



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 25 października 2011 r.

Nr 16

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJA

- 95 – Nr 36 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2011 r. w sprawie zatwierdzenia zmian struktury przestrzeni powietrznej..... 1799

OGŁOSZENIE

- 96 – Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2011 r. w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Chopina w Warszawie..... 1802

KOMUNIKATY:

- 97 – Nr 67 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 października 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 361/07 1803
- 98 – Nr 68 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 października 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 506/10 1804
- 99 – Nr 69 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 października 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1387/10 1805
- 100 – Nr 70 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 października 2011 r. w sprawie listy kandydatów na koordynatora rozkładów lotów dla Portu Lotniczego Chopina w Warszawie, Portu Lotniczego Poznań – Ławica, Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice..... 1807

95

DECYZJA NR 36 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 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 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⁾ 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, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

- 1) wprowadzenie stałych dróg lotniczych:
Y209, UY 209, Y210, UY210, Z181, UZ181,
Z159, UZ159

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
Y209							
△ KELOD 52°14'02"N 015°53'00"E							
	086	80.0	285 95 [C]	110	↑	18.5	NIL
▲ ARSAP 52°13'41"N 014°42'45"E							
UY209							
△ KELOD 52°14'02"N 015°53'00"E							
	086	80.0	460 285 [C]	290	↑	18.5	NIL
▲ ARSAP 52°13'41"N 014°42'45"E							
Y210							
△ PEKOT 50°23'18"N 017°26'36"E							
	141	205.2	285 95 [C]	110	↑	18.5	CDR 1,2,3 na FL095-FL245 patrz ENR1.3
△ OLUMA 51°53'48"N 015°45'22"E							
	114	80.5	285 95 [C]	110	↑	18.5	CDR 1,2,3 na FL095-FL245 patrz ENR1.3
▲ ARSAP 52°13'41"N 014°42'45"E							
UY210							
△ PEKOT 50°23'18"N 017°26'36"E							
	141	205.2	460 285 [C]	290	↑	18.5	NIL
△ OLUMA 51°53'48"N 015°45'22"E							
	114	80.5	460 285 [C]	290	↑	18.5	NIL
▲ ARSAP 52°13'41"N 014°42'45"E							

Z181							
▲ XIGRI 52°30'39"N 014°36'49"E							
	263	54.2	285 95 [C]		100 ↑	18.5	NIL
△ ELSUP 52°32'24"N 015°24'41"E							
	274	17.8	285 95 [C]		100 ↑	18.5	NIL
△ UBOMI 52°31'11"N 015°40'17"E							
UZ181							
▲ XIGRI 52°30'39"N 014°36'49"E							
	263	54.2	460 285 [C]		300 ↑	18.5	NIL
△ ELSUP 52°32'24"N 015°24'41"E							
	274	17.8	460 285 [C]		300 ↑	18.5	NIL
△ UBOMI 52°31'11"N 015°40'17"E							
Z159							
▲ REGLI 50°01'49"N 017°59'44"E							
	342	121.6	285 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
△ OSKEX 51°05'22"N 017°34'11"E							
	340	85.7	285 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
△ MAVOT 51°49'48"N 017°13'52"E							
	340	14.2	285 95 [C]		100 ↓	18.5	NIL
△ NILPU 51°57'10"N 017°10'30"E							
UZ159							
▲ REGLI 50°01'49"N 017°59'44"E							
	342	121.6	460 285 [C]		300 ↓	18.5	NIL

△ OSKEX 51°05'22"N 017°34'11"E							
	340	85.7	460 285 [C]		300 ↓	18.5	NIL
△ MAVOT 51°49'48"N 017°13'52"E							
	340	14.2	460 285 [C]		300 ↓	18.5	NIL
△ NILPU 51°57'10"N 017°10'30"E							

2) usunięcie stałej drogi lotniczej Y232.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 2011 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

96

**OGŁOSZENIE NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 21 października 2011 r.

w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Chopina w Warszawie

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 oraz w związku z art. 77 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się zmiany opłat lotniskowych dla lotniska Chopina w Warszawie, określone w załączniku do ogłoszenia Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 września 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Okęcie²⁾ (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 165 oraz z 2010 r. Nr 14, poz. 80) w ten sposób, że:

- 1) pkt 1.5.10 otrzymuje brzmienie:
„1.5.10 Polski państwowy statek powietrzny – statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny) lub statek powietrz-

ny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego)”;

- 2) pkt 1.5.11 skreśla się;
3) pkt 7.1 otrzymuje brzmienie:
„7.1 Nie pobiera się opłaty za lądowanie, opłaty hałasowej i opłaty postojowej w odniesieniu do statków powietrznych wykonujących loty w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego, chyba że loty te są wykonywane w ramach prowadzonej działalności gospodarczej”;
4) pkt 7.2 otrzymuje brzmienie:
„7.2 Nie pobiera się opłaty za lądowanie, opłaty hałasowej i opłaty postojowej w odniesieniu do państwowych statków powietrznych wykonujących loty w przypadkach ochrony granic, zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego”;
5) pkt 7.5 skreśla się.

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, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

²⁾ Decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 grudnia 2009 r. o zmianie danych rejestrowych lotniska Warszawa-Okęcie nazwa lotniska Warszawa-Okęcie została zastąpiona nazwą „Lotnisko Chopina w Warszawie”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

97

KOMUNIKAT NR 67 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 października 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 361/07

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 23 sierpnia 2007 r. na lotnisku Poznań-Ławica, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”

w grupach przyczynowych: **„Działanie obsługi naziemnej – E4”** oraz

„Służby zarządzania ruchem lotniczym (ATM) / łączność radiowa (COM) – E2”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Dyżurny Operacyjny Portu (DOP) lotniska Poznań-Ławica (EPPO), po wykonaniu inspekcji lotniska, drogą radiową poprosił o zezwolenie zajęcia drogi startowej (DS) 11 w celu powrotu do budynku portu. Asystent kontrolera TWR nakazał DOP powrót drogą techniczną. Polecenie nie było przekazane w sposób jednoznaczny. DOP nie odebrał właściwie tej informacji i potwierdził zajęcie drogi startowej. Całość korespondencji odbywała się z zakłóceniami. Praktykant-kontroler TWR po sprawdzeniu wzrokowym drogi startowej (według jego oświadczenia) zezwolił załodze samolotu Airbus A-320 na jej zajęcie, a następnie na start. Gdy załoga samolotu rozpoczęła start, asystent kontrolera zauważył samochód DOP na drodze startowej w rejonie progu drogi startowej 11, o czym natychmiast poinformował praktykanta i instruktora TWR. W wyniku tej sytuacji praktykant-kontroler TWR nakazał załodze samolotu Airbus przerwanie operacji startu. Załoga potwierdziła nakaz przerwania startu i zatrzymała samolot po przebyciu około 100 metrów od miejsca rozpoczęcia startu. DOP portu otrzymał od asystenta kontrolera nakaz opuszczenia drogi startowej i po jej zwolnieniu, kontroler-praktykant TWR zezwolił załodze Airbusa A-320 na wykonanie operacji startu. Załoga bezpiecznie

wykonała ponowny start z miejsca zatrzymania samolotu na DS 29.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- wydanie Dyżurnemu Operacyjnemu Portu Lotniczego przez kontrolera ruchu lotniczego (praktykanta) w sposób niejednoznaczny polecenia zabraniającego zajęcia drogi startowej;
- niewłaściwe monitorowanie korespondencji radiowej oraz niewłaściwa obserwacja wzrokowa drogi startowej przez personel;
- brak „świadomości sytuacyjnej” dyżurnego portu o panującej sytuacji ruchowej na drodze startowej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL zaakceptowała zaproponowane przez zespół EPPO rozwiązania ds. nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową lotniska:

- techniczne – polegające na zweryfikowaniu przez serwis jakości pracy sprzętu łączności;
- wprowadzenie szkoleń doskonalących z zakresu użytkowania pracy sprzętu radiowego;
- wprowadzenie szkoleń doskonalących z zakresu frazeologii stosowanej podczas łączności radiowej.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Zarządzający lotniskiem EPPO

- 5.1. Zalecam dokonać wspólnego, kompleksowego przeanalizowania procedur w obszarach:

- zarządzania ruchem na lotnisku;
- planowania operacyjnego;
- prowadzenia nadzoru nad przestrzeganiem procedur w zakresie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku;

- reakcji służb zabezpieczających operacje lotnicze na lotnisku w sytuacjach kryzysowych;
- realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa lotów.

Zarządzającym lotniskami

- 5.2.** Dokonać sprawdzenia, czy właściwie wprowadzono procedurę bezpieczeństwa operacji lotniczych na lotnisku certyfikowanym przy ograniczonej widzialności, gdy warunki są takie, że całe pole manewrowe lub jego część nie może być wzrokowo kontrolowana z wieży kontroli lotniska, a przy której dane lotnisko może jeszcze bezpiecznie kontynuować działalność operacyjną, biorąc pod uwagę możliwości i składowe funkcjonującego systemu kierowania i kontroli ruchu na lotnisku (SMGCS).
- 5.3.** Zalecam wprowadzić na wyposażenie pojazdów służbowych dla Dyżurnego Operacyjnego, a także dla służb technicznych obsługujących drogi startowe, podsłuch prowadzonej korespondencji pomiędzy TWR, a załogami statków powietrznych, w celu poprawy świadomości sytuacyjnej tych służb.
- 5.4.** Systematycznie prowadzić doskonalenie służb w umiejętności prowadzenia kore-

spondencji radiowej zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami, mając na uwadze pełne rozumienie przyjętej informacji.

- 5.5.** Zdarzenie lotnicze wykorzystywać w szkoleniu służb lotniskowych w ramach skutecznej realizacji promocji zagadnień bezpieczeństwa.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

- 5.6.** Dokonać sprawdzenia, czy kontrolerzy odbywają terminowo szkolenia obejmujące: prowadzenie korespondencji radiowej oraz zasady postępowania w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych.
- 5.7.** Dokonać sprawdzenia ergonomii pracy kontrolerów TWR.
- 5.8.** Zdarzenie lotnicze wykorzystywać w szkoleniu w Ośrodku Szkolenia Kontrolerów w ramach skutecznej realizacji promocji zagadnień bezpieczeństwa.

Departamenty: Żeglugi Powietrznej, Lotnisk oraz Operacyjno-Lotniczy ULC

- 5.9.** Włączyć do planu kontroli ww. problematykę w ramach bieżącego nadzoru nad służbami według kompetencji.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

KOMUNIKAT NR 68 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 października 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 506/10

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 8 czerwca 2010 r., na szybowcu SZD-55-1 Promyk, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Błędy proceduralne – H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wystartował na szybowcu za wyciągarką do lotu treningowego na termice w rejonie lotniska. Wyczepienie nastąpiło na wysokości ok. 300 m AGL. Wykonując lot po nieregularnym torze nad lotniskiem, pilot próbował nawiązać kontakt z termiką. Brak noszeń spowodował obniżenie wysokości do ok. 100 m, więc pilot postanowił po około trzech minutach lotu wylądować na lotnisku, na kierunku przeciwnym do startu. Lecąc nad lasem, po zachodniej stronie lotniska w kierunku północnym, pilot napotkał na wysokości około 90 m noszenie i zakrężył w lewo, ale noszenie znikło. W tych okolicznościach zamierzał wykonać zakręt na przedłużeniu kierunku startu i wylądować z wiatrem. W tym momencie pilot dopuścił do spadku prędkości i „przeciągnięcia” szybowca. Szybowiec w lewym korkociągu zderzył się z lasem. Pilot z poważnymi obrażeniami, ale o własnych siłach, opuścił kabinę. Cały lot trwał 3 minuty 41 sekund.

Pilot, lat 41, posiadał licencję pilota szybowcowego, ważną do 16.12.2013 r. Nalot ogólny wyniósł 377 godzin.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie zdarzenia.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była spóźniona i nieprawidłowa reakcja pilota na przeciągnięcie szybowca w krążeniu, polegająca na braku wychylenia drążka sterowego „od siebie”, po wychyleniu steru kierunku w stronę przeciwną do kierunku obrotu korkociągu.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia była próba poszukiwania noszeń termicznych na bardzo małej wysokości oraz brak u pilota utrwalonych nawyków prawidłowego postępowania po przeciągnięciu szybowca w krążeniu.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

99

KOMUNIKAT NR 69 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 października 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1387/10

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 15 grudnia 2010 r., na śmigłowcu Bell 407, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Błędy proceduralne – H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot zaplanował wykonanie przelotu wraz z pasażerem z miejscowości Jamy k. Olesna do Konstancina-Jeziorny. Po wysadzeniu pasażera śmigłowiec tego samego dnia miał powrócić do miejsca stałego bazowania (Jamy k. Olesna). Przygotowanie do lotu pilot rozpoczął dzień wcześniej w godzinach wieczornych, od konsultacji pogodowych z Biurem Prognoz Meteorologicznych we Wrocławiu oraz Centralnym Biurem Prognoz Lotniczych – Meteorologicznym Biurem Nadzoru Warszawa-Okęcie. Ponieważ wstępne konsultacje pogodowe wypadły pomyślnie, dalszą część przygotowania pilot postanowił kontynuować w dniu wylotu od godzin rannych. W dniu 15.12.2010 roku o godz. 7:20 (LMT), pilot ponownie skontaktował się z miejscem bazowania.

tował się z Biurem Prognoz Meteorologicznych we Wrocławiu, otrzymując wyczerpującą informację pogodową w rejonie startu (widzialność 4÷6 km, podstawy chmur około 300 m) i na przelot do Konstancina-Jeziorny (widzialność do 8 km, podstawy chmur do 450 m, z tendencją do poprawy). W następnej kolejności skontaktował się z ASM-3 i uzyskał informację o ograniczeniach w ruchu lotniczym w rejonie planowanej trasy przelotu. Posiadając powyższe informacje pilot podjął decyzję o wykonaniu lotu. Start nastąpił o godzinie 10:30, a lot był wykonywany na wysokości 1500 ft wg QNH, przy widzialności około 4 km. Od trawersu Działoszyna nastąpiła zdecydowana poprawa pogody, wzrost widzialności do 6÷8 km, podstawy chmur około 2500 ft. Dolot i lądowanie w Konstancinie-Jeziornie odbył się zgodnie z planem. Po wylądowaniu i wyłączeniu, pilot odtworzył gotowość śmigłowca do lotu powrotnego. Wykorzystując internet zapoznał się z prognozą pogody i mapami synoptycznymi, a także zatelefonował do bazy w miejscowości Jamy, pytając o pogodę. Pilot uzyskał informację, że „pogoda się nie zmieniła i może lecieć”. Na podstawie posiadanych informacji o warunkach pogodowych pilot podjął decyzję o wykonaniu lotu. O godzinie 12:55 pilot, bez pasażerów, wystartował z Konstancina-Jeziorny, celem wykonania lotu powrotnego po trasie: Konstancin – Góra Kalwaria – Tomaszów Mazowiecki – Bełchatów – Jamy k. Olesna. Po starcie nawiązał łączność z sektorem FIS Warszawa, informując o zamiarze wykonania lotu trasowego na wysokości 1500 ft wg QNH. Po zidentyfikowaniu statku powietrznego przez sektor FIS Warszawa, pilot otrzymał wszystkie potrzebne informacje do wykonania lotu. O godzinie 13:34 śmigłowiec został przekazany na łączność z sektorem FIS Kraków. Po kilku bezskutecznych próbach nawiązania łączności z sektorem FIS Kraków, pilot ponownie nawiązał łączność z sektorem FIS Warszawa, informując o trudnościach w nawiązaniu łączności, jednocześnie podając przewidywany czas lądowania za 15 minut. W rejonie Wielunia pilot ponownie próbował nawiązać łączność z sektorem FIS Kraków lecz korespondencja była nieczytelna. Na około 3 minuty przed dolotem do planowanego miejsca lądowania, będąc na południowym trawersie Gorzowa Śląskiego, pilot stwierdził nagłe pogorszenie warunków atmosferycznych – spadek widzialności z około 3 km do około 1 km (nadal zmniejszającej się) oraz obniżenie podstawy chmur. Pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania zapobiegawczego w terenie przygodnym, wybierając miejsce przyziemia w pobliżu wyraźnie kontrastującej ze śniegiem linii czarnych drzew. W chwilę później, śmigłowiec zderzył się z ziemią i przewrócił na prawy bok. Po zatrzymaniu się śmigłowca pilot wyłączył zawór paliwowy i odłączył akumulator, a po wypięciu się

z pasów opuścił śmigłowiec o własnych siłach. W wyniku zderzenia z ziemią śmigłowiec uległ zniszczeniu, a pilot doznał lekkich obrażeń.

Dowódca statku powietrznego, lat 59, posiadał licencję pilota śmigłowcowego zawodowego, ważną do 26.05.2011 r. Pilot posiadał nalot ogólny, który wynosił 5575 godziny 35 minut, z czego 109 godzin na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki meteorologiczne w czasie zaistnienia zdarzenia.

Rejon Konstancina-Jeziorny (po starcie):

- widzialność: 10 km;
- zachmurzenie: 2÷3/8, podstawy chmur powyżej 1500 ft;
- bez zjawisk.

Rejon Tomaszowa Mazowieckiego:

- widzialność: 6 km;
- zachmurzenie: 7/8, podstawy chmur powyżej 1500 ft;
- bez zjawisk.

Rejon Bełchatowa:

- widzialność: 5 km;
- zachmurzenie: 7/8, podstawy chmur powyżej 1500 ft;
- bez zjawisk.

Rejon Gorzowa Śląskiego:

- widzialność: 3÷1 km;
- zachmurzenie: 8/8, podstawy chmur około 1500 ft;
- silne zamglenie.

Rejon Kozłowic (lądowanie zapobiegawcze):

- widzialność: gwałtowny spadek widzialności poniżej 1 km (chwilami widzialność pionowa);
- zachmurzenie: 8/8, podstawy chmur - gwałtownie obniżające się poniżej 1500 ft;
- mgła.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania, polegający na niekontrolowaniu wysokości podczas podejścia do lądowania zapobiegawczego w terenie przygodnym wskutek nagłego pogorszenia warunków atmosferycznych. Doprowadziło to do zderzenia z ziemią w locie sterowanym (*CFIT controlled flight into terrain*) i zniszczenia śmigłowca.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- nieprawidłowa ocena, stopniowo pogarszających się warunków pogodowych podczas lotu;
- zbyt późno podjęta decyzja o lądowaniu zapobiegawczym w terenie przygodnym.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

100

KOMUNIKAT NR 70 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 października 2011 r.

w sprawie listy kandydatów na koordynatora rozkładów lotów dla Portu Lotniczego Chopina w Warszawie, Portu Lotniczego Poznań – Ławica, Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz § 3 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. Nr 112, poz. 768) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Lista kandydatów na koordynatora rozkładów lotów dla Portu Lotniczego Chopina w Warszawie, Portu Lotniczego Poznań – Ławica, Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice, spełniających warunki określone w art. 67b

ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze obejmuje następujące podmioty, wymienione w kolejności alfabetycznej:

- 1) Airport Coordination Limited, z siedzibą Capital Place, 120 Bath Road, Hayes UB3 5AN, Wielka Brytania;
- 2) Stylex Sp. z o.o., z siedzibą ul. Stanisława Augusta 73, 03-846 Warszawa, Rzeczpospolita Polska.

§ 2. Na podstawie § 3 ust. 6 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów każdy zainteresowany podmiot ma prawo zgłoszenia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego opinii do podmiotów, o których mowa w § 1, w terminie 14 dni od daty opublikowania niniejszego komunikatu (liczy się data wpływu opinii do Urzędu Lotnictwa Cywilnego).

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, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

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
