1. 50°42'55"N 018°29'41"E

Granice pionowe:
1700 m (5500 ft) AMSL – FL095

18. Wprowadzenie sektora „D” LTMA EPKK:

1. 49°52'00"N 019°18'04"E
2. 49°44'39"N 019°53'22"E
3. 49°51'56"N 020°23'50"E
4. 50°01'20"N 020°30'25"E
5. 50°20'16"N 020°19'19"E
6. 50°22'37"N 020°15'22"E
7. 50°32'51"N 020°20'39"E
8. 50°30'42"N 020°28'16"E
9. 50°06'31"N 020°42'24"E
10. 49°50'41"N 020°32'28"E
11. 49°40'39"N 019°54'36"E
12. 49°43'41"N 019°29'17"E
1. 49°52'00"N 019°18'04"E

Granice pionowe:
2000 m (6500 ft) AMSL – FL095

19. Zmianę granic poziomych UTMA EPKK:

1. 50°56'43"N 018°51'18"E
2. 51°00'56"N 019°57'08"E
3. 50°42'54"N 020°06'26"E
4. 50°35'49"N 020°10'04"E
5. 50°32'51"N 020°20'39"E
6. 50°30'42"N 020°28'16"E
7. 50°10'21"N 020°59'11"E
8. 49°50'49"N 021°13'08"E
9. 49°43'46"N 021°11'03"E
10. 49°29'21"N 021°11'42"E

11. 49°24'10"N 021°11'56"E
dalej wzdłuż granicy FIR do punktu
12. 50°02'52"N 018°05'52"E
13. 50°22'32"N 018°06'31"E
14. 50°27'56"N 018°11'29"E
15. 50°31'34"N 018°14'51"E
16. 50°39'12"N 018°24'42"E
17. 50°42'55"N 018°29'41"E
18. 50°53'40"N 018°44'18"E
1. 50°56'43"N 018°51'18"E

20. Zmianę granic poziomych i pionowych ATZ
EPKP:

1. 50°05'29"N 020°09'58"E
2. 50°06'12"N 020°11'58"E
3. 50°07'24"N 020°21'13"E
4. 50°03'25"N 020°20'56"E
5. 50°01'19"N 020°12'21"E

6. 50°01'12"N 020°08'53"E
1. 50°05'29"N 020°09'58"E

**Granice pionowe:
GND – 701 m (2300 ft) AMSL**

21. Likwidację nieobowiązkowego punktu meldowania ODVOK.

22. Wprowadzenie nowego nieobowiązkowego punktu meldowania:

– EKVAT **49°50'26"N 020°17'29"E**

23. Zmianę w drodze lotniczej L623:

Usunięcie punktu ODVOK, wprowadzenie nowego punktu EKVAT.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 5 maja 2011 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

8

**WYTYCZNE NR 1
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 stycznia 2011 r.

**w sprawie nadzoru nad wymaganiami związanymi z wykonywaniem lotów
w przestrzeni RVSM**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 5, 6, 13, 15 i 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾), OPS 1.241 załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. U. L 373 z 31.12.1991, str. 4 - 8 z późn. zm.),

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, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

pkt 7.2.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) oraz pkt 3.3.5.1 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), wprowadzonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie warun-

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

ków i sposobów działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 111, poz. 709) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wytyczne określają:

- 1) sposób sprawowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, nadzoru nad spełnianiem wymagań związanych z wykonywaniem lotów w przestrzeni RVSM;
- 2) współdziałanie komórek organizacyjnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, oraz współpracę Urzędu z Europejską Regionalną Agencją Monitorującą, operatorami statków powietrznych oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie, o którym mowa w pkt 1;
- 3) zasady przekazywania informacji o odchyleniach od nakazanej wysokości statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeni RVSM.

§ 2. Ilekroć w niniejszych wytycznych jest mowa o:

- 1) ACC – (*Area Control Center*) – należy przez to rozumieć centrum kontroli obszaru;
- 2) ECCAIRS – (*European Co-Ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*) – należy przez to rozumieć Europejskie Centrum Koordynacji Systemów Raportowania Wypadków i Incydentów;
- 3) ESARR 2 – (*EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement, - Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM*) – należy przez to rozumieć wymagania EUROCONTROL w zakresie bezpieczeństwa, dotyczące składania meldunków oraz rozpatrywania nieprawidłowości w ruchu lotniczym (Edycja 3.0 z 02 grudnia 2009 r. – opublikowana przez EUROCONTROL), wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESSAR (Dz. U. Nr 224, poz. 2283);
- 4) EUROCONTROL – (*European Organization for the Safety of Air Navigation*) – należy przez to rozumieć Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej;
- 5) EUR RMA – (*European Regional Monitoring Agency*) – należy przez to rozumieć Europejską Regionalną Agencję Monitorującą, ustanowioną przez ICAO i działającą w strukturach EUROCONTROL, która zajmuje się monitorowaniem poziomu ryzyka

technicznego i operacyjnego w przestrzeni RVSM regionu Europy;

- 6) ICAO – (*International Civil Aviation Organization*) – należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 7) LBP – należy przez to rozumieć Biuro Prezesa Urzędu;
- 8) LOL – należy przez to rozumieć Departament Operacyjno-Lotniczy w Urzędzie;
- 9) LOŻ – należy przez to rozumieć Departament Żeglugi Powietrznej w Urzędzie;
- 10) LTT – należy przez to rozumieć Departament Techniki Lotniczej w Urzędzie;
- 11) monitorowaniu RVSM – należy przez to rozumieć ciągłe działania polegające na wykazywaniu, że przyjęty dla przestrzeni RVSM model ryzyka kolizji oraz wyznaczone ogólne i techniczne cele bezpieczeństwa dla tej przestrzeni są osiąganane;
- 12) odchyleniu od nakazanej wysokości – należy przez to rozumieć zaobserwowaną zmianę wysokości lotu statku powietrznego w przestrzeni RVSM o 90 m (300 ft) lub więcej w stosunku do wysokości, na którą statek powietrzny otrzymał zezwolenie organu kontroli ruchu lotniczego, włącznie z przypadkami spowodowanymi w szczególności zadziałaniem pokładowych systemów zapobiegania kolizjom (np. ACAS), zjawiskami meteorologicznymi (np. turbulencją), zjawiskami *Vortex*, zdarzeniami *Level Bust*, działaniem pilota statku powietrznego (np. podczas sytuacji awaryjnych) itp;
- 13) PAŻP – należy przez to rozumieć Polską Agencję Żeglugi Powietrznej;
- 14) PKBWL – należy przez to rozumieć Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych;
- 15) PNO - należy przez to rozumieć podręcznik certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego;
- 16) Podręczniku RMA – należy przez to rozumieć dokument ICAO zatytułowany (*“Manual of Operating Procedures and Practices for Regional Monitoring Agencies in relation to the use of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum above FL 290”*), (Doc 9937, First Edition – 2004);
- 17) Podręczniku RVSM – należy przez to rozumieć dokument ICAO zatytułowany *“Podręcznik zastosowania minimum separacji pionowej 300 m (1000 ft) pomiędzy FL 290 a FL 410, włącznie”* (*“Manual on Implementation of a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive”*) (Doc 9574, Second Edition – 2002);
- 18) przestrzeni RVSM – należy przez to rozumieć przestrzeń powietrzną między pozio-

mami lotu FL 290 oraz FL 410 włącznie, w której obowiązuje RVSM;

- 19) RVSM – (*Reduced Vertical Separation Minimum*) – należy przez to rozumieć zredukowane minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1000 ft);
- 20) SRU – (*Safety Regulation Unit*) – należy przez to rozumieć komórkę organizacyjną EUROCONTROL zajmującą się sprawami bezpieczeństwa w żegludze powietrznej;
- 21) zezwoleniu RVSM – należy przez to rozumieć zezwolenie wydane przez Prezesa Urzędu na wykonywanie lotów w przestrzeni RVSM.

§ 3.1. Prezes Urzędu upoważnia pracownika wyznaczonego przez dyrektora LOL do kontaktów z EUR RMA w sprawach związanych z zezwoleniami RVSM.

2. LOL przekazuje dane kontaktowe osoby, o której mowa w ust. 1, do EUR RMA wykorzystując do tego celu formularz RMA F1 zamieszczony w dodatku C Podręcznika RMA.
3. LOL opracowuje projekt zezwolenia RVSM zgodnie ze szczegółową procedurą zawartą w PNO i w uzgodnieniu z LTT.
4. LOL każdorazowo informuje EUR RMA o wydanym zezwoleniu dla operatora statku powietrznego na wykonywanie lotów w przestrzeni RVSM oraz niezwłocznie zawiadamia EUR RMA o wszelkich zmianach dotyczących statku powietrznego lub operatora. Przekazywanie informacji następuje przy wykorzystaniu formularza RMA F2 zamieszczonego w dodatku C Podręcznika RMA.
5. LOL niezwłocznie zawiadamia EUR RMA o wycofaniu zezwolenia przyznanego operatorowi lub wydanego dla statku powietrznego na wykonywanie lotów w przestrzeni RVSM wykorzystując do tego celu formularz RMA F3 zamieszczony w dodatku C Podręcznika RMA.
6. LOL współpracuje z EUR RMA w wyjaśnianiu sytuacji, w których do przestrzeni RVSM wlatuje statek powietrzny niefigurujący w bazie danych EUR RMA.
7. LOL wymaga od operatorów lub właścicieli statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeni RVSM przedstawienia sposobu spełnienia wymagań monitorowania dokładności utrzymania wysokości lotu przez statki powietrzne, zgodnie z zasadami określonymi w dodatku E Podręcznika RMA. Wyniki monitorowania powinny być dostarczone do Urzędu w terminie do 6 miesięcy

od daty otrzymania przez operatora statku powietrznego zezwolenia RVSM.

8. Po otrzymaniu z EUR RMA informacji o zarejestrowanym błędzie pokładowego systemu pomiaru wysokości statku powietrznego, LOL zawiadamia operatora statku powietrznego oraz LTT.
9. W przypadku zaobserwowania przez załogę statku powietrznego odchylenia od nakazanej wysokości, operator statku powietrznego sporządza raport zgodnie z obowiązującym formularzem zgłoszeń, który następnie przekazuje do PKBWL.
10. LOL w procesie nadzoru bieżącego sprawdza przepływ informacji między operatorem statku powietrznego i PKBWL o zaistniałych odchyleniach od nakazanej wysokości.

§ 4.1 LTT opiniuje zezwolenie RVSM w zakresie zdadności do lotu zgodnie z zatwierdzoną procedurą PT-005.II/01.A, zawartą w Podręczniku Inspektora.

2. LTT potwierdza zdolność techniczną statku powietrznego do wykonywania lotów w przestrzeni RVSM poprzez zapis na arkuszu uzgodnień wystawionym przez LOL.
3. LTT po otrzymaniu z LOL informacji o zarejestrowanym przez EUR RMA błędzie pokładowego systemu pomiaru wysokości statku powietrznego podejmuje czynności wyjaśniające.

§ 5.1 LBP w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych gromadzi oraz koduje w systemie ECCAIRS informacje o odchyleniach od nakazanej wysokości otrzymane z PKBWL.

2. LBP przekazuje dane o zdarzeniach w żegludze powietrznej, w tym informacje dotyczące przestrzeni RVSM do SRU, zgodnie z wymaganiami ESARR 2.

§ 6. LOŻ w procesie nadzoru bieżącego sprawdza zgodność informacji o odchyleniach od nakazanej wysokości z kryteriami zawartymi w § 7 ust. 3 oraz sprawdza przepływ informacji między PAŻP i EUR RMA.

§ 7.1 W przypadku zaobserwowania odchylenia od nakazanej wysokości ACC Warszawa sporządza raport zgodnie z obowiązującym formularzem zgłoszeń, który przekazywany jest do PKBWL.

2. PAŻP w cyklu miesięcznym informuje EUR RMA w zakresie zaobserwowanych odchylenia od nakazanej wysokości. Informacje są

przekazywane w formacie zgodnym z dodatkiem I Podręcznika RMA.

3. Informacje, o jakich mowa w ust. 2, powinny zawierać:

- 1) nazwę podmiotu zgłaszającego;
- 2) lokalizację zaobserwowanego odchylenia: współrzędne geograficzne (długość i szerokość) lub namiar i odległość od punktu nawigacyjnego o znanych współrzędnych;
- 3) datę i czas obserwacji odchylenia;
- 4) rodzaj i klasę przestrzeni powietrznej, rodzaj ruchu lotniczego (GAT, OAT);
- 5) numer identyfikacyjny lotu oraz typ statku powietrznego;
- 6) przydzielony poziom lotu;
- 7) zaobserwowane maksymalne odchylenie od wysokości (poziomu lotu) oraz

źródło informacji (meldunek pilota lub odczyt z Modu C transpondera);

- 8) czas trwania odchylenia;
- 9) przyczynę odchylenia, jeśli jest znana;
- 10) ewentualną kolizyjność z towarzyszącym ruchem lotniczym podczas trwania odchylenia;
- 11) komentarz lub informacje od załogi statku powietrznego;
- 12) komentarz lub informacje od organu ATC (Air Traffic Control).

4. PAŻP przekazuje informacje do EUR RMA również w przypadku braku zaobserwowanych odchyień od nakazanej wysokości.

§ 8. Wytyczne wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

9

OBWIESZCZENIE NR 32 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 17 grudnia 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu zmiany 47 do Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia zmianę 47 do Załącznika 11 – „Służby ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r.

Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętą przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w części obowiązującej od dnia 18 listopada 2010 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

*Załącznik do Obwieszczenia nr 32
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 17 grudnia 2010 r.*

**ZMIANA 47
DO MIĘDZYNARODOWYCH NORM
I ZALECANYCH METOD POSTĘPOWANIA**

SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

**ZAŁĄCZNIK 11
DO KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM**

Zmiana obowiązująca od 18 listopada 2010 r.

Rozdział 1. DEFINICJE

Krajowy program bezpieczeństwa (State safety programme). Zintegrowany zbiór przepisów oraz działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa.

Rozdział 2. PRZEPISY OGÓLNE

2.27 Zarządzanie bezpieczeństwem

2.27.1 Państwa ustanowią krajowy program bezpieczeństwa, w celu osiągnięcia dopuszczalnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Uwaga. – Przepisy ramowe dotyczące implementacji i utrzymywania krajowego programu bezpieczeństwa są zawarte w załączniku D, a materiał przewodni ws. krajowego programu bezpieczeństwa jest zawarty w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem ICAO (SMM) (Doc 9859).

2.27.2 Dopuszczalne poziomy bezpieczeństwa są ustanawiane przez Państwo(a).

Uwaga. – Materiał przewodni ws. określania dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa jest zawarty w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (Doc 9859).

2.27.3 Państwa, w ramach części krajowego programu bezpieczeństwa, wymagają, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego implementowały system zarządzania bezpieczeństwem, zaakceptowany przez Państwo, który co najmniej:

- a) identyfikuje zagrożenia,
- b) zapewnia implementację niezbędnych działań naprawczych w celu utrzymywania uzgodnionego poziomu bezpieczeństwa,
- c) zapewnia ciągle monitorowanie i regularną ocenę poziomu bezpieczeństwa,
- d) ma na celu stałą poprawę ogólnego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Uwaga. – Materiał przewodni ws. określania poziomu bezpieczeństwa jest zawarty w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (Doc 9859).

2.27.4 System zarządzania bezpieczeństwem ma jasno określać zakres odpowiedzialności instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, włączając bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczeństwo wyższej kadry zarządzającej.

Uwaga 1. – Przepisy ramowe dotyczące implementacji i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem są zawarte w dodatku 6. Materiał przewodni na temat systemu zarządzania bezpieczeństwem jest zawarty w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (Doc 9859), natomiast związane z nim procedury są zawarte w PANS-ATM (Doc 4444).

Uwaga 2. – Zapewnianie służb AIS, CNS, MET lub SAR, za które odpowiada instytucja zapewniająca ATS, podlega wymaganiom zawartym w pkt. 2.27.3 i 2.27.4. Gdy służby AIS, CNS, MET lub SAR są całkowicie lub częściowo zapewniane przez organ inny niż instytucja zapewniająca ATS, to wymagania zawarte w pkt. 2.27.3 i 2.27.4 odnoszą się do służb, za które odpowiada instytucja zapewniająca ATS lub tych aspektów służb, które mają bezpośredni wpływ operacyjny.

DODATEK 6. PRZEPISY RAMOWE WS. SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(patrz rozdział 2, 2.27.4)

Wstęp

Niniejszy dodatek określa przepisy ramowe ws. implementacji i utrzymywania systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. SMS jest systemem do zarządzania bezpieczeństwem przez organizację. Przepisy ramowe obejmują cztery części składowe i dwanaście elementów, przedstawiających minimalne wymagania dla implementacji SMS. Implementacja przepisów ramowych jest proporcjonalna do wielkości organizacji i złożoności zapewnianej usługi. Niniejszy dodatek zawiera także krótki opis każdego z elementów przepisów ramowych.

1. Polityka i cele bezpieczeństwa

- 1.1 – Zaangażowanie i odpowiedzialność kierownictwa
- 1.2 – Odpowiedzialność za bezpieczeństwo
- 1.3 – Wyznaczenie głównego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo
- 1.4 – Koordynacja planowania reagowania w sytuacjach awaryjnych
- 1.5 – Dokumentacja SMS

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

- 2.1 – Identyfikacja zagrożeń
- 2.2 – Ocena i ograniczanie ryzyka bezpieczeństwa

3. Zapewnianie bezpieczeństwa

- 3.1 – Monitorowanie i ocena poziomu bezpieczeństwa
- 3.2 – Zarządzanie zmianą
- 3.3 – Ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa

4. Promowanie bezpieczeństwa

- 4.1 – Szkolenia i edukacja
- 4.2 – Rozpowszechnianie doświadczeń pochodzących z badania zdarzeń

1. Polityka i cele bezpieczeństwa

1.1 Zaangażowanie i odpowiedzialność kierownictwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa politykę bezpieczeństwa organizacji, która jest zgodna z wymaganiami międzynarodowymi i krajowymi, i która jest podpisywana przez odpowiedzialną osobę z kierownictwa organizacji. Polityka bezpieczeństwa odzwierciedla zobowiązania organizacji dotyczące bezpieczeństwa, zawiera wyraźne postanowienie o zapewnianiu niezbędnych zasobów dla wprowadzenia polityki bezpieczeństwa i jest ogłaszana, z widocz-

nym podpisem, w całej organizacji. Polityka bezpieczeństwa zawiera procedury raportowania bezpieczeństwa, wyraźnie wskazuje, które rodzaje zachowań nie są akceptowalne oraz zawiera warunki, zgodnie z którymi działania dyscyplinarne nie będą podejmowane. Polityka bezpieczeństwa podlega cyklicznemu przeglądowi, w celu zapewnienia, że jest stale użyteczna i właściwa dla organizacji.

1.2 Odpowiedzialność za bezpieczeństwo

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa osobę z kierownictwa, która będzie, niezależnie od innych funkcji, ponosiła najwyższą odpowiedzialność, w imieniu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, za implementację i utrzymywanie SMS. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa także odpowiedzialność za bezpieczeństwo wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od innych funkcji, jak również pracowników, w odniesieniu do poziomu bezpieczeństwa SMS. Obowiązki, odpowiedzialność i zakres władzy związane z bezpieczeństwem są dokumentowane i rozpowszechniane w całej organizacji oraz zawierają określenie poziomów kierownictwa, których zakres władzy pozwala podejmować decyzje dotyczące tolerowania ryzyka bezpieczeństwa.

1.3 Wyznaczenie głównego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa menedżera bezpieczeństwa, będącego osobą odpowiedzialną i punktem kontaktowym ws. implementacji i utrzymywania efektywnego SMS.

1.4 Koordynacja planowania reagowania w sytuacjach awaryjnych

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia, że plan reagowania w sytuacjach awaryjnych, który zawiera przepisy dla uporządkowanego i skutecznego przejścia od operacji w trybie normalnym do awaryjnego i ponownie do trybu normalnego, jest właściwie skoordynowany z planami reagowania w sytuacjach awaryjnych tych organizacji, z którymi instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego musi mieć łączność podczas zapewniania swoich służb.

1.5 Dokumentacja SMS

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje plan implementacji SMS, podpisany przez wyższe kierownictwo organizacji, który określa podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem w sposób zgodny z celami bezpieczeństwa organizacji. Organizacja opracowuje i utrzymuje dokumentację SMS, opisującą politykę i cele bezpieczeństwa, wymagania SMS, procesy i procedury SMS, odpowiedzialność, obowiązki i zakres władzy w odniesieniu do procesów i procedur i wyników SMS. Również jako część dokumentacji SMS, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje podręcznik systemu zarządzania bezpieczeństwem (PSZB), w celu rozpowszechniania w całej organizacji swojego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem.

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

2.1 Identyfikacja zagrożeń

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces, który zapewnia, że zagrożenia operacyjne są identyfikowane. Identyfikacja zagrożeń jest oparta na kombinacji metod reaktywnych, proaktywnych i przewidywania, dotyczących gromadzenia danych bezpieczeństwa.

2.2 Ocena i ograniczanie ryzyka bezpieczeństwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces, który zapewnia analizowanie, ocenę i kontrolę ryzyka bezpieczeństwa w operacjach służb ruchu lotniczego.

3. Zapewnianie bezpieczeństwa

3.1 Monitorowanie i ocena poziomu bezpieczeństwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje sposoby weryfikacji poziomu bezpieczeństwa organizacji i walidacji skuteczności kontroli ryzyka bezpieczeństwa. Poziom bezpieczeństwa organizacji jest weryfikowany w oparciu o wskaźniki i cele poziomu bezpieczeństwa SMS.

3.2 Zarządzanie zmianą

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces do identyfikowania zmian w organizacji, które mogą mieć wpływ na ustanowione procesy i służby, do opisu ustaleń, które zapewniają poziom bezpieczeństwa przed implementacją zmian, oraz do wyeliminowania lub zmiany kontroli ryzyka bezpieczeństwa, które nie są już potrzebne lub efektywne, z powodu zmian w środowisku operacyjnym.

3.3 Ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces do identyfikowania przyczyn nieprawidłowego funkcjonowania SMS, określania wpływu nieprawidłowego funkcjonowania SMS na operacje i eliminowania lub ograniczania tych przyczyn.

4. Promowanie bezpieczeństwa

4.1 Szkolenia i edukacja

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje program szkolenia bezpieczeństwa, który zapewnia, że personel jest wyszkolony i kompetentny do wykonywania obowiązków z zakresu SMS. Zakres szkolenia bezpieczeństwa jest odpowiedni do zaangażowania w SMS każdego z pracowników.

4.2 Rozpowszechnianie doświadczeń pochodzących z badania zdarzeń

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalne sposoby rozpowszechniania, które zapewniają, że wszyscy pracownicy są w pełni świadomi SMS, przekazują informacje krytyczne dla bezpieczeństwa i wyjaśniają przyczyny podejmowania konkretnych działań z zakresu bezpieczeństwa oraz przyczyny wprowadzania lub zmiany procedur bezpieczeństwa.

ZAŁĄCZNIK D. PRZEPISY RAMOWE KRAJOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA

W niniejszym załączniku zawarto przepisy ramowe dla implementacji i utrzymywania krajowego programu bezpieczeństwa (KPB) przez państwo. KPB jest systemem zarządzania do zarządzania bezpieczeństwem przez państwo. Przepisy ramowe obejmują cztery części składowe i jedenaście elementów, niżej określonych. Implementacja KPB jest współmierna do wielkości i złożoności państwowego systemu lotnictwa i może wymagać koordynacji między różnymi władzami odpowiedzialnymi za poszczególne elementy, spełniające różne funkcje w państwie. Przepisy ramowe KPB zawarte w niniejszym załączniku i przepisy ramowe systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) określone w dodatku 6 muszą być postrzegane jako uzupełniające w stosunku do siebie, ale jednocześnie oddzielne przepisy ramowe. Niniejszy załącznik obejmuje także krótki opis każdego z elementów przepisów ramowych.

1. Krajowa polityka i cele bezpieczeństwa

- 1.1. Krajowe ramy legislacyjne w zakresie bezpieczeństwa
- 1.2. Krajowe obowiązki i odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa
- 1.3. Badanie wypadków i incydentów
- 1.4. Polityka wykonawcza

2. Krajowe zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

- 2.1. Wymagania bezpieczeństwa dotyczące SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego
- 2.2. Porozumienie w sprawie poziomu bezpieczeństwa instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

3. Krajowe zapewnianie bezpieczeństwa

- 3.1. Nadzór bezpieczeństwa
- 3.2. Gromadzenie, analiza i wymiana danych bezpieczeństwa
- 3.3. Określanie obszarów szczególnie istotnych dla nadzoru z powodu zgromadzonych danych bezpieczeństwa

4. Krajowe promowanie bezpieczeństwa

- 4.1. Wewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa
- 4.2. Zewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Uwaga. – W kontekście niniejszego załącznika, wyrażenie „instytucja zapewniająca” odnosi się do wszelkich organizacji zapewniających usługi w zakresie lotnictwa. Wyrażenie obejmuje zatwierdzone organizacje szkoleniowe, które są narażone na ryzyko związane z bezpieczeństwem podczas zapewniania ich służb, operatorów statków powietrznych, zatwierdzone organizacje serwisowe, organizacje odpowiedzialne za projektowanie typu lub produkcję statków powietrznych, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i lotniska certyfikowane, w zależności od przypadku.

1. Krajowa polityka i cele bezpieczeństwa

1.1 Krajowe ramy legislacyjne w zakresie bezpieczeństwa

Państwo publikuje krajowe ramy legislacyjne i przepisy szczególne w zakresie bezpieczeństwa, które określają w jaki sposób państwo będzie prowadzić zarządzanie bezpieczeństwem w państwie. Obejmuje to udział krajowych organizacji lotniczych w konkretnych działaniach, związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w państwie oraz ustalenie zadań, obowiązków i powiązań z takimi organizacjami. Ramy legislacyjne i przepisy szczególne w zakresie bezpieczeństwa są poddawane okresowemu przeglądowi w celu zapewnienia, że są nadal użyteczne i właściwe dla państwa.

1.2 Krajowe ramy legislacyjne w zakresie bezpieczeństwa

Państwo identyfikuje, określa i dokumentuje wymagania, obowiązki i odpowiedzialności za ustanowienie i utrzymywanie KPB. Obejmuje to wytyczne do planowania, organizacji, tworzenia, utrzymywania, kontroli i ciągłej poprawy KPB w sposób, który spełnia krajowe cele bezpieczeństwa. Obejmuje także wyraźne postanowienie o zapewnieniu niezbędnych zasobów do implementacji KPB.

1.3 Badanie wypadków i incydentów

Państwo ustanawia niezależny proces badania wypadków i incydentów, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie stanowienie o winie czy odpowiedzialności. Takie badania wspierają zarządzanie bezpieczeństwem w państwie. W ramach funkcjonowania KPB, państwo utrzymuje niezależność organizacji badających wypadki i incydenty od innych krajowych organizacji lotnictwa.

1.4 Polityka wykonawcza

Państwo ogłasza politykę wykonawczą, która ustanawia warunki i okoliczności, w których instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego są upoważnione do rozwiązywania niektórych problemów związanych z bezpieczeństwem wewnętrznie, tj. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, za zgodą właściwej władzy państwowej. W polityce wykonawczej ustanawia się także warunki i okoliczności, w których rozwiązuje się problemy związane z bezpieczeństwem, z zastosowaniem procedur wykonawczych.

2. Krajowe zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

2.1 Wymagania bezpieczeństwa dotyczące SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

Państwo ustanawia kontrolę nad sposobem identyfikowania zagrożeń i zarządzaniem ryzykiem bezpieczeństwa przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obejmuje to wymagania, szczególne regulacje operacyjne i politykę implementacji SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Wymagania, szczególne regulacje operacyjne i polityka implementacji są poddawane okresowemu przeglądowi w celu zapewnienia, że są nadal użyteczne i właściwe dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

2.2 Porozumienie w sprawie poziomu bezpieczeństwa instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

Państwo uzgadnia z poszczególnymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego poziom bezpieczeństwa ich SZB. Uzgodniony poziom bezpieczeństwa SZB konkretnej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego jest poddawany okresowemu przeglądowi w celu zapewnienia, że jest nadal użyteczny i właściwy dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

3. Krajowe zapewnianie bezpieczeństwa

3.1 Nadzór bezpieczeństwa

Państwo ustanawia mechanizmy do zapewnienia skutecznego monitoringu ośmiu elementów krytycznych funkcji nadzoru bezpieczeństwa. Państwo ustanawia także mechanizmy do zapewnienia, że identyfikacja zagrożeń i zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego jest zgodne z przepisami (wymagania, szczególne regulacje operacyjne i polityka implementacji). Te mechanizmy obejmują inspekcje, audyty i przeglądy, w celu zapewnienia, że wymagania przepisów w zakresie ryzyka bezpieczeństwa są odpowiednio zintegrowane w SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, że są przestrzegane oraz że odnoszą zamierzony skutek na ryzyko bezpieczeństwa.

3.2 Gromadzenie, analiza i wymiana danych bezpieczeństwa

Państwo ustanawia mechanizmy do zapewnienia gromadzenia i przechowywania danych o zagrożeniach i ryzykach bezpieczeństwa, zarówno na poziomie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, jak i państwowym. Państwo ustanawia także mechanizmy do uzyskiwania informacji ze zgromadzonych danych oraz do aktywnej wymiany informacji z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub innymi państwami, w zależności od potrzeby.

3.3 Określanie obszarów, szczególnie istotnych dla nadzoru z powodu zgromadzonych danych bezpieczeństwa

Państwo ustanawia procedury, mające na celu określenie obszarów priorytetowych dla inspekcji, audytów i przeglądów, ze względu na szczególne zainteresowanie z punktu widzenia bezpieczeństwa, zidentyfikowane dzięki analizie danych o zagrożeniach, ich skutkach na operacje i ocenie ryzyka bezpieczeństwa.

4. Krajowe promowanie bezpieczeństwa

4.1 Wewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Państwo zapewnia szkolenia oraz buduje świadomość i dwustronną komunikację informacji istotnych dla bezpieczeństwa, w celu wspierania, w ramach krajowych organizacji lotniczych, rozwoju kultury organizacyjnej, która promuje efektywne i skuteczne SZB.

4.2 Zewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Państwo zapewnia edukację oraz promuje świadomość ryzyka bezpieczeństwa i dwustronną komunikację informacji istotnych dla bezpieczeństwa, w celu wspierania, wśród instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, rozwoju kultury organizacyjnej, która promuje efektywne i skuteczne SZB.

10

OBWIESZCZENIE NR 3 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 lutego 2011 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu zmiany 56 do Załącznika 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia zmianę 56 do Załącznika 4 – „Mapy lotnicze” do Konwencji o międzynarodowym lot-

nictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętą przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

Załącznik do Obwieszczenia nr 3
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 9 lutego 2011 r.

ZMIANA 56 DO MIĘDZYNARODOWYCH NORM I ZALECANYCH METOD POSTĘPOWANIA

MAPY LOTNICZE

ZAŁĄCZNIK 4 DO KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

Zmiana obowiązująca od 18 listopada 2010 r.

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Droga kołowania powietrznego/air taxiway. Określona ścieżka na powierzchni drogi startowej, wytyczona dla celów kołowania powietrznego podlotu śmigłowców.

Lotnicza trasa tranzytowa/air transit route. Wydzielona trasa dla celów tranzytu powietrznego śmigłowców.

Stanowisko postojowe śmigłowca/helicopter stand. Stanowisko postojowe statku powietrznego przeznaczone do parkowania śmigłowców, w którym wykonywane są operacje kołowania naziemnego oraz przyziemienia i wzloty śmigłowców podczas wykonywania operacji kołowania powietrznego.

Trasa kołowania/taxi-route. Wydzielona droga przeznaczona dla przemieszczania się śmigłowców z jednej części heliportu do drugiej. Trasa kołowania zawiera powietrzną lub naziemną drogę kołowania śmigłowców, która jest wyznaczona w osi trasy kołowania.

ROZDZIAŁ 2. PRZEPISY OGÓLNE

2.28 2.17 Dane lotnicze

2.17.5 Elektroniczne zestawy danych lotniczych należy zabezpieczać włączając do nich sumę kontrolną CRC (cykliczna kontrola nadmiarowa) realizowaną przez aplikację przetwarzającą zestawy danych. Ma to zastosowanie do zabezpieczenia poziomów spójności zestawów danych, określonych w pkt. 2.7.13.

2.17.6 ~~**Zalecenie.** W celu zapewnienia poziomu spójności zwykłych danych lotniczych, zgodnie z klasyfikacją podaną w punkcie 2.17.3, należy zastosować 16-bitowy algorytm cyklicznej kontroli nadmiarowej (CRC).~~

ROZDZIAŁ 5. MAPA TERENU I PRZESZKÓD LOTNISKOWYCH – ICAO (ELEKTRONICZNA)

2.29 5.2 Dostępność

5.2.1 Mapa Terenu i Przeszkód Lotniskowych – ICAO (elektroniczna) będzie dostępna od 12 listopada 2015 roku, w sposób przedstawiony w punkcie 1.3.2 dla lotnisk regularnie wykorzystywanych przez międzynarodowe lotnictwo cywilne.

DODATEK 6. WYMAGANIA DOTYCZĄCE JAKOŚCI DANYCH LOTNICZYCH

Tabela 1. Szerokość i długość geograficzna

Szerokość i długość geograficzna	Rozdzielczość mapy	Klasyfikacja spójności
Punkty graniczne stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D), poza granicami CTA/CTR	zgodnie z mapą	1×10^{-3} zwykła
Punkty graniczne stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D), wewnątrz granicy CTA/CTR	zgodnie z mapą	1×10^{-5} ważna
Punkty graniczne CTA/CTR	zgodnie z mapą	1×10^{-5} ważna
Koniec drogi startowej (punkt wyrównania ścieżki podejścia)	1 sekunda	1×10^{-8} krytyczna

11

KOMUNIKAT NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 stycznia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1170/10

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 17 października 2010 r., na samolocie ultralekkim Sky-ranger zarejestrowanym w Republice Czeskiej, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Właściciel samolotu ultralekkiego, postanowił po dłuższym (3-4 tygodnie) okresie postoju na otwartej przestrzeni „przepalić” silnik. W zbiorniku paliwa o pojemności około 60 litrów znajdowało się ok. 20 litrów paliwa. Chcąc wykonać lot, właściciel dołał jeszcze około 20 litrów paliwa. Po przeprowadzeniu próby silnika, która wg właściciela przebiegła normalnie postanowił wykonać lot. Po starcie na wysokości około 20 m silnik na chwilę zmniejszył obroty. Właściciel kontynuował start, jednak po chwili obroty silnika zaczęły zmniejszać się na tyle, że samolot zaczął opadać. Pilot samolotu, znający teren wokół swojej posesji, postanowił wylądować na polu za lasem. Jednak nie było to możliwe i wykonał udane lądowanie w lesie, w którym rosły drzewa mające pnie o małej średnicy. Właściciel nie doznał żadnych obrażeń, a samolot został lekko uszkodzony.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, biorąc pod uwagę dotychczasowe ustalenia (nieposiadanie przez osobę pilotującą jakichkolwiek uprawnień lotniczych oraz brak ważnego pozwolenia na wyko-

nywanie lotów), postanowiła odstąpić od badania zdarzenia lotniczego, w oparciu o art. 135 ust. 6 punkt 1 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.), który stanowi:

„W przypadku stwierdzenia, że: [...]

- 1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, [...];
- 3) statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami [...]

Jednocześnie PKBWL uznaje, iż przyczyną spadku mocy silnika była obecność znaczącej ilości wody w paliwie, co w konsekwencji doprowadziło do przymusowego lądowania w lesie.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Właścicielom statków powietrznych, przypomina się o obowiązku:

- zgłoszenia Prezesowi Urzędu stałego pobytu obcego statku powietrznego w Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli okres ten jest dłuższy niż 3 miesiące,
- zgłoszenia Prezesowi Urzędu stałego pobytu polskiego statku powietrznego za granicą, jeżeli stały pobyt polskiego statku powietrznego jest dłuższy niż 6 miesięcy.

Obowiązki te wynikają z § 9 i 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych przez obce cywilne statki powietrzne oraz stałego pobytu polskich cywilnych statków powietrznych za granicą i obcych cywilnych statków powietrznych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 94, poz. 916).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

12

KOMUNIKAT NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 stycznia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 367/08

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 19 czerwca 2008 r. na samolocie Cessna 172, na którym lot wykonywał uczeń-pilot, lat 43, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej „System szkolenia – O2”

oraz do kategorii: „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „Brak kwalifikacji – H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot-uczeń wykonywał lot samodzielny po kręgu nadlotniskowym. Podczas lądowania, nad progiem drogi startowej, samolot wzniósł się na około 2-3 m, na co uczeń-pilot zareagował dodaniem obrotów. Samolot przepadł na lewą i przednią goleń, podpierając się lewym skrzydłem. Później nastąpiło odbicie się samolotu, z jednoczesną utratą kierunku w lewo o ok. 30°. Po przemieszczeniu się na odległość 111,7 m samolot pochylił się na silnik i doszło do uderzenia śmigłem o betonową drogę startową. Zatrzymanie samolotu nastąpiło w odległości 148 m od pierwszego zetknięcia się z drogą startową. Pilot wyłączył silnik. Do samolotu podjechał samochodem instruktor miejscowego aeroklubu i wyłączył kran paliwa, iskrowniki i akumulator, następnie pomógł wydostać się pilotowi z kabiny. Uczeń-pilot nie odniósł żadnego obrażenia.

W wyniku uderzenia samolotu o beton doszło do: uszkodzenia przedniego podwozia, uszkodzenia lewej końcówki skrzydła wraz z owiewką, uszkodzenie dolnego i górnego pokrycia lewego skrzydła, zniszczenia śmigła, uszkodzenia silnika, uszkodzenie obręczy przedniego koła, uszkodzenie końcówki krawędzi spływu lotki, naruszenie mocowania goleni do kadłuba.

Uczeń-pilot posiadał nalot całkowity 24 godziny, w tym z instruktorem 124 loty w czasie 21 go-

dzin 34 minut, samodzielnie 18 lotów w czasie 2 godzin 44 minut. Lądowanie odbyło się z kursem 10°, wiatr do lądowania był zmienny z kierunku 170°-190°, prędkość wiatru 6-12 kt, turbulencja słaba do umiarkowanej.

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

- kwadrat, z którego odbywało się kierowanie lotami, był przesunięty o około 300 m od miejsca przyziemienia i 200 m od osi pasa, uniemożliwiając dokładną obserwację momentu wyrównania i ocenę prędkości na podejściu, co jak potwierdził instruktor prowadzący, wykluczało racjonalną ingerencję kierującego lotami i mogło mieć wpływ na zaistnienie wypadku;
- uczeń-pilot miał problemy z oceną sytuacji w ostatniej fazie lotu. Na 23 dni lotne, w terminie od 18 kwietnia do 18 czerwca, aż w ośmiu przypadkach są uwagi świadczące o kłopotach, jakie miał uczeń w ostatniej fazie lotu. Uwagi te dotyczyły nieutrzymywania prędkości, nieutrzymywania kierunku oraz zbyt małego dobierania sterownicy przed przyziemieniem. Można z tego wnioskować, że pilot miał trudności z poprawną oceną sytuacji w ostatniej fazie lądowania.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania polegający na niewłaściwym zakończeniu wyrównania, dopuszczeniu do wzniesienia się samolotu na wysokość 2-3 m, czego konsekwencją było twarde przyziemienie na podwozie przednie i lewe koło podwozia głównego, następnie przy braku reakcji, dopuszczenie do ponownego odbicia się samolotu bez prędkości, utraty kierunku o 30° w lewo oraz zaczepienia skrzydłem i śmigłem o pas.

Czynnikami sprzyjającymi popełnieniu błędów były:

- brak umiejętności poprawiania błędów podczas lądowania;
- brak reakcji instruktora nadzorującego lot.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

- 4.1. Spowodować wprowadzenie do programów szkolenia lotniczego zajęć teoretycznych i lotów praktycznych na poprawianie błędów podczas startu i lądowania.
- 4.2. Doprowadzić do egzekwowania od szkolących się pilotów wiedzy z poprawiania błędów podczas startu i lądowania.

5. Działanie profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

- 5.1. Przypominam kierownictwu podmiotów prowadzących działalność szkoleniową, że odpowiedzialność za prawidłowy proces i metodykę szkolenia lotniczego ucznia-pilota, w tym za procedury związane z dopuszczeniem do lotów samodzielnych, spoczywa na ośrodku szkolenia lotniczego, a w szczególności na HT, instruktorze szkolącym oraz instruktorze sprawdzającym.

Stwierdzenie przez PKBWL niewystarczających umiejętności poprawiania błędów przez ucznia-pilota, podczas lądowania, świadczy o nieprawidłowym sposobie dopuszczenia do wykonywania lotów samodzielnych, co jest poważnym, zagrożeniem bezpieczeństwa wykonywania lotów, niedociągnięciem w metodyce szkolenia

oraz brakiem reakcji kierownictwa ośrodka na nieprawidłowości w szkoleniu. Konsekwencją takiego postępowania może być ograniczenie, a nawet cofnięcie certyfikatu ośrodkowi szkolenia lotniczego.

- 5.2. Zwracam ponownie uwagę środowisku lotniczemu, w szczególności organizatorom szkolenia lotniczego, że proces szkolenia powinien być zgodny z posiadanym certyfikatem, że otrzymanie certyfikatu ULC nie zwalnia z odpowiedzialności za spełnianie wymagań bezpieczeństwa lotniczego przez cały okres obowiązywania certyfikatu.
- 5.3. W Ośrodku Szkolenia Lotniczego, w którym zaistniał wypadek lotniczy z udziałem ucznia-pilota, będę z urzędu wszczynał procedurę zawieszenia certyfikatu ośrodka.
- 5.4. W stosunku do instruktora-pilota nadzorującego szkolenie ucznia-pilota, który uczestniczył w wypadku lotniczym, wszczynam z urzędu działanie administracyjne, polegające na zawieszeniu uprawnień instruktorskich na szkolenie lotnicze, do czasu przeprowadzenia pozytywnej weryfikacji instruktora.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

13

**KOMUNIKAT NR 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 lutego 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 689/10

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 10 lipca 2010 r., na motolotni Hazard 12, na której lot wykonywał pilot motolotniowy, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Dwaj piloci zaplanowali wspólny lot motolotnią po trasie. Start nastąpił około godz. 19.15 LMT. Lot wykonywany był na wysokościach pomiędzy 400 a 150 m AGL. Po minięciu lądowiska w Grądach, kontynuowali lot w kierunku Łomży. Piloci utrzymywali separację między sobą około 50 m odległości i około 30 m wysokości. Po przełocie nad zwartą zabudową m. Szczepankowa, pilot motolotni prowadzącej i lecącej niżej zaczął zmniejszać wysokość lotu. Lot obserwowany był przez dwie osoby, które szły polną drogą w kierunku nadlatujących motolotni. Pilot motolotni pomachał do nich ręką. Gdy motolotnia, w ocenie idących drogą osób, była na wysokości około 10 m i około 15-30 m przed nimi, zderzyła się z przewodem biegnącej prawie prostopadle do kierunku lotu linii elektrycznej. Po zderzeniu z przewodem linii elektrycznej motolotnia zderzyła się z ziemią. Pilot motolotni poniósł śmierć na miejscu wypadku.

W czasie zaistnienia wypadku, widzialność była dobra, wiatr był słaby, nie występowały podmuchy termiczne. Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie wypadku.

Pilot, lat 53, posiadał świadectwo kwalifikacji pilota motolotni ważne do 26 października 2010 r., z uprawnieniami do lotów z pasażerem (CP), oraz do wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego bez prawa wykonywania napraw i regulacji. Latanie na motolotniach pilot rozpoczął w 1999 r. Do czasu wypadku uzyskał nalot samodzielny 815 godzin. Ponadto pilot szkolił się do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było obniżenie wysokości lotu motolotni poniżej wysokości bezpiecznej, co spowodowało zderzenie z przeszkodą terenową – linią elektryczną.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

14

KOMUNIKAT NR 5 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 lutego 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 473/09

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 lipca 2009 r., na samolocie Cessna T182T,

pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, właściciel samolotu, zaplanował wykonanie lotów zapoznawczych na samolocie Cessna T182T, po kręgu nadlotniskowym w nocy, na lotnisku aeroklubowym. O przygotowanie do

tych lotów pilot poprosił znajomego instruktora samolotowego. Osoba ta przypomniała pilotowi zasady lotu po kręgu w nocy, zwracając uwagę na widoczność pobliskich obiektów i oświetlenie pasa startowego. Po tych przygotowaniach pilot oraz osoba towarzysząca – doświadczony instruktor, zajęli miejsca w kabinie i wystartowali. Po wykonaniu III zakrętu pilot zredukował prędkość, wychylił klapy do położenia 10° i zniżył się do IV zakrętu. Oświetlenie pasa było dobrze widoczne. Po wyprowadzeniu z IV zakrętu pilot włączył reflektor lądowania. Z wysokości ok. 500 ft AGL, lampy progu pasa i lampy krawędziowe były dobrze widoczne. Na prostej do lądowania pilot stracił kontakt wzrokowy z lampami progu pasa, widział jednak światła krawędziowe pasa lądowania na dalszym odcinku. W pewnym momencie podczas dalszego wykonywania podejścia doszło do kontaktu samolotu z koroną dużego drzewa. Pilot wykonał lądowanie na pasie w wyznaczonym miejscu. Po skotowaniu pod hangar okazało się, że samolot jest poważnie uszkodzony. Pilot i towarzyszący mu instruktor nie odnieśli obrażeń.

Dowódca statku powietrznego, lat 60, posiadał nalot ogólny pilota na samolotach 142 godziny 15 minut, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek wykonał 25 lotów, w czasie 23 godziny 7 minut (wyłącznie w dzień). Licencja pilota samolotowego turystycznego PPL(A) ważna do 16.10.2012 r., a uprawnienie SEP(L) ważne do 15.10.2009 r. Poza tym, pilot ma wpisane do licencji uprawnienie do lotów nocnych VFR. Pilot przed wypadkiem miał miesięczną przerwę w lotach. W ostatnim okresie wykonywał loty wyłącznie na samolocie, na którym nastąpił wypadek.

Osoba towarzysząca, pilot zawodowy z uprawnieniami instruktora-pilota posiadał nalot ogólny na samolotach 3643 godziny 14 minut, w tym na typie, na którym nastąpił wypadek około 300 godzin.

Prognoza pogody na okres, w którym był wykonywany lot:

Wiatr przyziemny: 260 - 300°, 3 – 8 kt, w rejonie CB porywy do 25 kt.

Wiatr na wysokości:

300 m AGL: 310 - 330°, 10 – 20 kt
600 m AGL: 310 - 330°, 10 – 20 kt
1000 m AGL: 310 - 330°, 10 – 20 kt

Zjawiska: początkowo lokalnie SHRA, TSRA, w II połowie okresu lokalnie BR, możliwość FG.

Widzialność: ponad 10 km, 3 – 5 km, SHRA, TSRA, BR, 500 - 800 FG.

Chmury m AMSL: BKN - SCT SC CU 1200 – 1600 / 2500 - 3000, SCT AC 3000 / 3500, STC CI powyżej 6000, lokalnie izolowane CB 800 – 1000 / 10000.

Turbulencja: umiarkowana, w CB silna.

Informacje pozyskane zarówno od służby meteorologicznej, jak i oświadczeń pilota oraz od obecnego na pokładzie instruktora, a także brak turbulencji w czasie lotu, pozwalają wykluczyć obecność chmur Cb w rejonie lotniska.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były: płaski tor podchodzenia do lądowania oraz niewłaściwe rozłożenie uwagi pilota podczas zniżania po IV zakręcie, co doprowadziło do niebezpiecznego obniżenia lotu i zderzenia z przeszkodą.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były: brak doświadczenia pilota w lotach nocnych na typie, na którym nastąpił wypadek, oraz brak reakcji na błędy pilota ze strony osoby towarzyszącej – doświadczonego instruktora, który znajdował się w kabinie i miał możliwość werbalnej, a nawet czynnej interwencji w krytycznej sytuacji.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

15

KOMUNIKAT NR 6 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 lutego 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 556/09

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 23 lipca 2009 r., na szybowcu SZD-50-3 Puchacz, na którym lot wykonywali uczeń-pilot, lat 15, oraz instruktor-pilot, lat 62, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „System szkolenia – O2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Żałoga w składzie uczeń-pilot oraz instruktor-pilot, wystartowała za samolotem Zlin-526ML z lotniska aeroklubowego, do lotu szkolnego po kręgu, wg zad. A/II, ćw.2 (Programu szkolenia szybowcowego Aeroklubu Polskiego). Początkowo rozbieg zespołu przebiegał normalnie, ale rozpędzanie w fazie wytrzymania do prędkości 120 km/h było wolniejsze niż zwykle. Zespół przeszedł na wzniesienie z wolniejszym niż zwykle naborem wysokości. Na wysokości 20-30 m pilot samolotu zauważył wyczuwalne drgania samolotu i spadek prędkości do ok. 100 km/h. Z uwagi na przeszkody na kierunku startu i lekko wznoszący się teren za lotniskiem, pilot samolotu rozpoczął wykonywanie zakrętu w prawo z bardzo małym przechyleniem i na kłapach w położeniu startowym, ponieważ próba zamknięcia kłap skutkowałą przepadaniem. Po wykonaniu zakrętu o około 90°, pilot samolotu nadał przez radiostację „Puchacz wyczep się”, ale załoga szybowca tego polecenia nie wykonała. W tych okolicznościach pilot samolotu próbował wykonać dowrót zespołu do lotniska. W trakcie zakrętu nastąpiło przepadnięcie samolotu, a załoga szybowca straciła z nim kontakt wzrokowy. Dopiero wtedy instruktor-pilot wyczepił linę szybowca. Samolot bez obciążenia szybowcem rozpędził się i po dolocie do lotniska wylądował z wiatrem. Szybowiec po wyczepieniu zderzył się z koronami drzew, spadł na teren

posesji przylegającej do lasu. Załoga szybowca o własnych siłach opuściła kabinę. Uczeń-pilot doznał powierzchownego zranienia lewej nogi pod kolanem, a u instruktora nie stwierdzono jakichkolwiek obrażeń. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

Pilot samolotu holującego posiada licencję pilota samolotowego turystycznego ważną do 15.04.2010 r. Nalot ogólny na samolotach ok. 635 godzin, w tym na Zlinie-526ML około 47 godzin.

Dowódca statku powietrznego – szybowca, instruktor-pilot, posiadał licencję pilota szybowcowego ważną do 15.04.2014 r., uprawnienie FI-2 ważne do 17.07.2011 r. Nalot ogólny na szybowcach 590 godzin 23 minuty, w tym jako instruktor 95 godzin 24 minuty.

Uczeń-pilot szybowcowy ukończył teoretyczny kurs szybowcowy, zaliczając z wynikiem pozytywnym wymagane egzaminy i został dopuszczony do szkolenia praktycznego. Do chwili wypadku uczeń-pilot wykonał 7 lotów z instruktorem w łącznym czasie 1 godzina 1 minuta.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na przebieg zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niewłaściwe zablokowanie hamulców aerodynamicznych szybowca przez ucznia-pilota i brak kontroli tej czynności przez instruktora, co doprowadziło do ich otwarcia podczas startu zespołu;
- brak kontroli przez instruktora konfiguracji szybowca w czasie lotu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- niewłaściwy nadzór instruktora nad czynnościami ucznia-pilota podczas przygotowania do startu;
- niewłaściwa obserwacja startującego zespołu przez instruktora kierującego startem;
- niezauważenie przez pilota samolotu holującego w lusterku wstecznym otwartych

hamulców aerodynamicznych szybowca po zaistnieniu sytuacji awaryjnej.

4. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń dotyczące bezpieczeństwa.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

5.1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego działając na podstawie art. 61 § 1 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) w dniu 24 lipca 2009 r., wszczął z urzędu postępowanie w sprawie zawieszenia certyfikatu Ośrodkowi Szkolenia Lotniczego organizującemu lot opisany w tym komunikacie.

5.2. Ośrodek Szkolenia Lotniczego w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek, podjął następujące działania profilaktyczne:

- przeprowadził zajęcia z pilotami holującymi szybowce na temat: „Sposób postępowania w sytuacji utraty mocy przez zespół napędowy w czasie startu i na wznoszeniu oraz rozmieszczenie terenów przystosowanych do awaryjnego lądowania w terenie przygodnym”;

- przeprowadził szkolenie metodyczne z instruktorami szybowcowymi na temat „Sprawdzenia listy startowej z położeniem nacisku na czynności i sprawdzenie statku powietrznego przez pilota przed startem”;
- ograniczył do niezbędnego minimum wykonywanie lotów szkolnych przy temperaturach powyżej 28°C, wprowadzając odpowiednie zapisy do dokumentacji szkoleniowej ośrodka.

5.3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego mając na uwadze fakt, że Ośrodek Szkolenia Lotniczego, niezwłocznie po zdarzeniu lotniczym podjął czynności zmierzające do wyjaśnienia przyczyny zdarzenia (współpraca z PKBWL), jak również dołożył starań w celu kontynuowania bezpiecznego szkolenia lotniczego, a przeprowadzone dodatkowo przez Urząd postępowanie w sprawie, nie wskazało na nieprawidłowości w prowadzonym szkoleniu działając na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w dniu 31 lipca 2009 r., – umorzył postępowanie wszczęte w dniu 24 lipca 2009 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

16

KOMUNIKAT NR 7 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 558/10

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 19 czerwca 2010 r., na spadochronie Balance 260, na którym pierwszy skok wykonywał uczeńskoczek, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Uczeń-skoczek wykonywał skok z samoczynnym otwarciem spadochronu (lina desantowa) z wysokości 1500 m AGL. Po oddzieleniu się ucznia-skoczka od samolotu nastąpiło prawidłowe otwarcie czaszy głównej. Skoczek prawidłowo manewrował spadochronem i wykonał podejście do lądowania pod wiatr w wyznaczonym rejonie lotniska. Na wysokości około 10-15 m ściągnął uchwyty sterownicze do 50%, a na wysokości 2-3 m do 75% zakresu hamowania. Po przyziemieniu wykonał przewrót w przód. Skoczek nie wstawał z ziemi i sygnalizował potrzebę udzielenia mu pomocy. Przy pomocy jednego ze skoczków, uczeń-skoczek doszedł na start spadochronowy, gdzie organizator skoków zdecydował o przetransportowaniu ucznia-skoczka do szpitala w celu wykonania ba-

dań. W szpitalu stwierdzono złamanie kostki bocznej kości strzałkowej nogi prawej.

Prędkość wiatru przy ziemi podczas skoku wynosiła 1-2 m/s.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice skoku polegający na przyziemieniu na nie w pełni zahamowanym spadochronie.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

17

KOMUNIKAT NR 8 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 717/10

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 17 lipca 2010 r., na samolocie ultralekkim Dallach D4BK Fascination zarejestrowanym w Republice Czeskiej, na którym lot wykonywał pilot samolotów ultralekkich, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wykonywał przelot nawigacyjny z Zabrehu (LKZA) do Łososiny Dolnej (EPNL). Do lotu wystar-

tował około godziny 08:40 i około 09:30 nawiązał łączność z kierującym lotami na lotnisku docelowym. Po zgłoszeniu pozycji „z wiatrem”, w prawym kręgu, pilot wypuścił podwozie. Pilot postanowił lądować z lewej strony znaków i w odległości około 150 m od linii znaków, gdzie była wyższa trawa, uznając, że lądowanie będzie bardziej „miękkie”. Było to poza wyznaczonym pasem do lądowania, ale w granicach użytkowej części lotniska. Podejście do lądowania oraz lądowanie pilot wykonał na kłapach wychylonych do pozycji 30° przy prędkości 120 km/h, a w fazie wyrównania 110 km/h. Prędkości podejścia oraz przyziemienia przekraczały o około 20 km/h prędkości zalecane Instrukcją Użytkowania w Locie. Podczas przyziemienia nastąpiło odbicie samolotu od ziemi, a następnie powtórne dynamiczne przyziemienie na przednie koło. Spowodowało to wylamanie przedniej nogi z konstrukcji. Samolot zatrzymał się po około 130 m dobiegu ze złożonym podwoziem, wykonując obrót wokół osi pionowej w prawo o około 130°. Pilot nie odniósł obrażeń.

Dowódca statku powietrznego, lat 54, posiadał licencję pilota samolotów ultralekkich wydaną przez Letecká Amatérská Asociace České Republiky (LAA ČR), ważną do 22.09.2011 r. Nalot ogólny na samolotach ultralekkich wynosił 54 godziny 47 minut, z czego 21 godzin 43 minuty na typie, na którym wystąpił wypadek. Nalot zwerifikowano na podstawie książki lotów pilota samolotu ultralekkiego.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niewłaściwy wybór miejsca lądowania (poza wyznaczonym i wykoszonym pasem lądowania);

- zbyt duża prędkość lotu w końcowej fazie podejścia do lądowania oraz podczas przyziemienia, w wyniku czego nastąpiło odbicie samolotu od nawierzchni;
- nieumiejętne poprawianie błędu lądowania, poprzez wychylenie drążka sterowego od siebie po odbiciu, w wyniku czego nastąpiło twarde przyziemienie na podwozie przednie.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było niewielkie doświadczenie pilota, szczególnie na typie na którym nastąpił wypadek.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

18

KOMUNIKAT NR 9 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 144/07

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

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 28 kwietnia 2007 r., na szybowcu SZD-42-42-2 Jantar 2B, na którym lot wykonywał pilot szybowcowy klasyfikując do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej **„Obsługa techniczna – O10”**.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu lotniczego:

Podczas prawidłowego lądowania na lotnisku EPBA, na dobieg, nastąpiło wysunięcie steru kierunku z zawiasów, spowodowane odspojeniem właminowanego łożyska dolnego mocowania steru kierunku do kadłuba, w wyniku czego ster odpadł.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu było wadliwe właminowanie łożyska dolnego mocowania steru kierunku w kadłubie w wyniku niefachowej naprawy. Naprawę wykonano prawdopodobnie w trakcie zawodów poza lotniskiem macierzystym i nie zgłoszono służbie technicznej Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Charakter uszkodzenia i jego lokalizacja powodowały, że usterka ta nie była wykryta podczas przeglądów przedlotowych.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było wielokrotne lądowanie szybowca w terenie przygodnym, gdzie nierówności nawierzchni powodują dynamiczne obciążanie elementów struktury oraz związany z tym wielokrotny załadunek i wyładunek szybowca na wózek transportowy, podczas

którego także mogło dojść do stopniowego osłabiania tego połączenia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

19

KOMUNIKAT NR 10 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 610/09

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 1 sierpnia 2009 r., na samolocie Super Skybolt, na którym lot wykonywał pilot samolotowy turystyczny, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”
w grupie przyczynowej: **„Uszkodzenie konstrukcji – T5”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Samolot wystartował z lotniska do lotu trasowego. Po około półgodzinnym locie pilot wykonał podejście do lądowania. Podejście do lądowania odbywało się pod słońce. Pilot wykonał „twarde” przyziemienie i po dwukrotnym odbiciu się od płaszczyzny lotniska (tzw. „kangury”), wykonał odejście na drugi krąg. Podczas drugiego lądowania, po delikatnym przyziemieniu, pod koniec dobiegu wraz ze spadkiem prędkości nastąpiło „rozejście się” kół podwozia głównego i samolot osiadł na dolnej części kadłuba. Tuż przed zatrzymaniem samolot obrócił się o ok. 90° w prawo.

Dowódca statku powietrznego, lat 37, posiadał licencję PPL (A), ważną do 20.03.2012 r., z uprawnieniami SEP (L) ważnymi do 24.02.2011 r. Nalot ogólny na samolotach 227 godzin, z czego 121 godzin na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki meteorologiczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było pęknięcie zmęczeniowe kratownicy, które w połączeniu z „twardym” przyziemieniem doprowadziło do uszkodzenia mocowania podwozia głównego.

Okoliczności sprzyjające:

- cechy konstrukcyjne kratownicy kadłuba i zamocowania podwozia głównego;
- lądowanie pod słońce;
- ukształtowanie powierzchni drogi startowej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Przekazać producentowi kratownicy kadłuba informacje zawarte w ekspertyzie faktograficznej, która dotyczy pęknięć belki mocowania podwozia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

20

KOMUNIKAT NR 11 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 marca 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 757/09

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 września 2009 r., na samolocie Piper PA-28-181, pilotowanym przez pilota turystycznego samolotowego, lat 57, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot, właściciel samolotu Piper PA-28, wykonywał przelot VFR po trasie Mielec (EPML) - Jelenia Góra (EPJG). Przed startem, pilot dwukrotnie kontaktował się z lotniskiem w Jeleniej Górze, gdzie uzyskał informację, że pogoda na lotnisku docelowym nie spełnia minimów do lotów VFR i zdecydowanie odradzano mu ten lot. Mimo tego, pilot wystartował z Mielca o godzinie 08.50 UTC. Początkowo przelot odbywał się na wysokości 2000 stóp QNH. Warunki meteorologiczne w miejscu startu były dobre, ale prognoza meteorologiczna przewidywała zdecydowane pogorszenie pogody na końcowym odcinku trasy. Po minięciu PZK Ozimek pilot nawiązał o godzinie 10.30 łączność z FIS Poznań, zgłaszając lot do Jeleniej Góry na wysokości 2000 stóp, przy ciśnieniu 1024 hPa. FIS Poznań przyjął zgłoszenie i podał aktualne ciśnienie regionalne 1027 hPa, które pilot ustawił na wysokościomierzu. W drugiej połowie tego odcinka trasy pilot zauważył, że warunki pogodowe pogarszają się. Samolot stopniowo wlatywał, począwszy od południowego trawersu Wrocławia, w obszary pagórkowate i strefę frontową. Podstawa chmur obniżała się, wymuszając stopniowe niżanie samolotu, a widzialność spadała z powodu zamglenia i występującej mżawki. Będąc przed Strzelinem, około godziny 10.50 pilot zgłosił do FIS Poznań obniżenie wysokości lotu do 1500 stóp

QNH. FIS Poznań przyjął tę informację, informując równocześnie pilota, że przestrzeń przed samolotem jest wolna. Około godziny 11.05 FIS Poznań ostrzegł pilota o ruchu w rejonie Świdnicy, a na pytanie o wysokość, pilot przy znacznych zakłóceniach łączności, podał „...600” oraz stwierdził, że występuje „*dosyć duża mgła*”. Około godziny 11.15 świadkowie znajdujący się w okolicy miejscowości Pastewnik – Witomin usłyszeli narastający dźwięk silnika lotniczego, ale samolotu nie widzieli, gdyż w okolicy występowało silne zamglenie, a szczyty wzniesień znajdowały się w chmurach. W pewnym momencie dźwięk silnika ustał i rozległ się huk mocnego uderzenia. Świadkowie udali się w tym kierunku i znaleźli w lesie, w pobliżu szczytu góry Popiel (około 670 m n.p.m.) rozbity samolot, a w nim dwie osoby. Przybyły na miejsce wypadku lekarz pogotowia ratunkowego stwierdził zgon pilota i pasażerki samolotu.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, w raporcie szczegółowo opisała nieprawidłowy przebieg szkolenia pilota w Ośrodku Szkolenia Lotniczego, gdzie pilot zaliczył cały cykl szkolenia do licencji PPL(A). W ramach szkolenia pilot na samolocie Cessna 152 wykonał w okresie od 2 lipca 2008 r. do 21 października 2008 r. 300 lotów, w łącznym czasie 70 godzin 30 minut, w tym jako dowódca wykonał 52 loty, w czasie 13 godzin 34 minut. Było to szkolenie intensywne, skoncentrowane w czasie i systematyczne, ale ilości i czas lotów znacznie przekroczyły minima określone programem szkolenia. Dokumentacja szkolenia praktycznego nie zawiera zapisów bieżącej kontroli umiejętności praktycznych i związanej z nimi znajomości wiedzy stosowanej. Na zakończenie ćwiczeń brak jest wpisu, że uczeń-pilot opanował elementy ćwiczenia w sposób wystarczający na jego zaliczenie i może przejść do kolejnego. Przeloty w ruchu lotniczym kontrolowanym z lądowaniem na obcych lotniskach z zatrzymaniem silnika nie zostały prawidłowo zrealizowane, ponieważ na 4 zalecane loty wykonano tylko 2. Stwierdzono także brak informacji o lądowaniu na innym lotnisku niż lotnisko startu. Fakt przekazania ucznia do drugiego instruktora nie został odnotowany jako decyzja Kierownika Szkolenia – dwóch kolejnych instruktorów zostało dopisanych do tabelki bez akceptacji Kierownika Szkolenia. Instruktor prowadzący, poza typowymi

uwagami na tym etapie szkolenia, w ostatnim swoim wpisie nie przekazuje ucznia do decyzji Kierownika Szkolenia. Nowo wyznaczony instruktor, po wykonanych pierwszych lotach z uczniem-pilotem, nie ocenił jego poziomu i minimalnego zakresu powtórnego szkolenia, tylko kontynuował szkolenie, a uwagi wpisywał tak jak poprzedni instruktor. Instruktorzy po wykonanych lotach nie opisywali błędów popełnianych przez ucznia, a jedynie to, co zostało wykonane w danym locie.

PKBWL podczas prowadzenia badań, ustaliła między innymi:

- Oceniała nawigacyjne przygotowanie lotu przez pilota jako niewystarczające. Pilot nie przeanalizował dostępnych danych meteorologicznych i podjął decyzję wykonania przelotu w warunkach przekraczających jego umiejętności i uprawnienia.
- Na znalezionej na miejscu zdarzenia mapie Jeppesena (tylko arkusz EP-4 nie obejmujący końcowego odcinka trasy) nie było wykreślonej trasy lotu, nie było naniesionych punktów zwrotnych i orientacyjnych oraz nie oznaczono przeszkód terenowych.
- Na miejscu zdarzenia nie znaleziono mapy obejmującej ostatni 75 km odcinek trasy.
- Pilot wystartował na przelot nawigacyjny VFR, pomimo że prognoza meteorologiczna na końcowym odcinku trasy nie spełniała warunków do lotów wg VFR.
- Pilot nie przerwał lotu do lotniska docelowego mimo zdecydowanie pogarszających się warunków meteorologicznych.
- Pilot, wykonując przelot wg przepisów VFR, wykonywał lot w warunkach IMC.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- Podjęcie decyzji o wykonaniu przelotu pomimo wiedzy, że na końcowym odcinku trasy warunki meteorologiczne uniemożliwiają bezpieczny dolot do lotniska docelowego.
- Niewystarczające przygotowanie nawigacyjne przelotu, w tym przede wszystkim brak rzetelnej analizy warunków lotu na poszczególnych odcinkach trasy.
- Brak decyzji o przerwaniu lotu do lotniska docelowego, kiedy warunki meteorologiczne na trasie lotu uległy pogorszeniu, znacznie poniżej minimów określonych w uprawnieniach pilota.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu wypadku było małe doświadczenie i brak krytycznej oceny własnych umiejętności przez pilota-dowódcę statku powietrznego.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Do szkolenia uczniów-pilotów zaawansowanych wiekiem wyznaczać doświadczonych instruktorów.
- 4.2. W przypadku szkolenia uczniów-pilotów wykazujących wyraźny brak predyspozycji do szkolenia lotniczego przeprowadzać z nimi rozmowy o występujących trudnościach i zalecać odstąpienie od dalszego szkolenia, a w szczególnych przypadkach szkolenie prowadzić wg indywidualnych programów.

5. Działanie profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

- 5.1. W wyniku niedociągnięć stwierdzonych podczas audytu w ośrodku szkolenia lotniczego, w którym szkolony był pilot uczestniczący w wypadku, Prezes Urzędu wszczął procedurę zawieszenia certyfikatu.
- 5.2. W przedmiotowym ośrodku nakazano pod nadzorem inspektora Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadzić szkolenie standaryzacyjne dla instruktorów z zakresu metodyki szkolenia.
- 5.3. Ośrodkom szkolenia lotniczego szkolącym na samolotach i śmigłowcach, polecono, aby w Instrukcji Operacyjnej Dział C, zamieścić wykaz standardowych tras przelotów dla uczniów szkolonych do poziomu PPL(A) tak, aby czas lotu był zbliżony do zalecanego w danym zadaniu.
- 5.4. Prezes ULC przyjął regułę, że po każdym wypadku lotniczym, nawet do 5 lat wstecz, w ośrodku szkolenia lotniczego, w którym prowadzone było szkolenie pilota biorącego udział w wypadku, będzie przeprowadzony audyt. Podczas audytu będą sprawdzane: zgodność przebiegu szkolenia z zatwierdzonym programem, poprawność i kompletność dokumentacji szkoleniowej. Ponadto będzie kontrolowane przestrzeganie przez osoby funkcyjne zasad nadzoru nad realizacją szkolenia oraz procedury w oparciu, o które ośrodki szkolenia lotniczego prowadzą nabór instruktorów do szkolenia. Nieprzestrzeganie tych zasad będzie skutkowało wszczynaniem procedury zawieszenia certyfikatu.
- 5.5. Prezes ULC przyjął regułę, że jeśli przeprowadzone po każdym wypadku lotniczym postępowanie wyjaśniające wykaże, iż

działania pilota w sposób oczywisty świadczą o naruszeniu zasad bezpieczeństwa lotów, stosując dyspozycję fakultatywnego przepisu art. 100 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze, za każdym razem będzie wszczynana procedura zawieszenia licencji lub wynikające z niej uprawnienia.

Komentarz

Zwraca się uwagę, że uprawnienia dowódcy załogi wpisane do licencji są dowodem posiadanych umiejętności i zakresu wiedzy lotniczej. Wynikające z tych uprawnień umiejętności i kompetencje są jednocześnie kryterium do podejmowania decyzji o realizacji danej operacji lotniczej. Nieprzestrzeganie zasad i przekraczanie granic umiejętności

oraz wiedzy może doprowadzić do skutków, jakie są opisane w niniejszym komunikacie. Nic, oprócz samodyscypliny i świadomości, nie jest w stanie powstrzymać przed popełnianiem niepotrzebnych, tragicznych w skutkach błędów.

Przypomina się kierownictwu ośrodków szkolenia lotniczego o stosowaniu zasady, aby nie zmieniać instruktora szkolenia podstawowego do momentu zakończenia przez ucznia-pilota lotów samodzielnych. Jeżeli z przyczyn niezależnych zachodzi taka konieczność, to decyzję podejmuje HT ośrodka szkolenia, po wykonaniu lotów sprawdzających. Notatkę o zmianie wpisuje się w dzienniku szkolenia ucznia-pilota.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520-73-14, (22) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520-72-22, (22) 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. (22) 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
