



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 29 grudnia 2011 r.

Nr 22

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJA

- 113 – Nr 43 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate) 2026

OBWIESZCZENIA:

- 114 – Nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2011 r. w sprawie ogłoszenia minimalnego poziomu punktów niezbędnego do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych 2034
- 115 – Nr 16 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 grudnia 2011 r. w sprawie stawek jednostkowych opłat trasowych 2034

KOMUNIKATY:

- 116 – Nr 73 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 listopada 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 126/10 2036
- 117 – Nr 74 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 listopada 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 619/10 2038
- 118 – Nr 75 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 grudnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 319/08 2039
- 119 – Nr 76 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1148/10 2040
- 120 – Nr 77 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1004/11 2042
- 121 – Nr 78 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 grudnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 907/10 2043

113

DECYZJA NR 43 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 9 grudnia 2011 r.

w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate)

Na podstawie art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾), § 1 statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M. P. Nr 55 poz. 754, z późn. zm.²⁾), w związku z Załącznikiem 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się:

- 1) procedury stosowane przy wydawaniu Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate), określone w załączniku nr 1 do decyzji;
- 2) wzór wniosku o wydanie Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate), określony w załączniku nr 2 do decyzji;
- 3) wzór Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate), określony w załączniku nr 3 do decyzji;
- 4) wzór formularza odbioru Certyfikatu Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate), określony w załączniku nr 4 do decyzji;

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, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

²⁾ Zmiany wymienionego zarządzenia zostały ogłoszone w M.P. z 2004 r. Nr 28, poz. 478, Nr 49, poz. 846, z 2005 r. Nr 58, poz. 784 oraz z 2007 r. Nr 1, poz. 8.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego Konwencji 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 oraz 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.

- 5) wzór wniosku o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek, określony w załączniku nr 5 do decyzji.

§ 2. Pracownik posiadający w dniu wejścia w życie decyzji Certyfikat Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego – CASIC (Civil Aviation Safety Inspector Certificate), jest obowiązany do jego zwrotu do Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie niekolidującym z prowadzeniem lub zaplanowaniem prowadzenia inspekcji w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami nieprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym lub innych funkcji związanych z nadzorowaniem i kontrolowaniem przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego, nie później jednak niż do dnia 31 grudnia 2012 r. Przepis § 6 ust. 4 załącznika nr 1 do decyzji stosuje się odpowiednio.

§ 3. Traci moc decyzja nr 26 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 sierpnia 2011 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego – CASIC (Civil Aviation Safety Inspector Certificate).

§ 4. Certyfikat Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (CASIC) wydany przed dniem wejścia w życie niniejszej decyzji obowiązuje równolegle z nowo wydanym Certyfikatem Inspektora Lotnictwa Cywilnego (CAIC), nie dłużej jednak niż do dnia wygaśnięcia daty ważności wydanego CASIC.

§ 5. Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załączniki do Decyzji nr 43
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 9 grudnia 2011 r.*

Załącznik Nr 1

**Procedury stosowane przy wydawaniu Certyfikatu Inspektora Lotnictwa
Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate)**

§ 1. Ilekcroć w załączniku jest mowa o:

- 1) Urzędzie – należy przez to rozumieć Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Prezesie Urzędu – należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) LOB – należy przez to rozumieć Departament Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) Dyrektorsze LOB – należy przez to rozumieć Dyrektora Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym;
- 5) Pełnomocniku Ochrony – należy przez to rozumieć Pełnomocnika do spraw Ochrony Informacji Niejawnych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego;
- 6) CAIC – należy przez to rozumieć Certyfikat Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate);
- 7) wniosku – należy przez to rozumieć wniosek o wydanie CAIC;
- 8) pracowniku – należy przez to rozumieć inspektora upoważnionego przez Prezesa Urzędu do sprawowania nadzoru i kontroli nad przestrzeganiem przepisów w zakresie lotnictwa cywilnego zatrudnionego w Urzędzie albo z którym zawarta została umowa cywilnoprawna.

§ 2. CAIC wydaje się pracownikom Departamentu Operacyjno-Lotniczego, Departamentu Techniki Lotniczej, Departamentu Lotnisk, Departamentu Personelu Lotniczego, Biura Delegatur Terenowych, LOB, upoważnionym przez Prezesa Urzędu do prowadzenia inspekcji w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym lub innych funkcji związanych z nadzorowaniem i kontrolowaniem przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego.

§ 3. 1. Z wnioskiem o wydanie CAIC występuje do LOB pracownik, o którym mowa w § 2, po uprzednim wyrażeniu zgody przez dyrektora komórki organizacyjnej właściwego dla tego pracownika.

2. W przypadku pracownika LOB, z wnioskiem o wydanie CAIC występuje właściwy dla tego pracownika naczelnik inspektoratu LOB.
3. Wniosek rozpatrywany jest w LOB.
4. W celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, przed złożeniem wniosku, Pełnomocnik Ochrony dokonuje sprawdzenia przeszłości pracownika ubiegającego się o wydanie CAIC, zgodnie z pkt 11.1.3. załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 55 z 05.03.2010, str. 1), w związku z pkt 1.2.2. Decyzji Komisji nr 774/2010 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiającej szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008.
5. W ramach dokonania sprawdzenia przeszłości Pełnomocnik Ochrony występuje z wypełnionym uprzednio przez pracownika wnioskiem o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek, o których mowa w art. 188a ust. 4 i 5 ustawy, stanowiącym załącznik nr 5 do niniejszej decyzji do Komendanta Nadwiślańskiego Oddziału Straży Granicznej.
6. W celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, przed złożeniem wniosku, Wydział Szkoleń w Biurze Dyrektora Generalnego kieruje pracownika ubiegającego się o wydanie CAIC na szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z pkt 11.2.6.1. załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 185/2010 z dnia

4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 4. 1. Decyzję o wydaniu lub odmowie wydania CAIC podejmuje w imieniu Prezesa Urzędu Dyrektor LOB.

2. W oparciu o informacje znajdujące się we wniosku, w szczególności braku sprawdzenia przeszłości, o którym mowa w § 3 ust. 4, lub braku przeszkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w § 3 ust. 5, Dyrektor LOB w imieniu Prezesa Urzędu może podjąć decyzję o odmowie wydania CAIC.
3. CAIC sporządza się w Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.
4. Termin wykonania CAIC oraz termin jego odbioru, pracownik LOB odpowiedzialny za wydanie CAIC uzgadnia z wnioskodawcą.

§ 5. 1. CAIC wydaje się na okres dwóch lat, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku umowy cywilnoprawnej lub umowy o pracę zawartej na czas określony przez Urząd z pracownikiem, CAIC wydaje się na okres trwania tej umowy, jednakże nie dłużej niż okres, o którym mowa w ust. 1.
3. Z chwilą ustania powodów, dla których CAIC został wydany, w szczególności w przypadku rozwiązania umowy o pracę lub upływu terminu, na który ta umowa lub umowa cywilnoprawna została zawarta, CAIC zwraca się bezzwłocznie do LOB.
4. W przypadku zmiany danych zawartych w CAIC pracownik, dla którego został wydany występuje drogą służbową do LOB z wnioskiem o wydanie nowego CAIC.
5. Do wydania nowego, uaktualnionego CAIC przepisy § 3 ust. 1-3, § 4 oraz § 5 ust. 1 stosuje się odpowiednio.

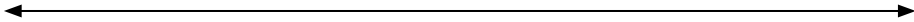
§ 6. 1. Odbiór CAIC następuje w LOB.

2. Do odbioru CAIC upoważniony jest wyłącznie pracownik, dla którego CAIC został sporządzony.
3. Wydanie CAIC następuje po pokwitowaniu odbioru nowego CAIC na formularzu odbioru CAIC przez osobę, dla której CAIC został sporządzony.
4. Nie później niż w chwili odbioru nowego CAIC, pracownik zobowiązany jest do zwrotu wydanego wcześniej CAIC. Zwrócony CAIC podlega zniszczeniu w LOB.

§ 7. Rejestr wydanych CAIC prowadzony jest w LOB.

WZÓR CERTYFIKATU INSPEKTORA LOTNICTWA CYWILNEGO – CAIC
(CIVIL AVIATION INSPECTOR CERTIFICATE)

Pierwsza strona
 $85,6 \pm 0,75$ mm



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND
URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
CIVIL AVIATION OFFICE

CERTYFIKAT INSPEKTORA
LOTNICTWA CYWILNEGO
CIVIL AVIATION
INSPECTOR CERTIFICATE

Nazwisko/Surname Imię (imiona)/Given names

Płeć/Sex Obywatelstwo/Nationality Data urodzenia/Date of birth

Pracodawca/Employed by Stanowisko/Occupation

Nr dokumentu/Doc No. Data ważności/Date of Expiry

Podpis/Signature

$54,0 \pm 0,75$ mm



Druga strona
 $85,6 \pm 0,75$ mm



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

Posiadaczowi przedmiotowego dokumentu przysługuje prawo dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska (zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze - Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm. - Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego).

Bezzasadne utrudnianie dostępu inspektorom ULC do strefy zastrzeżonej portu lotniczego jest naruszeniem przepisów dotyczących sprawowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

Miejsce wydania/Issued at
WARSZAWA
WARSAW

Władze wydające/Issuing authority
PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
PRESIDENT OF THE CIVIL AVIATION OFFICE

$23,2 \pm 1$ mm



Załącznik Nr 4

(WZÓR)

FORMULARZ ODBIORU CERTYFIKATU INSPEKTORA LOTNICTWA CYWILNEGO – CAIC
(CIVIL AVIATION INSPECTOR CERTIFICATE)

ADNOTACJE PRACOWNIKA LOB

1. Otrzymujący(ca) CAIC.....

w dniu/...../.....

otrzymał(a) CAIC bez konieczności zwrotu posiadanego CAIC / zwrócił(a) poprzednio wydany CAIC*.

2. Inne informacje:

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

POKWITOWANIE ODBIORU

Certyfikat Inspektora Lotnictwa Cywilnego – CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate) NR

.....

otrzymałem(am) dnia/...../.....

Czytelny podpis

Uwagi:

* - niepotrzebne skreślić

WNIOSEK

o udzielenie informacji o braku negatywnych przesłanek

☐

do wykonywania kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym**

(zgodnie z art. 186b ust. 13 i 19 ustawy Prawo lotnicze)

☐

do dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska**

(zgodnie z: – pkt. 1.2.4. załącznika do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i rady (WE) Nr 300/2008 z dnia 11.03.2008 r. z późn. zm. – art. 188a ust 4 ustawy Prawo lotnicze) art. 186b ust. 13 i 19 ustawy Prawo lotnicze)

☐

do wydania certyfikatu członka załogi statku powietrznego**

(zgodnie z art. 188b ust. 3 ustawy Prawo lotnicze)

INFORMACJA KOMENDANTA ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ

☐

BRAK NEGATYWNYCH PRZESŁANEK **

☐

STWIERDZONO NEGATYWNE PRZESŁANKI

wynikające z **:

- 1). Art. 188a ust 5 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze – ☐;
- 2). Art. 188a ust. 5 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze – ☐;
- 3). Art. 188a ust. 5 pkt 3 ustawy Prawo lotnicze – ☐;
- 4). Art. 188a ust. 5 pkt 4a ustawy Prawo lotnicze – ☐;
- 5). Art. 188a ust. 5 pkt 4b ustawy Prawo lotnicze – ☐.

.....
data i podpis opiniującego promesę

.....
data, podpis i pieczęć Komendanta OSG

I.

WYPEŁNIA WNIOSKODAWCA

(dane osoby)

Dane personalne osoby (Personal Data):

1. Nazwisko:

2. Imiona:

3. Nazwisko panięńskie **

3. Nr ewidencyjny PESEL

5. Data urodzenia:

6. Imię ojca, matki:

(ojciec)

(matka)

7. Seria i numer dokumentu tożsamości (dowód osobisty, paszport):

*dotyczy cudzoziemców

** zaznaczyć/podkreślić właściwe

*** wypełnić jeśli dotyczy

**** wypełnić jeśli inne niż w pkt. 9

8. Nr i data ważności wizy*: / - -

9. Pozwolenie na pracę ważne do*:

10. Miejsce urodzenia:

9. Miejsce stałego zameldowania:

.....

10. Miejsce zamieszkania****:

.....

8. Nr telefonu kontaktowego:

Oświadczenie: Zgodnie z art. 23 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 stycznia 1997 r. o ochronie sdanych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.) oświadczam, iż wyrażam zgodę na przetwarzanie podanych wyżej moich danych osobowych dla celów związanych z przedmiotowym wnioskiem.

.....
miejscowość i data

.....
data i podpis osoby zainteresowanej

1. Nazwa instytucji/firmy:

2. Stanowisko/dział:

3. Nr telefonu służbowego:

4. Okres zatrudnienia**: STAŁY / OKRESOWY: od dniado dnia

5. Zakres obowiązków uzasadniający wydanie karty identyfikacyjnej do wskazanych stref ***

.....

.....

.....

6. Miejsce wykonywania czynności służbowych (opis):

.....

.....

.....

7. Proponowane strefy***:

Pouczenie: Art. 233 § 1 KK. Kto, składając zeznaniemające służyć za dowód w postępowaniu sądowym lub innym postępowaniu prowadzonym na podstawie ustawy, zeznaje nieprawdę lub zataja prawdę, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.
§ 6 *Przepisy §1-3 oraz 5 stosuje się odpowiednio do osoby, która składa fałszywe oświadczenie, jeżeli przepis ustawy przewiduje możliwość odebrania oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej.*

.....
data i pieczętka firmowa

.....
pieczętka imienna wraz z podpisem wnioskodawcy i nr telefonu kontaktowego

*dotyczy cudzoziemców

** zaznaczyć/podkreślić właściwe

*** wypełnić jeśli dotyczy

**** wypełnić jeśli inne niż w pkt. 9

114

OBWIESZCZENIE NR 15 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 listopada 2011 r.

w sprawie ogłoszenia minimalnego poziomu punktów niezbędnego do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych

Na podstawie § 25 ust. 10 i 11 rozporządzenia z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2009 r. Nr 122, poz. 1011) ustala się, co następuje:

§ 1

Minimalny poziom punktów niezbędny do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych ustala się w wartości wskaźnika A' na poziomie 70%.

§ 2

Wskaźnik, o którym mowa w § 1, określa skuteczność detekcji operatora kontroli bezpieczeństwa

i uwzględnia skuteczność wykrywania przedmiotów zabronionych w obrazach bagaży, jak również częstotliwość nieprawidłowego zaklasyfikowania bagaży jako zawierającego przedmiot zabroniony.

§ 3

Traci moc obwieszczenie nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 września 2009 r. w sprawie ogłoszenia minimalnego poziomu punktów niezbędnego do uzyskania oceny pozytywnej ze sprawdzianu umiejętności praktycznych.

§ 4

Obwieszczenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

115

OBWIESZCZENIE NR 16 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 12 grudnia 2011 r.

w sprawie stawek jednostkowych opłat trasowych

Na podstawie art. 130 ust. 10 oraz art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

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 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

§ 1. Zatwierdzone na rok 2012 stawki jednostkowe opłat trasowych stanowią załącznik do niniejszego obwieszczenia.

§ 2. Stopa procentowa odsetek za niezapłacone w terminie należności z tytułu opłat trasowych na 2012 rok wynosi 11,57% w stosunku rocznym.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Obwieszczenia nr 16
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 12 grudnia 2011 r.*

Podstawowe stawki jednostkowe obowiązujące od dn. 1 stycznia 2012 r.

STREFA	Globalna stawka jednostkowa***	Zastosowany kurs wymiany 1 euro =
Belgia -Luxemburg *	73.91	-/-
Niemcy *	74.33	-/-
Francja *	64.63	-/-
Wlk. Brytania	79.68	0.871641 GBP
Holandia *	65.72	-/-
Irlandia *	30.22	-/-
Szwajcaria	99.27	1.20009 CHF
Portugalia, Lizbona *	33.06	-/-
Austria *	70.00	-/-
Hiszpania kont. *	71.84	-/-
Hiszpania, Wyspy Kan. *	58.52	-/-
Portugalia, Santa Maria *	9.79	-/-
Grecja *	35.50	-/-
Turcja **	30.17	-/-
Malta *	27.86	-/-
Włochy *	78.69	-/-
Cypr *	37.65	-/-
Węgry	43.59	284.520 HUF
Norwegia	64.26	7.72699 NOK
Dania	71.66	7.44365 DKK
Słowenia *	71.07	-/-
Rumunia	41.98	4.28120 RON
Czechy	46.15	24.5219 CZK
Szwecja	72.48	9.13054 SEK
Słowacja *	60.96	-/-
Chorwacja	38.79	7.48972 HRK
Bułgaria	36.56	1.95515 BGN
b. Jugosłowiańska Rep. Macedonii	59.29	61.0377 MKD
Mołdawia	41.09	15.9345 MDL
Finlandia *	50.14	-/-
Albania	43.43	139.837 ALL
Bośnia i Hercegowina	40.05	1.92806 BAM
Belgrad	44.68	101.136 RSD
Litwa	47.64	3.45034 LTL
Polska	36.00	4.33392 PLN
Armenia	27.29	509.595 AMD
Łotwa	29.58	0.708677 LVL

* : Państwa należące do Europejskiej Unii Walutowej (EUW).

** : Państwa określające swoje koszty bazowe w euro.

***: Stawki jednostkowe opłat trasowych obejmują stawkę administracyjną EUROCONTROL na 2012 r. wynoszącą 0,14 euro.

116

KOMUNIKAT NR 73 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 listopada 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 126/10

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 lutego 2010 r. na lotnisku Kraków-Balice (EPKK), klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”

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

„Służby zarządzania ruchem lotniczym (ATM) – E2”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Grupa geodetów po przybyciu na lotnisko, doprowadzona przez Służbę Ochrony Lotniska (SOL) do nieczynnej drogi kołowania (gdzie pozostawiła pojazd) i za zgodą kontrolera TWR udała się pieszo do miejsca pomiarów, przecinając drogę startową (DS). W tym czasie załoga samolotu rejsowego czekała na zgodę na start, a pojazdy uczestniczące w „Akcji Zima” opuszczały DS po zakończeniu odśnieżania. Po przepuszczeniu kolumny „Akcji Zima”, geodeci zbliżyli się do DS, a następnie ją zajęli. Kierujący „Akcją Zima” i dyżurny portu lotniczego potwierdzili kontrolerowi TWR, że sprzęt opuścić DS i przekazali informację „*pas wolny*”. Kontroler TWR sugerując się tym stwierdzeniem, nie zapytał grupy geodetów o ich pozycję i zezwolił na start samolotu. Geodeci usłyszawszy dźwięk startującego samolotu natychmiast zaczęli biec, kierując się na zewnątrz DS – w chwili przelotu samolotu byli już poza nią. Po zgłoszeniu przez pilota obecności ludzi na DS, kontroler TWR zapytał geodetów o ich pozycję. Po stwierdzeniu, że są w odległości bezpiecznej od DS zakazał im zbliżania się do niej i zgłosił wtargnięcie na DS do służb portu lotniczego, które podjęły działania w celu usunięcia ekipy geodetów z lotniska.

Do zdarzenia przyczynił się fakt, że na lotnisku w tym dniu pracowało kilka ekip budowlanych

i geodezyjnych oraz z powodu opadów, trwały intensywne działania w celu odśnieżenia DS. Natężenie korespondencji radiowej było wyjątkowo duże. Przyczynkiem była także ograniczona widzialność do 1300 m.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- niezgłoszenie przez ekipę geodetów zajęcia drogi startowej;
- błędna interpretacja przez kontrolera TWR otrzymanej informacji „*pas wolny*”;
- wydanie przez kontrolera TWR zezwolenia na start samolotu bez upewnienia się o pozycji ekipy geodetów przy braku pełnej widzialności drogi startowej.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia były:

- użycie przez dyżurnego portu lotniczego zwrotu „*pas wolny*” zamiast „*zwołnięm/opuściłem DS*”;
- duże natężenie korespondencji radiowej spowodowane przebywaniem w tym dniu na lotnisku kilku ekip budowlanych i geodezyjnych wykonujących swoje prace oraz prowadzenia intensywnych działań w celu odśnieżania DS;
- duże obciążenie pracą kontrolera TWR w czasie zdarzenia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej:

4.1. Przekazać raport końcowy i materiały dotyczące zdarzenia lotniczego do Terenowego Zespołu Kontroli Lotniska w Krakowie w celu zapoznania personelu TWR EPKK w kontekście wykorzystania asystenta kontrolera do korespondencji z uczestnikami ruchu na polach ruchu naziemnego i manewrowym lotniska.

4.2. Przekazać materiały dotyczące zdarzenia lotniczego do Ośrodka Szkolenia Lotniczego PAŻP.

- 4.3.** Przekazać raport końcowy i zebrane materiały do biura AR w celu rozpatrzenia wprowadzenia zapisów do INOP ograniczających wydawanie zezwoleń na zajmowanie pól ruchu naziemnego i manewrowego (np. z powodu prowadzonych prac) w warunkach ograniczonej widoczności.

Zarządzający Portem Lotniczym

- 4.4.** Ograniczyć przez personel wszystkich służb mających uprawnienia do poruszania się po polu wzlotów lotniska używania w korespondencji radiowej zwrotu „pas wolny” do sytuacji, gdy wynika to z uzgodnionego działania i jest pewne, że będzie to właściwie zinterpretowane. W pozostałych przypadkach używać zwrotów „zwoleń/opuszczenie drogi startowej”.
- 4.5.** Zapoznać personel wszystkich służb mających uprawnienia do poruszania się po polu manewrowym i ruchu naziemnego lotniska z okolicznościami zdarzenia ze szczególnym uwzględnieniem zasad podziału odpowiedzialności oraz znaczenia prawidłowego i precyzyjnego stosowania korespondencji radiowej.

Ponadto, w trakcie prowadzonych prac budowlanych na lotnisku zarządzający powinien podjąć działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa na płaszczyznach pola manewrowego i ruchu naziemnego lotniska poprzez:

- 4.6.** Informowanie wykonawców prac na terenie lotniska o obowiązujących przepisach

bezpieczeństwa i ograniczeniach z tym związanych już na etapie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

- 4.7.** Przeprowadzanie szkoleń i instruktaży z każdym wykonawcą prac przed ich rozpoczęciem.
- 4.8.** Bieżące koordynowanie prac z operacjami lotniczymi oraz publikowanie informacji NOTAM o ewentualnych ograniczeniach.
- 4.9.** Precyzyjne wyznaczanie i oznakowanie terenu robót z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa.
- 4.10.** Uczestniczenie Safety Oficera Portu Lotniczego w cotygodniowych odprawach z wykonawcami prac.
- 4.11.** Wyznaczenie osób pełniących ciągły nadzór nad pracami i monitorujących prowadzoną korespondencję radiową.

- 5.** Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Zarządzający lotniskiem EPKK

Zweryfikować stan realizacji zaleceń profilaktycznych wydanych w komunikacie Nr 67 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 października 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 361/07 (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 16, poz. 97).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

117

KOMUNIKAT NR 74 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 listopada 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 619/10

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 01 lipca 2010 r., na samolocie Fokker 100, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik techniczny”
w grupie przyczynowej: „Inne – T12”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Samolot pasażerski wykonywał lot z lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA) na lotnisko Zurich (LSZH). Na pokładzie samolotu znajdowało się 84 pasażerów oraz czterech członków załogi. Załoga po starcie z lotniska, zgodnie z otrzymanym zezwoleniem wykonywała nabór wysokości do poziomu lotu FL 240. Przed osiągnięciem poziomu przelotowego załoga usłyszała odgłos uderzenia pochodzący z przedniej, dolnej części kadłuba samolotu z jednoczesnymi zaburzeniami wskazań prędkościomierza (wahania prędkości +/-20 kts) po stronie kapitana (Cpt.). Załoga przerwała dalsze wznoszenie zgłaszając jednocześnie zamiar powrotu na lotnisko startu ze względu na prawdopodobne zderzenie z ptakiem. W trakcie realizacji podejścia końcowego został wygenerowany sygnał ostrzegający o wystąpieniu uskoku wiatru. Załoga wykonała odejście na drugi krąg, a następnie wykonała kolejne zejście do lądowania. Lądowanie odbyło się w asyście służb dyżurnych portu lotniczego. Po zakołowaniu stwierdzono uszkodzenie osłony radaru pogodowego w części centralnej z przemieszczeniem w dół w lewą stronę.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że prawdopodobną przyczyną poważnego incydentu lotniczego mogło

być osłabienie wytrzymałości struktury przekładkowej osłony radaru wskutek stopniowej (wraz z upływem czasu) degradacji materiału w strukturach epoksydowych kompozytów włókien szklanych oraz ich połączeń.

Prawdopodobną okolicznością sprzyjającą zaistnieniu incydentu mogło być wcześniejsze kilkukrotne uderzenia ptaków w osłonę radaru tego samolotu w trakcie lotów, co mogło powodować progresywne osłabienia jej struktury. Przeglądy osłony radaru oraz drobne naprawy wykonane przez użytkownika samolotu nie doprowadziły jednak do wykrycia osłabienia konstrukcji oraz nie spowodowały utrzymania struktury kompozytu oraz jego zabezpieczenia przed wpływem czynników środowiskowych, pomimo wykonania ich zgodnie z zaleceniami producenta zawartymi w instrukcji obsługi technicznej (AMM-Aircraft Maintenance Manual).

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Contact Air

- 4.1. W trakcie realizacji najbliższych szkoleń symulatorowych dla załóg lotniczych przeprowadzić trening uwzględniający podobny scenariusz dotyczący występowania sytuacji nienormalnych jak w locie SWR343T.
- 4.2. Poinformować całość personelu latającego linii o zaistniałym zdarzeniu.
- 4.3. Zweryfikować w firmie Contact Air sposób kontroli laminatowych powierzchni samolotów po zderzeniu z ptakiem.

Producent/właściciel typu statku powietrznego:

- 4.4. Zweryfikować procedurę przeglądu osłony radaru statku powietrznego po zaistnieniu zderzenia z ptakiem.

European Aviation Safety Agency (EASA)

- 4.5. Powiadomić o zdarzeniu wszystkich użytkowników samolotów typu F70/100.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

118

KOMUNIKAT NR 75 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 2 grudnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 319/08

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 07 czerwca 2008 r., na samolocie Cessna 150M, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik organizacyjny”

w grupie przyczynowej: „**System szkolenia – O2**”,
oraz w kategorii: „**Czynnik ludzki**”
w grupie przyczynowej: „**Brak kwalifikacji – H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

W ośrodku szkolenia lotniczego odbywały się loty szkolne na samolotach. Uczeń-pilot po wykonaniu jednego lotu z instruktorem szkolącym i dwóch lotów egzaminacyjnych z instruktorem sprawdzającym został dopuszczony do wykonania lotów samodzielnych. Pierwszy lot samodzielny uczeń-pilot wykonał poprawnie. Drugi lot samodzielny do fazy wyrównania podczas podejścia do lądowania przebiegał bez zakłóceń. W fazie wyrównania, nisko nad ziemią, nastąpiło gwałtowne przechylenie samolotu w prawo i uderzenie końcówką prawego skrzydła o nawierzchnię pasa startowego. Samolot znalazł się na tak dużych kątach natarcia, że uderzył tylną częścią kadłuba o nawierzchnię pasa betonowego. Uczeń-pilot otrzymał od instruktora drogą radiową polecenie „pełen gaz” i wykonał przejście na drugi krąg. Lot po kręgu odbył się bez zakłóceń i uczeń-pilot wylądował bezpiecznie stosując się do wskazówek otrzymywanych drogą radiową od instruktora.

W tym dniu w prognozie pogody przewidywane były porywy wiatru o prędkości do 18 kt (9 m/s). Z wykresów dobowego promieniowania słonecznego można odczytać, że o godzinie 11:15 UTC (13:15 LT) występowało największe nasłonecznienie, co mogło spowodować termiczne ruchy powietrza przy ziemi. W związku z powyższym, gwałtowne

przechylenie się samolotu w prawo mogło być spowodowane wystąpieniem podmuchu termicznego lub inną zmianą prędkości i kierunku wiatru. Z analizy stanu pogody w ciągu całego dnia wynika, że w godzinach porannych i pod wieczór atmosfera była bardziej spokojna. Zgodnie ze stosowaną dobrą praktyką lotniczą wykonywanie pierwszych samodzielnych lotów planowane było w spokojnej atmosferze, to jest rano lub wieczorem. Instruktorzy przeprowadzający laszowanie wybrali (pod względem stanu atmosfery) najmniej odpowiedni czas w ciągu dnia na wykonanie pierwszych samodzielnych lotów przez ucznia-pilota.

Uczeń-pilot, lat 34, w trakcie szkolenia praktycznego do licencji PPL(A). Wykonał 109 lotów szkolnych w czasie 19 godz. i 50 min. oraz 2 loty samodzielne w czasie 27 min.

Teoretyczny kurs samolotowy odbył w okresie od 29.03 do 15.04.2008 r. Szkolenie praktyczne rozpoczął w dniu 28.04.2008 r.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia:

- sytuacja baryczna pod wpływem wyżu znad Skandynawii;
- wiatr przyziemny 080°-120° porywisty do 18 kt;
- wiatr na wysokości:
 - 300 m AGL 080-100°, 10÷15 kt;
 - 600 m AGL; 100-120°, 18÷10 kt;
 - 1000 m AGL 120-100°, 20÷15 kt;
- widzialność powyżej 10 km;
- chmury m AMSL FEW-SCT CU na południu TCU 1500-2000/2500-3000;
- izoterma 0°C AMSL 3000 m;
- oblodzenie w CU, TCU słabe;
- turbulencja słaba miejscami umiarkowana.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była zbyt późna reakcja ucznia-pilota na gwałtowne przechylenie się samolotu spowodowane nagłym podmuchem, co w konsekwencji doprowadziło do uderzenia końcówką skrzydła o nawierzchnię pasa betonowego.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia było wykonywanie pierwszych lotów samodzielnych przez ucznia-pilota w warunkach turbulentnych, zaakceptowanych przez instruktorów ośrodka.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponował zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

119

KOMUNIKAT NR 76 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 13 grudnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1148/10

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 09 października 2010 r., na szybowcu SZD-9BIS 1E Bocian, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot szybowcowy wraz z instruktorem nadzorującym wystartowali za wyciągarką do lotu doskonalącego po kręgu zgodnie z zadaniem A1 wg ćwiczenia 9 „Programu Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Polskiego”, z miejsca przystosowanego do startów i lądowań statków powietrznych Akademickiego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w Bezmiechowej Górnej. Zgodnie z ustaleniem między pilotem a instruktorem miał to być ostatni lot w tym dniu. Lot ten zwany „Lotem hangarowym” w warunkach lądowiska Bezmiechowej jest lotem, który kończy się lądowaniem na górnej części lądowiska. Zgodnie z zarządzeniem Dyrektora Akademickiego Ośrodka Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej na lądowanie na górnym pasie należy każdorazowo uzyskać zgodę obecnego na miejscu instruktora Ośrodka.

Ciąg był wykonywany na północ pod stok z nabieraniem wysokości i przebiegał prawidłowo bez zakłóceń. Na wysokości około 500 m pilotujący uczeń-pilot wyczepił linę, a instruktor zgłosił ten fakt przez radio wyciągarkowemu.

Przeszkalany pilot wykonał zakręt w prawo o około 45°, a następnie również w prawo o 180° na kurs zachodni, będąc cały czas nad grzbietem góry wykonał następnie zakręt w lewo na kurs wschodni. Z kursem wschodnim leciał około 1 minuty nieznacznie obniżając lot, po czym wykonał zakręt w prawo na kurs zachodni. Lecąc z kursem zachodnim przeleciał nad zabudowaniami Ośrodka, mając wysokość około 350 m. Następnie wykonał zakręt w lewo na kierunek wschodni, przeleciał od strony zbocza z prawej strony na wysokości około 70 m. Przelatując nad częścią zbocza wzdłuż budynku hotelowego w kierunku lasu odchylił się w prawo wzdłuż pasa lądowiska dolnego. Będąc przed ścianą lasu pilot-instruktor nadzorujący przejął sterowanie informując przeszkalanego pilota, że on będzie wykonywał lądowanie na górnej części lądowiska. Pilot-instruktor wykonał prawy zakręt, wyprowadzając szybowiec na kierunek pod stok w przerwę pomiędzy domek pilota a budynek główny, planując zatrzymanie się szybowca w rejonie miejsca startu z lin gumowych, a przed chodnikiem do startów grawitacyjnych.

Podjęcie do lądowania zostało wykonane na zwiększonej prędkości z przelotem, co w efekcie spowodowało przyziemienie na szczycie góry 17 m od hangaru. Lądujący szybowiec tocząc się uderzył w stojący przed hangarem drugi szybowiec SZD-12A „Mucha 100”, odrywając prawym skrzydłem jego statecznik pionowy ze sterem kierunku, jednocześnie wpadając płożą, a następnie kołem na jego lewe skrzydło. Tocząc się dalej tracił

fragmenty oszklenia kabiny, pękniętego wskutek wstrząsu, a następnie uderzył prawym skrzydłem w pobliżu kadłuba w obramowanie otwartych drzwi hangaru, wykonując wokół punktu uderzenia obrót o 31° i zatrzymał się noskiem kadłuba na bocznej ścianie hangaru.

Obecni przy hangarze inni piloci, wyłamując resztki oszklenia, pomogli wyjść z drugiej kabiny instruktorowi, który nie odniósł żadnych obrażeń, jednak chwilowo utracił przytomność. Pilot w pierwszej kabinie był nieprzytomny i po wyjęciu z niej był reanimowany przez obecnych pilotów a następnie ratowników Pogotowia. Pomimo 2-godzinnej reanimacji lekarz pogotowia stwierdził zgon pilota.

Instruktor-pilot szybowcowy I klasy, lat 46, posiadał licencję ważną do 12.08.2015 r. Nalot na szybowcach całkowity 1208 godzin. Na szybowcu „Bocian” wykonał 698 godzin. Podczas pobytu w Akademickim Ośrodku Szkolenia Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w Bezmiechowej wykonał 76 lotów w czasie 10 godzin 55 minut.

Przeszkalany pilot, lat 43, posiada licencję pilota szybowcowego ważną do 23.06.2014 r. Nalot na szybowcach całkowity 136 godzin. Podczas pobytu w Akademickim Ośrodku Szkolenia Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej w Bezmiechowej wykonał 8 lotów w czasie 36 minut.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia:

- prędkość wiatru: 8 kt;
- kierunek wiatru: 070°;
- widzialność powyżej 10 km;
- bezchmurnie.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd w technice pilotowania, polegający na wykonaniu podejścia do lądowania ze zbyt dużą prędkością, co spowodowało lądowanie z przelotem i zderzenie z przeszkodami.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- małe doświadczenie pilota-instruktora w wykonywaniu lądowań na górnym lądowisku

Akademickiego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej;

- kierunek padania promieni słonecznych względem kierunku lądowania. W chwili wypadku słońce zachodziło za wzniesienia ograniczające horyzont od zachodu oraz znajdowało się praktycznie na poziomie oczu pilota, co stanowiło wyraźne utrudnienie w ocenie odległości i wysokości w stosunku do zamierzonego przez pilota miejsca przyziemienia i zakończenia dobiegu szybowca;
- podjęcie przez pilota-instruktora decyzji lądowania na górnej części lądowiska Bezmiechowa bez uzgodnienia z instruktorem Ośrodka.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami proponuje wprowadzenie zalecenia profilaktycznego:

Bezwzględne przestrzeganie Zarządzenia Dyrektora Akademickiego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego Politechniki Rzeszowskiej Nr 8/09 z dnia 01 grudnia 2009 roku w sprawie lądowań na górnej części lądowiska, przez wszystkich pilotów wykonujących loty w wyżej wymienionym Ośrodku i na terenie lądowiska Bezmiechowa.

5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Departament Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadził kontrolę doraźną ośrodka szkolenia lotniczego, w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek. Zalecono, że w przypadku organizacji szkolenia na innym lotnisku/lądowisku niż zgłoszone we wniosku o certyfikację, ośrodek szkolenia lotniczego jest zobowiązany do zgłoszenia takiej zmiany do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

120

KOMUNIKAT NR 77 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 grudnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1004/11

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 09 sierpnia 2011 r., na szybowcu Schempp-Hirth Nimbus 4M, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Błędy proceduralne – H4”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot wystartował do konkurencji przelotu po wieloboku z trzema punktami podczas 16. Szybowcowych Mistrzostw Europy FAI odbywających się na terytorium Litwy. Prognoza meteorologiczna dostarczona uczestnikom zawodów pozwalała na zaplanowanie takiego przelotu. Początkowo lot przebiegał w kierunku pierwszego punktu zwrotnego, jednak po pokonaniu ok. 34 km zaplanowanej trasy warunki meteorologiczne zmusiły pilota do odchylenia w kierunku południowym w celu poszukiwania odpowiednich noszeń. Po przebyciu dalszych ok. 43 km w kierunku zbliżonym do południowego, pilot znalazł się nad terytorium Polski, a warunki meteorologiczne zaczęły się pogarszać. Pilot kontynuował lot w kierunku ogólnie zbliżonym do południowego, przebywając po trasie łamanej kolejnych ok. 47 km i znalazł się nad północnym skrajem Puszczy Augustowskiej w rejonie na południe i południowozachód od wsi Giby k. Sejn, gdzie dalsze pogorszenie warunków meteorologicznych zmusiło go do zawrócenia znad terenu leśnego i poszukiwania miejsca do lądowania. Decyzję o lądowaniu pilot podjął z opóźnieniem i nie zdążył użyć (uruchomić) pomocniczego zespołu napędowego.

Znajdując się jeszcze nad terenem leśnym ok. 5 km na południe od wsi Giby, pilot wybrał do lądowania leśną polanę, którą przecinała lokalna droga gruntowa. Zbliżając się do wybranej polany, pilot dwukrotnie zmuszony był do korekty kierunku lotu, a wykonując podejście do lądowania z lewe-

go zakrętu ze znacznym przepadaniem i z tylnym wiatrem nie zdołał wystarczająco wcześnie wyprowadzić szybowca na oś podłużną polany (szybowiec z wypuszczonym zespołem napędowym ma obniżoną zwrotność). Ostatnia faza lądowania tuż przed przyziemieniem charakteryzowała się nachyleniem ścieżki podejścia ok. 10-12°, przechyleniem szybowca w lewo (w lewym zakręcie) ok. 18°, a samo miejsce przyziemienia znajdowało się tuż za drogą, na południowym skraju polany. W takiej konfiguracji szybowiec najpierw zawadził prawym skrzydłem o znajdującą się na wysokości ok. 10 m gałąź wysokiego drzewa na skraju lasu, złamał ją, a następnie lewym skrzydłem zetknął się z ziemią tuż za drogą, jednocześnie prawym skrzydłem ściał wierzchołki rzędu 6 rosnących wzdłuż drogi po jej wschodniej stronie młodych brzoź (średnica pnia u podstawy ok. 12÷15 cm), a jedną z nich przy tym powalając. Przemieszczające się po ziemi, silnie ugięte lewe skrzydło natrafiło na pień młodej, samotnie rosnącej sosny (średnica pnia u podstawy ok. 15÷18 cm) i zostało w kontakcie z nim odcięte ok. 7 m od kadłuba. Prawe skrzydło w trakcie ścinania i powalania rosnących wzdłuż drogi brzoź uległo wyrwaniu z zamocowania w kadłubie i złamaniu w dwóch miejscach. Przyziemienie na koło podwozia było dość twarde, a w trakcie dobiegu szybowiec obrócił się o ok. 150° w lewo, ustawiając się osią kadłuba dokładnie przodem w kierunku wschodnim. Pilot samodzielnie opuścił kabinę.

Pilot, lat 59, posiadał w chwili zdarzenia szwajcarską licencję pilota szybowcowego, ważną do 2012 r. oraz bardzo duże doświadczenie w dziedzinie wyczynowego sportu szybowcowego, od lat uczestnicząc z sukcesami w licznych zawodach na własnym szybowcu. Wylatał ogółem ponad 4633 godziny w 1389 lotach.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zbyt późne podjęcie przez pilota decyzji o lądowaniu w terenie po pogorszeniu się warunków meteorologicznych.

Okolicznościami sprzyjającymi były:

- wlecenie przez pilota nad teren leśny w warunkach stale pogarszających się noszeń;

- zbyt późne przystąpienie do uruchomienia zespołu napędowego;
- psychologiczny czynnik rywalizacji podczas zawodów.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie zaproponowała zalecenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

121

KOMUNIKAT NR 78 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 22 grudnia 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 907/10

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 18 sierpnia 2010 r., na paralotni Green S, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

W szkoleniu prowadzonym przez ośrodek szkolenia lotniczego realizowanym w ramach Etapu I do uzyskania świadectwa kwalifikacji pilota paralotni, uczestniczyło czterech uczniów-pilotów. Szkolenie rozpoczęło się w dniu 17 sierpnia 2010 r. Zajęcia praktyczne w powietrzu rozpoczęły się w dniu następnym, tj. 18 sierpnia w godzinach późno popołudniowych. Start odbywał się z wykorzystaniem urządzenia holującego.

Do lotów uczeń-pilot wyposażony był w kask ochronny oraz w radiotelefon umożliwiający mu odbieranie komend podawanych przez instruktora. W używanej uprzęży nie był zamontowany spadochronowy system ratowniczy. Planowana wysokość lotów nie przekraczała 100 m. Przed rozpoczęciem lotu, który zakończył się wypadkiem uczeń wykonał dwa loty poprawnie. Do trzeciego startu przystąpił około godziny 19.30.

Przed startem uczeń-pilot przygotował skrzydło i podpiął się do paralotni. Instruktor podszedł do niego by dokonać sprawdzenia i stwierdził nieprawidłowe podpięcie lewej taśmy nośnej (skręcenie taśm wokół osi pionowej). Na polecenie instruktora i pod jego nadzorem uczeń dokonał korekty podpięcia lewej taśmy nośnej. Następnie uczeń-pilot przystąpił do wykonania startu. Start nie powiódł się, ponieważ uczeń zbyt wcześnie puścił taśmy nośne, zanim jeszcze skrzydło paralotni „weszło” nad ucznia. Start został przerwany. Z rozmowy z uczniem wynika, iż nie wykluczone, że w tym momencie rozpoczął on wypinanie się z paralotni, które zostało przerwane komendą instruktora. Natomiast według instruktora nakazał on uczniowi cofnąć się kilka kroków, następnie podszedł do niego i przygotował (rozłożył) skrzydło do ponownego startu. Zgodnie z oświadczeniem instruktora z niewielkiej odległości wzrokowo sprawdził ucznia (cyt.: *„przed ponownym startem sprawdziłem wizualnie z odległości 1 metra stan uprzęży i paralotni”*). Powtórny start został wykonany prawidłowo. Po osiągnięciu przez ucznia wysokości około 50-70 m na polecenie instruktora zakończono holowanie, a uczeń wyczepił linę holowniczą. W locie ślizgowym wykonał najpierw zakręt w lewo o 180°, po czym leciał po prostej, a następnie rozpoczął zakręt w prawo do lądowania. W trakcie wykonywania tego ostatniego zakrętu, gdy uczeń był na wysokości około 10-15 m, nastąpiło rozłączenie prawej taśmy nośnej z karabinką, którym skrzydło paralotni było podczipione do uprzęży. Nastąpiła gwałtowna niesymetryczna deformacja skrzydła paralotni a uczeń zaczął gwałtownie opadać w rotacji. Z ziemi uczeń najpierw zetknął się nogami a następnie odcinkiem lędźwiowym kręgosłupa. Natychmiast została wezwana karetka pogotowia, która po przy-

byciu zabrała poszkodowanego do szpitala celem udzielenia specjalistycznej pomocy medycznej.

Uczeń-pilot do szkolenia paralotniowego przystąpił w dniu poprzedzającym dzień, w którym zaistniał wypadek. Uczeń spełniał wymagania stawiane kandydatom na szkolenie do świadectwa kwalifikacji pilota paralotni.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku, rozłączenia taśmy nośnej z karabinkiem łączącym paralotnię z uprzężą było niewłaściwe podpięcie taśmy podczas przygotowania ucznia-pilota do lotu.

Okolicznością sprzyjającą była nieskuteczność zastosowanej metody kontroli wzrokowej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

4.1. PKBWL zwraca uwagę na konieczność stosowania „pięciopunktowej kontroli” każdorazowo przed przystąpieniem do startu, bez względu na to jak długi czas upłynął pomiędzy przerwaniem startem a jego ponownym rozpoczęciem.

4.2. Metodyka przeprowadzenia kontroli zapięcia uprząży, podczepienia taśm nośnych czy zapięcia kasku ochronnego łączy w sobie zarówno kontrolę wzrokową, jak i fizyczne sprawdzenie tych elementów, poprzez dotyk czy szarpnięcie/napięcie taśm.

4.3. W procesie szkolenia pilotów, w tym instruktorów, należy większy nacisk położyć na metodykę sprawdzania przed lotem, obejmującą nie tylko wzrokową, ale również fizyczną formę „pięciopunktowej kontroli przedstartowej”, w tym w szczególności prawidłowości zapięcia taśm uprząży czy podpięcia taśm nośnych, szczególnie w sytuacjach powtarzanych przerwanych startów.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Departament Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego podczas procesu recertyfikacji ośrodka szkolenia lotniczego, w którym zaistniał opisany w komunikacie wypadek stwierdził, że wprowadzone przez organizatora szkolenia poniższe działania profilaktyczne są realizowane. Działania polegają na:

- wymianie karabinków automatycznych, stalowych Austrian Alpin na ręcznie zakręcane aluminiowe, alpinistyczne karabinki o tej samej wytrzymałości, których owalny kształt nie pozwala na przypadkową blokadę zamka karabinka przez taśmy nośne paralotni;
- wprowadzeniu zasady, że instruktorzy każdorazowo po przerwaniu startu, kolejne kontrole przedstartowe prowadzą zgodnie z wymogami kontroli głównej.

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
