



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 31 sierpnia 2011 r.

Nr 12

### TREŚĆ:

Poz.

#### DECYZJA

- 67 — 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) ..... 1354

#### OBWIESZCZENIE

- 68 — Nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie ogłoszenia listy audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego..... 1360

#### OGŁOSZENIE

- 69 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 sierpnia 2011 r. w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Chopina w Warszawie..... 1362

#### KOMUNIKATY:

- 70 — Nr 46 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 lipca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 633/11 ..... 1362
- 71 — Nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 lipca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 518/07 ..... 1363
- 72 — Nr 48 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 lipca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 122/08 ..... 1365
- 73 — Nr 49 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 lipca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 136/11 ..... 1366
- 74 — Nr 50 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 lipca 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 562/09 ..... 1367
- 75 — Nr 51 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 1 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 450/07 ..... 1371
- 76 — Nr 52 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 573/10 ..... 1372
- 77 — Nr 53 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1355/10 ..... 1373
- 78 — Nr 54 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 990/10 ..... 1375
- 79 — Nr 55 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 484/08 ..... 1376
- 80 — Nr 56 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 sierpnia 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 154/06 ..... 1377
- 81 — Nr 57 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 sierpnia 2011 r. w sprawie wszczęcia procedury wyboru Koordynatora Rozkładów Lotów dla Portu Lotniczego Chopina w Warszawie, Portu Lotniczego Poznań – Ławica, Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice ..... 1378

67

**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)**

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.<sup>1)</sup>), § 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.<sup>2)</sup>), 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.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Wprowadza się:

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

- 4) wzór formularza odbioru Certyfikatu Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego – CASIC (Civil Aviation Safety Inspector Certificate), określony w załączniku nr 4 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 bezprawnej 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 sierpnia 2011 r. Przepis § 6 ust. 4 załącznika nr 1 do decyzji stosuje się odpowiednio.

**§ 3.** Traci moc zarządzenie nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 grudnia 2005 r. w sprawie procedur stosowanych przy wydawaniu Certyfikatu Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego – CASIC (Civil Aviation Safety Inspector Certificate).

**§ 4.** Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania i obowiązuje do dnia 16 listopada 2011 r.

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 106, poz. 622.

<sup>2)</sup> 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 2007 r. Nr 1, poz. 8.

<sup>3)</sup> 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.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

*Załączniki do Decyzji Nr 26  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 1 sierpnia 2011 r.*

*Załącznik Nr 1*

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

§ 1. Ilekroć 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) Dyrektorze 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) CASIC – należy przez to rozumieć Certyfikat Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego – CASIC (Civil Aviation Safety Inspector Certificate);
- 7) wniosku – należy przez to rozumieć wniosek o wydanie CASIC;
- 8) pracownikowi – 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. CASIC wydaje się pracownikom Departamentu Operacyjno – Lotniczego, Departamentu Techniki Lotniczej, Departamentu Lotnisk, 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 CASIC 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 CASIC 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 CASIC, zgodnie z pkt 11.1.3. 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 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 CASIC na szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, zgodnie z pkt 11.2.6.1. 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 CASIC 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 CASIC.
3. CASIC sporządza się w Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.
4. Termin wykonania CASIC oraz termin jego odbioru, pracownik LOB odpowiedzialny za wydanie CASIC uzgadnia z wnioskodawcą.

**§ 5. 1** CASIC 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, CASIC 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 CASIC został wydany, w szczególności w przypadku rozwiązania umowy o pracę lub upływu terminu, na który ta umowa lub umowa cywilnoprawna została zawarta, CASIC zwraca się bezzwłocznie do LOB.
4. W przypadku zmiany danych zawartych w CASIC pracownik, dla którego został wydany występuje drogą służbową do LOB z wnioskiem o wydanie nowego CASIC.
5. Do wydania nowego, uaktualnionego CASIC przepisy § 3 ust. 1-3, § 4 oraz § 5 ust. 1 stosuje się odpowiednio.

**§ 6. 1.** Odbiór CASIC następuje w LOB.

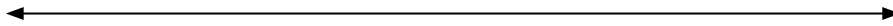
2. Do odbioru CASIC upoważniony jest wyłącznie pracownik, dla którego CASIC został sporządzony.
3. Wydanie CASIC następuje po pokwitowaniu odbioru nowego CASIC na formularzu odbioru CASIC przez osobę, dla której CASIC został sporządzony.
4. Nie później niż w chwili odbioru nowego CASIC, pracownik zobowiązany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

**§ 7.** Rejestr wydanych CASIC prowadzony jest w LOB.



## WZÓR CERTYFIKATU INSPEKTORA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA CYWILNEGO – CASIC (CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTOR CERTIFICATE)

Pierwsza strona  
85,6 ± 0,75 mm



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO  
CIVIL AVIATION OFFICE

CERTYFIKAT INSPEKTORA  
BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA CYWILNEGO  
CIVIL AVIATION SAFETY  
INSPECTOR CERTIFICATE

Nazwisko/Surname Imię (imiona)/Given names

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

Pracodawca/Employed by Stanowisko/Occupation

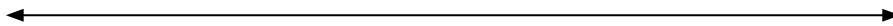
Nr dokumentu/Doc No. Data ważności/Date of Expiry

Podpis/Signature

54,0 ± 0,75 mm



Druga strona  
85,6 ± 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).

Bezasadne 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 ± 1 mm



Załącznik Nr 4

(wzór)

FORMULARZ ODBIORU CERTYFIKATU INSPEKTORA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA  
CYWILNEGO – CASIC (CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTOR CERTIFICATE)

**ADNOTACJE PRACOWNIKA LOB**

1. Otrzymujący(ca) CASIC.....

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

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

2. Inne informacje:

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

---

**POKWITOWANIE ODBIORU**

Certyfikat Inspektora Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego – CASIC (Civil Aviation Safety Inspector  
Certificate) NR .....

otrzymałem(am) dnia ...../...../.....

Czytelny podpis .....

Uwagi:

\* - niepotrzebne skreślić

**68**

**OBWIESZCZENIE NR 10  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 lipca 2011 r.

**w sprawie ogłoszenia listy audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego**

Na podstawie § 6 pkt 4 lit. h rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U.

Nr 25, poz. 208) ogłasza się listę audytorów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, stanowiącą załącznik do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

*Załącznik do Obwieszczenia nr 10  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 22 lipca 2011 r.*

**LISTA AUDYTORÓW KONTROLI JAKOŚCI W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO**

Lp.	Imię	Nazwisko	Nazwa podmiotu	Nr upoważnienia
1	Adam	Borkowski	Urząd Lotnictwa Cywilnego	486/2010
2	Anna	Czarnecka	Urząd Lotnictwa Cywilnego	306/2007
3	Magdalena	Dolbeń	Urząd Lotnictwa Cywilnego	489/2010
4	Anna	Jankowska	Urząd Lotnictwa Cywilnego	456/2009
5	Maciej	Karwaciński	Urząd Lotnictwa Cywilnego	502/2010
6	Maciej	Korczak	Urząd Lotnictwa Cywilnego	474/2010
7	Martyna	Modrzejewska	Urząd Lotnictwa Cywilnego	503/2010
8	Jan	Nieckula	Urząd Lotnictwa Cywilnego	485/2010
9	Aleksandra	Rasz	Urząd Lotnictwa Cywilnego	536/2011
10	Żaneta	Sikora-Mikiciuk	Urząd Lotnictwa Cywilnego	491/2010
11	Anna	Stępień	Urząd Lotnictwa Cywilnego	487/2010
12	Ryszard	Tomiak	Urząd Lotnictwa Cywilnego	497/2010
13	Magdalena	Turek	Urząd Lotnictwa Cywilnego	492/2010
14	Andrzej	Turowicz	Urząd Lotnictwa Cywilnego	512/2010
15	Anna	Zakrzewska	Urząd Lotnictwa Cywilnego	495/2010
16	Jacek	Zalewski	Urząd Lotnictwa Cywilnego	553/2011
17	Jadwiga	Żandarska	Urząd Lotnictwa Cywilnego	484/2010
18	Adam	Andzulewicz	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/08/07
19	Mariusz	Antczak	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
20	Artur	Bogacz	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10



21	Anna	Dobrzańska	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
22	Wioletta	Grabowska	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
23	Jan	Grzywnowicz	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
24	Jarosław	Hajdul	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
25	Marek	Janik	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/12/07
26	Mariusz	Jeż	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
27	Marek	Jurkiewicz	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/15/07
28	Krzysztof	Jurkowski	Straż Graniczna	ULC/LOB-2-8242-0029/20/08
29	Daniel	Karamać	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
30	Przemysław	Kornacki	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
31	Arkadiusz	Krępa	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
32	Anna	Lara	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
33	Michał	Marjański	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
34	Radosław	Marzec	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
35	Sebastian	Oleszczuk	Straż Graniczna	ULC/LOB-2-8241-0068/01/09
36	Agnieszka	Pietrasiuk	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
37	Andrzej	Prokopski	Straż Graniczna	ULC/LOB-2/JŻ/956/07
38	Maciej	Pruski	Straż Graniczna	ULC/LOC/Z/13/07
39	Ireneusz	Pudelko	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0084/01/10
40	Przemysław	Rogalski	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
41	Adrian	Siadkowski	Straż Graniczna	ULC/LOB-2-8241-0068/01/09
42	Mariusz	Smyl	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
43	Agnieszka	Szalc	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
44	Łukasz	Tomeczyk	Straż Graniczna	ULC/LOB-2/JŻ/956/07
45	Henryk	Urbaniak	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/06/07
46	Władysław	Widuch	Straż Graniczna	ULC-LOB-2/8241-0120/01/11
47	Artur	Żukowski	Straż Graniczna	ULC/LOB/Z/05/07
48	Grzegorz	Karcz	Policja	ULC/LOB/Z/03/07
49	Robert	Kumor	Policja	ULC/K/003
50	Piotr	Olek	Policja	ULC/LOB/Z/02/07
51	Dariusz	Rutkiewicz	Policja	ULC/LOB/Z/04/07
52	Andrzej	Kluś	Ministerstwo Obrony Narodowej	ULC/K/006
53	Adam	Lewkowicz	Ministerstwo Obrony Narodowej	ULC/K/007

69

**OGŁOSZENIE NR 1  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 12 sierpnia 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.<sup>1)</sup>) 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-Okęcie<sup>2)</sup> (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 165 oraz z 2010 r. Nr 14, poz. 80), w ten sposób, że pkt 1.6. otrzymuje brzmienie:

„1.6. Do podanych stawek opłat dolicza się podatek od towarów i usług (VAT) w wysoko-

ści określonej przepisami prawa polskiego, obowiązującymi w dniu wykonania usługi. Na dzień publikacji stawkę podatku VAT w wysokości 0% stosuje się do usług świadczonych na rzecz przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym (art. 83 ust. 1 pkt 8 ustawy o podatku od towarów i usług). Do pozostałych usług stosuje się stawkę podatku VAT w wysokości 23%. Warunkiem zastosowania stawki podatku VAT w wysokości 0% jest umieszczenie przewoźnika na liście przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym opublikowanej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej lub złożenie przez usługobiorcę do PPL dokumentów potwierdzających, że w państwie siedziby jest on uznany za wykonującego głównie przewozy w transporcie międzynarodowym.”

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz 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. 278278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 106, poz. 622.

<sup>2)</sup> 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  
z up. Tomasz Kądziołka  
Wiceprezes Urzędu

70

**KOMUNIKAT NR 46  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 22 lipca 2011 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 633/11**

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 lotni-

czych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 8 czerwca 2011 r., na spadochronie Para Foil 282, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

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

**2. Opis okoliczności wypadku:**

Skoczek wykonywał 694 skok z wysokości 1200 m, ze śmigłowca Mi-2, na zadanie skok w terenie przygodnym. Był to jego 86 skok w tym sezonie, ale czwarty na tym typie spadochronu w ostatnim czasie. Pozostałe wykonał na tak zwanej „szybkiej czaszy” (Safire 139). Na wysokości około 900 m skoczek otworzył spadochron główny, który napęłnił się prawidłowo, a cały przebieg lotu był do samego przyziemia prawidłowy. Podczas przyziemia, na wysokości około 3 m skoczek „przeciągnął” spadochron, co spowodowało twarde lądowanie oraz uraz kostki. Po opatrzeniu na starcie przez ratowników medycznych został odwieziony do szpitala, gdzie stwierdzono złamanie kostki gołeni prawej ze zwichnięciem w stawie skokowym.

Skoczek spadochronowy, instruktor spadochronowy PJIR, posiadał licencję ważną do 23.04.2013 roku. Doświadczenie lotnicze – 694 skoki, w tym 22 na Para Foil 282, oraz 150 na Mars 282. Skoczek posiadał bogate doświadczenie w skokach na celność. Wielokrotnie uczestniczył w zawodach, osiągając bardzo dobre wyniki w konkurencji celności lądowania.

Prędkość wiatru podczas skoków wynosiła 0 m/s.

**3. Przyczyna wypadku lotniczego:**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd w technice skoku, polegający na przeciągnięciu czaszy w ostatniej fazie lądowania.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niedostateczne wznowienie umiejętności sterowania czaszą Para Foi1282 w warunkach bezwietrznych.

**4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:**

**4.1.** Przed wykonaniem skoków poza lotniskiem/lądowiskiem przeprowadzać należy trening w różnych warunkach atmosferycznych, ze szczególnym uwzględnieniem precyzyjnego lądowania w terenie ograniczonym.

**4.2.** PKBWL zaakceptowała zastosowane środki profilaktyczne opracowane przez organizatora skoków:

Szczegółowe przeanalizowanie różnic pomiędzy właściwościami lotnymi spadochronów Safire 139, a Para Foil 282, a w tym różnych charakterystyk przeciągnięcia. Przeanalizowanie warunków pogodowych, ze zwróceniem uwagi na proces lądowania w miejscach osłoniętych od wiatru.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

**71**

**KOMUNIKAT NR 47  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 28 lipca 2011 r.

**w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 518/07**

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 21 grudnia 2007 r., na samolocie Boeing 737-8AS, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik techniczny”**

w grupie przyczynowej: **„System zarządzania lotem – T10”.**

## 2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Załoga samolotu Boeing 737 wykonywała lot z lotniska Bergamo (LIME) na lotnisko Kraków-Balice (EPKK). Warunki meteorologiczne, według komunikatu otrzymanego przez załogę przed wylotem, umożliwiały wykonanie tego lotu. Po dolocie w rejon lotniska EPKK warunki meteorologiczne znacznie pogorszyły się i były poniżej minimum do lądowania. Załoga postanowiła oczekiwać w holdingu przypuszczając, że będzie możliwość wykonania lądowania na lotnisku EPKK. Wobec braku poprawy warunków meteorologicznych umożliwiających lądowanie w EPKK, służby operacyjne przewoźnika nakazały załodze wykonać lot na lotnisko Łódź-Lublinek (EPLL). Po dolocie do lotniska i wykonaniu podejścia według ILS kategorii I załoga po osiągnięciu wysokości decyzji nie miała kontaktu wzrokowego z drogą startową, w wyniku czego przerwała podejście i zdecydowała się na lot na lotnisko Warszawa-Okęcie (EPWA). System zarządzający lotem (FMC) wyliczył, że pozostałość paliwa po dolocie do lotniska EPWA będzie wynosiła 900 kg, czyli poniżej minimalnej ilości wymaganej w Instrukcji Operacyjnej przewoźnika (1200 kg). Załoga zgłosiła organowi kontroli zbliżania lotniska (APP) EPWA sytuację zagrożenia (MAY DAY), ze względu na przewidywaną małą pozostałość paliwa. Kontroler APP EPWA ogłosił stan zagrożenia samolotu, powiadamiając odpowiednie służby i zapewnił załodze samolotu pierwszeństwo do lądowania, wstrzymując odloty innych samolotów z lotniska. Załoga wylądowała bezpiecznie i w asyście jednostki lotniskowej straży pożarnej skołowała na stanowisko postojowe. Po zakończeniu kołowania w zbiornikach było 1400 kg paliwa. Było to powyżej minimalnej dopuszczalnej ilości określonej w Instrukcji Operacyjnej przewoźnika.

Dowódca załogi, lat 39, posiadał nalot ogólny na samolotach 5500 godziny, z czego 1200 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Drugi pilot, lat 27, posiadał nalot ogólny na samolotach 2300 godziny, z czego 1900 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Warunki meteorologiczne podczas wykonywania podejścia do lądowania:

Lotnisko EPKK

- Prędkość wiatru: cisza;
- Widzialność RVR 250 m;
- Temperatura powietrza: -8 C°;
- Temperatura punktu rosy: -9 C°;
- Ciśnienie (QNH) 1031 hPa.

Lotnisko EPLL

- Prędkość wiatru: 0,1 m/s;
- Kierunek wiatru 180°;
- Widzialność 2,0 km;
- Temperatura powietrza: -5 C°;
- Temperatura punktu rosy: -6 C°;
- Ciśnienie (QNH) 1031 hPa.

Lotnisko EPWA

- Prędkość wiatru: 2 m/s;
- Kierunek wiatru 130°;
- Widzialność 4,0 km;
- Temperatura powietrza: -4 C°;
- Temperatura punktu rosy: -4 C°;
- Ciśnienie (QNH) 1032 hPa.

## 3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu była niezgodność informacji dotyczących ilości paliwa pomiędzy planem lotu i wyliczonego przez FMC, co spowodowało niepewność załogi samolotu, co do stanu posiadanej pozostałości paliwa, wynikiem czego było zgłoszenie sytuacji zagrożenia.

## 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Władze lotnicze Irlandii:

Przewoźnik Lotniczy „Ryanair” zweryfikować proces obliczania ilości paliwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 72

### KOMUNIKAT NR 48 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 lipca 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 122/08

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

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 marca 2008 r., na samolocie Boeing 737-800, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Załoga samolotu Boeing 737 wykonywała lot z lotniska Bristol (EGGD) na lotnisko Katowice-Pyrzowice (EPKT). Załoga po przejściu na łączność z kontrolerem kontroli zbliżania TMA EPKK, została zapytana czy akceptuje podejście do lądowania z widzialnością na RWY 09 w EPKT. Załoga zaakceptowała podejście i od punktu nawigacyjnego MAPIK otrzymała zezwolenie na lot po prostej do EPKT. Następnie załoga samolotu otrzymała zezwolenie na zniżanie do 4000 ft AMSL. W odległości około 30 NM załoga samolotu otrzymała polecenie nawiązania łączności z organem kontroli lotniska TWR EPKT. Po przejściu na łączność z kontrolerem TWR EPKT w dolocie do lotniska załoga otrzymała warunki atmosferyczne i zezwolenie na kontynuowanie podejścia do lądowania z widocznością po prostej na drogę startową 09. Zapis parametrów lotu pozwolił odtworzyć poszczególne fazy podejścia do lądowania samolotu. Początkowe zniżanie odbywało się ze średnią prędkością pionową ok. 2500 ft/min. Pomiędzy poziomem FL220, a poziomem FL130 zniżanie było najszybsze i osiągało wartości powyżej 4500 ft/min. Poniżej poziomu FL120 do FL100 samolot zniżał się z prędkością ok. 400 ft/min. W odległości około 26 NM do lotniska EPKT samolot zmienił kurs o 17° na HDG=97°. Następnie zniżanie z początkowego ok. 2000 ft/min zostało zredukowane do ok. 1400 ft/min. Silniki pracowały na mocy „idle” od poziomu FL240 do

około 500 ft. W trakcie zniżania klapy były stopniowo wypuszczane i na wysokości 1050 ft samolot był w konfiguracji do lądowania. Na wysokości około 500 ft, załoga zorientowała się, że błędnie określiła położenie lotniska EPKT i rozpoczęła procedurę odejścia.

W trakcie przygotowywania się do wykonania procedury przerwania podejścia do lądowania i odlotu na drugie zajęcie, system EGPWS zasygnalizował zagrożenie zderzenia z przeszkodami terenowymi. Po przerwaniu podejścia na wysokości RALT=247 ft, samolot zaczął się wznosić i załoga po osiągnięciu wysokości 6000 ft poprosiła służbę ruchu lotniczego o zezwolenie na podejście według ILS RWY 27. Lądowanie odbyło się bez przeszkód.

Dowódca załogi, lat 58, posiadał nalot ogólny na samolotach 21800 godziny, z czego 4800 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Drugi pilot, lat 24, posiadał nalot ogólny na samolotach 1020 godziny, z czego 600 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Warunki meteorologiczne podczas wykonywania podejścia do lądowania:

Przekazane przez kontrolera TWR.

- Prędkość wiatru: 7 kt (3,6 m/s);
- Kierunek wiatru 180°;
- CAVOK;
- Temperatura powietrza: 9 C°;
- Temperatura punktu rosy: 3 C°;
- Ciśnienie (QNH) 1006 hPa.

Warunki meteorologiczne odczytane z bazy danych systemu AWOS.

- Prędkość wiatru: 7,91 kt (4,06 m/s);
- Średni kierunek wiatru: 197°;
- Widzialność: 10000 m;

Załoga wykonywała końcowe zniżanie pod słońce, co ograniczało widoczność z kabiny samolotu.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- prawdopodobnie niewłaściwe monitorowanie wskazań FMS;
- prawdopodobnie niewłaściwa współpraca załogi w kabinie samolotu;

- kontynuowanie przez załogę samolotu procedury podejścia do lądowania bez nawiązania kontaktu wizualnego ze środowiskiem drogi startowej.

Okolicznością sprzyjającą była słabo rozwinięta infrastruktura pomocy radionawigacyjnych lotniska EPKT na kierunku podejścia 09.

#### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

##### Operator lotniczy:

- 4.1. Zbadać prawdopodobnie niewłaściwe CRM w załodze z uwzględnieniem dużego zróżnicowania doświadczenia lotniczego.

- 4.2. Zbadać wyszkolenie załogi w zakresie procedur podejścia.

##### PAŻP / Zarządzający lotniskiem EPKT:

- 4.3. Rozważyć możliwość doposażenia infrastruktury lotniska EPKT w pomoc nawigacyjną VOR.
- 4.4. W trakcie przeprowadzanych szkoleń teoretycznych i praktycznych dla personelu ruchu lotniczego zwrócić uwagę na specyfikę podejść z widocznością w szczególności na nieoprzyrządowane drogi startowej oraz zasady operowania oświetleniem.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 73

### KOMUNIKAT NR 49 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 lipca 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 136/11

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. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 26 lutego 2011 r., na samolocie Cessna 150 M, klasyfikuję do kategorii:

##### **„Czynnik ludzki”**

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

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Załoga wystartowała do lotu zapoznawczego po trasie w ramach szkolenia do licencji PPL(A). Po osiągnięciu nakazanej wysokości kręgu (1500 ft na ciśnieniu QNH), co nastąpiło po wyprowadzeniu z pierwszego zakrętu, instruktor-pilot

zmniejszył prędkość obrotową silnika do wartości 2300 obr/min i włączył podgrzew gaźnika. Po upływie ok. jednej minuty od nawiązania łączności z Informacją Warszawa w połowie drogi od punktu ZULU do stadionu Narodowego, instruktor zauważył nieznaczny spadek obrotów silnika o około 50 obr/min. Następnie zwiększył obroty do wartości 2300 obr/min. Po chwili obroty spadły o około 70 obr/min. Po sprawdzeniu podgrzewu gaźnika, który był włączony od zajęcia wysokości 1500 ft na kręgu, instruktor-pilot zdecydował się wyłączyć podgrzew i sprawdzić reakcję silnika. Obroty gwałtownie zmniejszyły się o 350÷400 obr/min. Po ponownym włączeniu podgrzewu obroty wzrosły do około 2300 obr/min. Instruktor natychmiast przerwał zadanie i wykonał zakręt w kierunku punktu ZULU powiadamiając Informację Warszawa o powrocie na lotnisko Babice. Po przejściu na łączność z Informacją Babice instruktor zgłosił pozycję ZULU oraz kłopoty z silnikiem a także, że będzie podchodził do lądowania z wiatrem na pas 28. Po minięciu punktu ZULU obroty silnika zaczęły stopniowo zmniejszać się poniżej wartości 2000 obr/min do wartości 1800 obr/min. Instruktor rozpoczął podawanie paliwa do silnika pompką

zastrzykową. Prędkość obrotowa chwilowo przestała się zmniejszać i wahała się pomiędzy 1800 a 2000 obr/min. W połowie odległości od ZULU do zakrętu na kurs lądowania, obroty silnika zaczęły wahać się w przedziale 1500÷1700 obr/min i stopniowo samolot zmniejszał wysokość. Silnik przestawał reagować na kolejne zastrzyki paliwa i nie reagował na zwiększanie obrotów manetką gazu. Instruktor ocenił, że nie zdoła dolecieć do płaszczyzny roboczej pasa 28 i skierował samolot na płaszczyznę betonową na przedłużeniu pasa (w przeszłości część robocza pasa) wykorzystywaną przez samochodową szkołę nauki jazdy. Samolot przyziemił w połowie długości placu manewrowego z kursem 270°. Lądowanie odbyło się bez kłopotów ze względu na tylny wiatr z minimalną prędkością na podwoziu głównym. Na dobiegu instruktor natychmiast zaczął hamować, ale okazało się to mało skuteczne ze względu na nawierzchnię placu manewrowego przygotowaną do trenowania poślizgów. W końcowej fazie dobiegu (ok. 180 m od przyziemienia) z niewielką prędkością samolot wjechał w ogrodzenie z siatki metalowej. Podczas uderzenia w siatkę silnik nie pracował a śmigło ustawione było w pozycji pionowej. Po zatrzymaniu instruktor zgłosił drogą radiową sytuację po lądowaniu, pozycję samolotu, stan załogi a następnie wyłączył urządzenia elektryczne samolotu i akumulator. Załoga nie odniosła żadnych obrażeń i o własnych siłach opuściła samolot.

Instruktor-pilot, lat 38, licencja CPL(A) z uprawnieniami FI, MEP(L), IR, SEP(L). Nalot całkowity 3070 godzin, nalot na samolotach typu Cessna 150/152 około 1500 godzin.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA):

- prędkość wiatru: 10 kt (2 m/s);
- kierunek wiatru 110°;
- widzialność 10 km;
- temperatura powietrza przy ziemi: -4 C°;
- temperatura punktu rosy: -8 C°;
- ciśnienie 1027 hPa;
- wilgotność powietrza 74%.

Lotnisko Warszawa-Okęcie oddalone od miejsca zdarzenia o około 12 km. W miejscu zaistnienia zdarzenia warunki meteorologiczne mogły być inne i bardziej sprzyjające oblodzeniu gaźnika.

### 3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną poważnego incydentu było oblodzenie gaźnika lub układu dolotowego za gaźnikiem, które wystąpiło w sprzyjających warunkach meteorologicznych, pomimo zastosowania pełnego podgrzewania powietrza zasysanego do gaźnika.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie wydała zaleceń, lecz raport końcowy zawiera następujący komentarz: „Ze względu na prawdopodobnie większą podatność na zalodzenie układu dolotowego silników Continental stosowanych w samolotach Cessna 150 PKBWL zaleca zamontowanie układu pomiaru temperatury w kolektorze dolotowym za gaźnikiem”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 74

### KOMUNIKAT NR 50 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 29 lipca 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 562/09

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 lotni-

czych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 25 lipca 2009 r., na spadochronie Black Hawk 265, klasyfikując do kategorii:  
**„Nieustalony”.**

## 2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Na lądowisku uczeń-skoczek uczestniczył w skokach spadochronowych zorganizowanych przez aeroklub regionalny. Po przybyciu na lądowisko, spotkał się z instruktorem, który szkolił go w poprzednich skokach i uzgodnił, że instruktor ten będzie sprawował nadzór nad skokami również w dniu 25 lipca 2009 r. Następnie uczeń-skoczek został wpisany na listę załadowczą 10-go wylotu samolotu. W trakcie przygotowania do skoku instruktor omówił z uczniem-skoczkiem zadanie (AFF-8), w którym zaplanowano oddzielenie od samolotu, symulację otwarcia czaszy głównej, a następnie doskonalenie płaskiego spadania, wykonywanie obrotów w lewo i w prawo o 90 stopni w płaszczyźnie poziomej. Otwarcie spadochronu zaplanowano na wysokości 1500 m, jednak nie niżej niż 1300 m.

Uczeń-skoczek pobrał spadochron z układalni. Instruktor dokonał sprawdzenia prawidłowości założenia spadochronu i włączenia automatu. Automat był włączony w trybie „Novice”. Uczeń-skoczek w obecności instruktora ustawił wysokościomierz analogowy tak, by wskazówka pokrywała się z cyfrą „0”. Następnie uczeń-skoczek, wraz z innymi osobami zaplanowanymi na wylot nr 10 udał się do samolotu. W trakcie wznoszenia samolotu uczeń-skoczek i instruktor porównywali wskazania wysokościomierzy. Instruktor nie zauważył istotnych różnic we wskazaniach tych przyrządów.

Uczeń-skoczek opuścił samolot Cessna 208B na FL 133. Według ustaleń Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, w czasie wolnego spadania uczeń-skoczek nie był obserwowany ani z ziemi, ani z powietrza. Na wysokości oszacowanej przez świadków na 300÷200 m AGL, świadkowie ci przebywający w okolicach tzw. startu spadochronowego zauważyli, że uczeń spada w pozycji płaskiej z zamkniętym spadochronem. Niektórzy z tych świadków zauważyli, że uczeń-skoczek wykonała część obrotu lub obroty w płaszczyźnie poziomej. Nikt nie zauważył, żeby w trakcie obserwowanego fragmentu skoku nastąpił proces otwarcia spadochronu. Od wysokości około 100 m dalszą obserwację spadania ucznia-skoczka zastąpiły drzewa. Uczeń-skoczek zderzył się z ziemią około 850 m od startu spadochronowego, ponosząc śmierć na miejscu zdarzenia.

Przybyły na miejsce wypadku zespół badawczy PKBWL stwierdził, że komora czaszy głównej była zamknięta przez prawidłowo włożoną zawleczkę, część taśmy łączącej znajdowała się pod bocznym wyłogiem komory czaszy głównej, komora czaszy zapasowej była otwarta, a końcówka tnąca automatu była wysunięta z elastycznej pochewki na wyłogu komory czaszy zapasowej. Czasza zapasowa znajdowała się poza komorą, częściowo wysunięta z osłony. Linki czaszy zapasowej leżały

w osi ciała ucznia-skoczka. Linki były całkowicie wplecione i naciągnięte. Slajder czaszy zapasowej był w maksymalnym górnym położeniu. Taśma łącząca „obejmowała” linki przy podstawie czaszy. W swoim dalszym przebiegu taśma łącząca odchylna była o około 45 stopni w lewo od kierunku położenia linek i czaszy. Pilocik czaszy zapasowej nie był uszkodzony, a jego sprężyna nie była zakleszczona. Stan czaszy zapasowej nie wskazywał, aby była ona chociaż częściowo napełniona w trakcie skoku. Końcówka tnąca automatu spadochronowego (AAD) była w pozycji zamkniętej, co wskazywało na zadziałanie automatu. Końcówka ta była wysunięta z elastycznej pochewki znajdującej się przy oczku wyłogu komory czaszy zapasowej. Pętla zamykająca komorę czaszy zapasowej była rozdzielona. Górna część pętli nadal znajdowała się na zawleczce. Widoczna była również nić i karteczka plombowa założonej przez mechanika. Uwagę badających zwróciły postrzępione końcówki pętli. Zawleczka uchwytu otwierania czaszy zapasowej nie była zgięta. Oba uchwyty (wyczepiania) czaszy głównej i otwierania czaszy zapasowej nie były wyciągnięte. Wyświetlacz ciekłokrystaliczny na panelu sterowania automatu „Argus” był uszkodzony, jednak na bocznej części wyświetlacza widoczny był migający znak.

Uczeń-skoczek, lat 27, w dniu wypadku wykonywał 21 skok spadochronowy w życiu. Pierwsze 5 skoków wykonał w wojsku. Następnie, w roku 2008 rozpoczął szkolenie spadochronowe metodą AFF. W 2008 r. wykonał 9 skoków według zadań od AFF-1 do AFF-7 Programu Szkolenia Spadochronowego Aeroklubu Warszawskiego. W 2009 r. wykonał skoki według zadań AFF-7 i AFF-8. Uczeń-skoczek posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 3, ważne w dniu zaistnienia wypadku.

Instruktor, lat 41, posiadał licencję skoczka spadochronowego zawodowego z uprawnieniami PJIR, AFF i Tandem. Licencja i uprawnienia były ważne w dniu wypadku.

Instruktor posiadał orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy 2, ważne w dniu wypadku.

Mechanik spadochronowy, lat 36, który dokonywał obsługi technicznej zestawu spadochronowego, posiadał świadectwo kwalifikacji mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego z uprawnieniem dotyczącym spadochronu jako całości. Świadectwo kwalifikacji i uprawnienie były ważne w dniu wypadku.

Osoba, która układała czaszę główną do skoku, w którym zaistniał wypadek, posiadała przeszkolenie w zakresie układania czaszy głównych do skoku.

Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienia zdarzenia.



### 3. Przyczyny wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczynami wypadku lotniczego były:

- nieotwarcie z nieustalonych przyczyn czaszy głównej przez ucznia-skoczką;
- nieotwarcie z nieustalonych przyczyn czaszy zapasowej przez ucznia-skoczką;
- nieprawidłowe zadziałanie automatu spadochronowego, co spowodowało nieprzecięcie pętli zamykającej komorę czaszy zapasowej.

### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

4.1. PKBWL po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami oraz wydaniu przez producenta automatu „Argus” biuletynu serwisowego SB AMM0050910/4, zaleca Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego wstrzymanie używania zestawów spadochronowych wyposażonych w automaty „Argus”, z zainstalowanymi końcówkami tnącymi wyprodukowanymi przed wrześniem 2007 r., spełniającymi przynajmniej jeden z poniższych warunków:

- w przypadkach, gdy końcówka tnąca automatu umieszczona jest nad pilocikiem czaszy zapasowej;
- w przypadkach, gdy końcówka tnąca automatu umieszczona jest pod pilocikiem, ale nad czaszą zapasową;
- w przypadkach zestawów używanych przez uczniów-skoczków;
- w przypadkach zestawów spadochronowych tandem.

W trakcie prowadzenia badania wypadku Komisja otrzymała zapewnienie od producenta automatu „Argus” o poprawieniu jakości końcówek tnących wyprodukowanych po sierpniu 2007 r., co ograniczyło zakres zaleconego przez PKBWL wstrzymania eksploatacji automatów „Argus” z końcówkami tnącymi wyprodukowanymi do sierpnia 2007 r.

PKBWL w raporcie końcowym zawiera następujący komentarz: „Biorąc pod uwagę ustalenia zawarte w niniejszym raporcie, należy przypomnieć, że osoby wykonujące skoki spadochronowe powinny zgodnie z przyjętymi procedurami otwierać czasze główne lub w razie konieczności czasze zapasowe na odpowiednich wysokościach. Automat spadochronowy należy traktować jedynie jako urządzenie zabezpieczające”.

### 5. Działania profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

5.1. Departament Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie otrzy-

manego z PKBWL Raportu Pośredniego, wydał w dniu 19 marca 2010 r. Dyrektywę Zdatności Nr SP-0002-2010-D dotyczącą zawieszenia użytkowania automatów spadochronowych „Argus” na terenie RP oraz używanych przez tandem pilotów i ośrodki szkolenia certyfikowane w Polsce.

5.2. Departament Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego w związku z informacją PKBWL o ustaleniu przyczyny wadliwego działania automatu i podjęciu działań profilaktycznych przez producenta automatu (firmy Aviacom SA Belgia) dotyczących kontroli jakości i zwiększenia twardości końcówek tnących oraz wydaniu Biuletynów Serwisowych dotyczących wymiany końcówek tnących, wydał w dniu 15 marca 2011 r. Dyrektywę Zdatności Nr SP-0001-2011-D dotyczącą przywrócenia użytkowania automatów spadochronowych „Argus” jako urządzeń zabezpieczających otwarcie spadochronów zapasowych po uprzednim dokonaniu przeglądów automatów i wymianie końcówek tnących z datą produkcji sierpień 2007 lub wcześniejszą.

5.3. Departament Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego w związku z licznymi ograniczeniami lub zakazami dotyczącymi użytkowania automatu „Argus”, wprowadzonymi przez producentów pokrowców w innych krajach, dodatkowo w dniu 25 marca 2011 r. przesłał informację dla mechaników spadochronowych obsługujących spadochrony osobowe, następującej treści:

„W związku z licznymi zapytaniami dotyczącymi, pojawiającymi się od dnia 21.03.2011 r., biuletynów producentów pokrowców spadochronowych, związanych z montażem automatów spadochronowych Argus oraz informacją dla producentów uprząży pokrowców spadochronowych, zamieszczoną na stronie internetowej Parachute Industry Association, datowaną na 21.03.2011 r., pragniemy uczulić na fakt konieczności stosowania się do zaleceń producentów, a zwłaszcza przypomnieć, że cofnięcie autoryzacji/rekomendacji lub wprowadzenie przez producenta pokrowca zakazu jest dla mechanika spadochronowego jednoznacznie wiążące. Oznacza to (dla mechaników) konieczność monitorowania na bieżąco zaleceń i wysyłania zapytań do producentów poszczególnych podzespołów sprzętu spadochronowego w przypadku pojawienia się jakichkolwiek

wątpliwości. Jednocześnie mechanicy powinni postępować zgodnie ze swoją najlepszą wiedzą i doświadczeniem, a decyzje o dopuszczeniu (lub nie) zestawu spadochronowego lub ułożenia spadochronu dokonywać zgodnie z przepisami i zatwierdzonymi procedurami, a zwłaszcza wstrzymać się od dopuszczenia sprzętu lub czynności obsługi w przypadkach wątpliwych.

Jednocześnie ponownie przypominamy o **niektórych** obowiązkach mechaników spadochronowych wynikających wprost z zatwierdzonych procedur oraz mających zastosowanie przepisów, a także informacji przekazywanych dotychczas odrębną korespondencją:

- 1) Obsługę techniczną sprzętu spadochronowego należy wykonywać zgodnie z instrukcją obsługi oraz zaleceniami producenta (*pkt 9.12.1 – Rozporządzenie MI Dz. U. Nr 107, poz. 904 -załącznik 4 spadochrony*);
- 2) Wszystkie czynności powinny być wykonywane w sposób i w terminach określonych przez producentów poszczególnych elementów sprzętu spadochronowego oraz zgodnie z obowiązującymi Dyrektywami Zdatności (AD) i rozporządzeniem (*pkt 9 – część ogólna : Zatwierdzone sposoby prowadzenia Dokumentacji związanej z obsługą lub dopuszczaniem spadochronów do skoków...*);
- 3) W trakcie wykonywania czynności obsługowych sprzętu spadochronowego należy korzystać z instrukcji (...) innych aktualnych informacji i zaleceń producenta oraz właściwych nadzorów, w tym dyrektyw zdatności (AD), a w przypadku braku dostępu do tych informacji (w języku zrozumiałym dla mechanika) lub występujących wątpliwości należy wstrzymać się od podejmowania czynności obsługi i dopuszczania sprzętu (*na podstawie: pkt 10 – część ogólna : Zatwierdzone sposoby prowadzenia dokumentacji związanej z obsługą lub dopuszczaniem spadochronów do skoków(...) oraz pkt 2 Pisma ULC-LTT-3/KK/1279/2007*);

- 4) Jeżeli spadochron, podzespół lub jego części składowe nie spełniają wymogów technicznych lub formalnych wymaganych przy dopuszczaniu do skoku, ich dopuszczenie może być unieważnione, cofnięte lub zawieszono przez mechaników spadochronowych (*na podstawie pkt 9.12.1 Rozporządzenia MI Dz.U. Nr 107, poz. 904 – załącznik 4 spadochrony*).

Powyższe oznacza, że niezależnie od dyrektywy zdatności przywracającej do użytkowania automat Argus, mechaników spadochronowych obowiązują bieżące zalecenia i rekomendacje producentów oraz konieczność niedopuszczenia do skoków lub zawieszenia dopuszczonego przez siebie zestawu spadochronowego, jeżeli po dacie dopuszczenia do skoku np. producent pokrowca lub automatu cofnął rekomendację dla takiego montażu lub wydał jego zakaz”.

- 5.4. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w oparciu o zalecenia PKBWL, mając na uwadze wydany przez producenta automatu „Argus”, biuletyn serwisowy nr SB AMM0050910/4 informuje mechaników spadochronowych i użytkowników automatów „Argus”, że:
- wydany przez producenta automatu „Argus” (po Dyrektywie Zdatności Nr SP-0001-2011-D) biuletyn serwisowy SB AMM0050910/4 zmieniający częściowo zakres wymiany końcówek tnących nie wpływa formalnie na odwołanie automatów przed dokonaniem przeglądu i wymianą końcówek tnących niezależnie w jakiej konfiguracji czy w jakim zastosowaniu do zabezpieczenia otwarcia spadochronu zapasowego automat ma być wykorzystany;
  - automaty, które nie przeszły przeglądu i nadal mają końcówkę z datą produkcji sierpień 2007 lub wcześniejszą są zawieszono zgodnie z Dyrektywą Zdatności SP-0002-2010-D.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 75

### KOMUNIKAT NR 51 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1 sierpnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 450/07

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 10 października 2007 r., na samolocie Boeing 737-400, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Błędy w komunikowaniu – H3**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Na lotnisku Warszawa-Okęcie (EPWA) na drodze kołowania D3 (TWY D3) przed drogą startową 11 (RWY 11) oczekiwały trzy samoloty: DAT 94WN, ADR93W oraz SHY338. Załogi dwóch pierwszych samolotów otrzymały zgodę kontrolera TWR na przełożenie przez aktywny RWY 11, a załoga SHY338 otrzymała polecenie zatrzymania przed pasem, które potwierdziła. Po zwolnieniu przez załogę samolotu ADR93W RWY 11, kontroler zezwolił załodze samolotu LOT270 wykonującej podejście według ILS, na lądowanie na tej drodze startowej. Kontroler TWR zauważył, że samolot SHY338 szybko zbliżał się do RWY 11 i ponownie nakazał załodze SHY338 zatrzymanie się przed pasem. Załoga SHY338 ponownie nie wykonała polecenia kontrolera TWR i wkołowała na aktywny RWY 11, na którym kontynuowała podejście do lądowania załoga LOT270, znajdująca się w odległości ok. 1,5 NM (2,8 km) od progu pasa. W wyniku zaistniałej sytuacji kontroler TWR nakazał załodze LOT270 odejście na drugi krąg. Po tym zdarzeniu i opuszczeniu RWY 11 przez SHY338 załoga przeprosiła za wkołowanie bez zezwolenia na aktywną drogę startową, a następnie bezpiecznie kontynuowała kołowanie i wykonała start na lotnisko docelowe.

Dowódca załogi, lat 60, posiadał nalot ogólny na samolotach 14700 godziny, z czego 7210 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Drugi pilot, lat 28, posiadał nalot ogólny na samolotach 2450 godziny, z czego 2030 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Warunki meteorologiczne podczas zdarzenia:

- prędkość wiatru: 4 węzły (2 m/s);
- kierunek wiatru 130°; zmienny: 110-170°;
- widzialność 7 km;
- temperatura powietrza: 7 C°;
- temperatura punktu rosy: 6 C°;
- ciśnienie 1028 hPa.

3. Przyczyna poważnego incydentu lotniczego:

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

- 1) niewłaściwe monitorowanie korespondencji radiowej przez kapitana samolotu Boeing 737;
- 2) utrata przez kapitana samolotu Boeing 737 pełnej wiedzy o aktualnej sytuacji ruchowej w rejonie aktywnej drogi startowej lub niewłaściwe jej zrozumienie;
- 3) brak skutecznej reakcji drugiego pilota samolotu Boeing 737 na zajęcie aktywnej drogi startowej bez wymaganego zezwolenia;
- 4) niewłaściwa współpraca załogi samolotu Boeing 737 w kabinie (CRM), czego wynikiem było niezastosowanie się przez kapitana do treści informacji przekazanej przez drugiego pilota o konieczności zatrzymania się przed aktywną RWY 11 oraz brak zdecydowanej reakcji drugiego pilota na niezastosowanie się do zgody ruchowej.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

Władze lotnicze Turcji:

Przewoźnik Lotniczy „Sky Airlines” powinien zweryfikować proces szkolenia pilotów w zakresie współpracy w załodze (CRM).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 76

### KOMUNIKAT NR 52 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 sierpnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 573/10

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 23 czerwca 2010 r., na szybowcu SZD-48-3 Jantar Std. 3, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubu regionalnego, szkoła szybowcowa zorganizowała loty trasowe i termiczne. Pilot z licencją pilota wykonywał lot termiczny, który był 10-tym lotem tego pilota w roku 2010. Celem lotu był również trening krążeń w kominie termicznym przy zmiennym balaście. Start do lotu odbył się o godz. 14.12. W czasie holowania pilot przez 30 s zrzucił część balastu. Wyczepienie nastąpiło na wysokości 400 m. W czasie lotu termicznego pilot osiągnął maksymalną wysokość lotu 1300 m nad poziom lotniska startu. Około godziny 16.25 po utracie wysokości do 200 metrów nad lotniskiem pilot podjął decyzję o wykonaniu lądowania. W tym celu z wysokości 200 metrów wykonał lot z wiatrem do trzeciego zakrętu a następnie na wysokości 120 metrów wprowadził w czwarty zakręt. Szybowiec był bez balastu. Z czwartego zakrętu wyprowadził na prędkości 120-110 km/h. Pilot oświadczył, że regulował prędkość i kąt szybowania wypuszczając i chowając hamulce aerodynamiczne. Oceniał, że będąc nad masztami z flagami miał wysokość około 20 m. Z tej wysokości, według jego oceny, w ostatniej fazie szybowania miał wypuszczone hamulce na około 5 cm. W czasie przelotu nad drogą, prędkość lotu spadła do wartości 80 km/h. W związku z tym pilot ocenił, że taka prędkość jest zbyt mała i rozpędził szybowiec do prędkości 100-105 km/h. W związku z tym nastąpiła nieznaczna utrata wysokości. Nad pasem zboża o wysokości około

1,5 metrów pilot rozpoczął wyrównanie. W czasie wyrównania obserwował punkt zakończenia wyrównania. Pilot planował w ostatnim etapie wyrównania wypuścić hamulce aerodynamiczne, przyziemić i dotoczyć się do „strzały”. Ograniczników miejsca lądowania nie było. Niewłaściwy podział uwagi w czasie podejścia do lądowania spowodował brak kontroli wysokości lotu nad przeszkodą w trakcie wyrównania i zaczepienie końcówką lewego skrzydła szybowca o rosnące na skraju lotniska zboże. Spowodowało to gwałtowne wyhamowanie prędkości lotu, przyziemienie, obrót o 180° i uszkodzenie szybowca.

Pilot, lat 39, posiadał licencję pilota szybowcowego. Uprawnienia do wykonywania lotów na szybowcach: Bocian, Puchacz, Junior, Pirat, Jantar. Nalot ogólny: 378 godz. 11 min., z czego 149 godz. 30 min. na typie, na którym wystąpił wypadek.

Warunki atmosferyczne w czasie wykonywania lotu:

- prędkość wiatru około 20 km/h;
- kierunek wiatru 330°;
- ilość zachmurzenia około 4/8 przez Cu, Ci oraz 4/8 przez StCu.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był niewłaściwy podział uwagi w czasie podejścia do lądowania, co spowodowało brak kontroli wysokości lotu nad przeszkodą i zderzenie lewym skrzydłem z rosnącym na skraju lotniska zbożem, wyhamowanie prędkości lotu, gwałtowne przyziemienie z obrotem o 180° i uszkodzenie szybowca.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- nadmierna koncentracja pilota na miejscu przyziemienia, co spowodowało niewłaściwą ocenę wysokości lotu;
- mała odległość (około 150 m) rozmieszczenia znaku lądowania typu „strzała” od przeszkody o wysokości 1,5 metra, co zdecydowanie utrudniło lądowanie pilotowi o małym doświadczeniu w wykonywaniu lotów na tym typie szybowca. Dostępny teren umożli-

liwia rozwinięcie znaków na znacznie większej odległości.

i umiejętności pilotów wykonujących loty w danym dniu, w tym szczególnie pilotów o małym doświadczeniu w lotach na danym typie szybowca.

#### 4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

W czasie rozwijania znaków lądowania należy brać pod uwagę charakterystyki lotne szybowców

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 77

### KOMUNIKAT NR 53 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 sierpnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 1355/10

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. Incydent lotniczy, który wydarzył się 5 grudnia 2010 r., na samolocie Embraer 175, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Błędy w komunikowaniu – H3**”.

2. Opis okoliczności incydentu:

Załoga samolotu pasażerskiego wystartowała z lotniska Warszawa-Okęcie do lotu rejsowego. Lot odbywał się w nocy. Samolot wznosił się z załączonym automatem ciągu z włączonym autopilotem z aktywnym modem pionowym FLCH oraz modem poziomym LNAV. Podczas przecinania poziomu 262, w celu szybszego przejścia warstwy turbulentnej powietrza, załoga zmieniła mod pionowy FLCH na mod VS. Samolot pozostał w tym modzie do wystąpienia sygnalizacji Stick Shaker, która pojawiła się, gdy samolot osiągnął FL 351, a zarejestrowana prędkość CAS wynosiła 163 kts. Po 3 sekundach od pojawienia się pierwszego sygnału Stick Shaker sygnalizacja aktywowała się ponownie. Po 16 sekundach od pierwszej sygnalizacji Stick Shaker, sygnalizacja aktywowała się po

raz trzeci. W trakcie manewru *stall recovery* samolot utracił 1300 ft wysokości, po czym kontynuował wznoszenie do FL370. Pozostała część lotu przebiegała prawidłowo.

Dowódca załogi, lat 56, posiadał nalot ogólny na samolotach 10000 godzin, z czego 1500 godzin na typie, na którym wystąpił incydent. Posiadał nalot dowódczy 5900 godzin.

Drugi pilot, lat 49, posiadał nalot ogólny na samolotach 6000 godzin, z czego 1500 godzin na typie, na którym wystąpił incydent.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL” przekazała badanie incydentu lotniczego operatorowi lotniczemu.

3. Przyczyna incydentu:

PKBWL, po otrzymaniu Raportu Końcowego od operatora lotniczego, badającego incydent lotniczy, uznała badanie za zakończone i przyjęła ustalenia, że przyczyną incydentu lotniczego był błąd proceduralny polegający na niewłaściwym realizowaniu obowiązków pilota lecącego (PF) oraz monitorującego (PM), co w konsekwencji doprowadziło do spadku prędkości powodującego zadziałanie układu ostrzegającego o możliwości przeciągnięcia statku powietrznego.

4. Zalecenia bezpieczeństwa PKBWL

PKBWL zaakceptowała zalecenia profilaktyczne opracowane przez operatora polegające na:

- 4.1. Opracowaniu i wprowadzeniu do ERJ 170 LOT Operation Manual part B Volume 1 procedury Stall Recovery z rozbiciem na

- przypadki: „Ground is a factor” oraz „Ground is not a factor”.
- 4.2. Opisanie zdarzenia w Biuletynie Bezpieczeństwa Lotniczego floty ERJ 170.
  - 4.3. Omówieniu zdarzenia podczas szkoleń okresowych personelu lotniczego.
  - 4.4. Wprowadzenie do programu najbliższego szkolenia okresowego omówienia różnic w technice wyprowadzania i reakcji samolotu w sytuacjach zadziałania układu Stick Shakera na małej i dużej wysokości.
  - 4.5. Rozszerzeniu w programach szkoleń okresowych na symulatorach lotu każdej floty zakresu ćwiczenia wyprowadzania z sytuacji zadziałania Stick Shakera, o ćwiczenie wyprowadzania 2/2 w przypadku „Stall Recovery” w fazie lotu na wznoszeniu i na wysokości zbliżonej do maksymalnej wysokości operacyjnej dla danego typu samolotu.
5. Zalecenia bezpieczeństwa Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- Operatorom posiadającym certyfikat AOC zaleca się przeprowadzić:
- 5.1. Przegląd programów szkolenia ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, czasu oraz zakresu ćwiczeń dotyczących zarządzania zasobami załogi w kabinie (CRM - Crew Resource Management) oraz postępowania w sytuacjach kryzysowych.
  - 5.2. Analizę procedur komponowania załóg, mając na uwadze szczególną odpowiedzialność za zarządzanie zasobami załogi w kabinie - CRM.
  - 5.3. Kontrolę CRM podczas realizacji Line Check, sprawdzenie szkolenia Recurrent Training, procedur prowadzenia inspekcji Line-Check, czy w ostatnim roku był wykonywany z pilotami TYPE RATING, zgodnie z JAR FCL oraz Proficiency Check, zgodnie z wymogiem zawartym w OPS.
- 5.4. Sprawdzenie procedur osiągnięcia wysokości przelotowej, prędkości wznoszenia oraz innych procedur mogących mieć wpływ na przebieg lotu.
  - 5.5. Rozszerzenie zakresu ćwiczenia w programach szkoleń okresowych na symulatorze lotu o przejście ze sterowania samolotem na wznoszeniu z załączonym automatem ciągu oraz z włączonym autopilotem, z aktywnym modem pionowym FLCH, oraz modem poziomym LNAV na mod pionowy VS, na wysokości zbliżonej do maksymalnej wysokości operacyjnej dla danego typu samolotu, ze zwróceniem szczególnej uwagi załogi na prędkość samolotu w fazie lotu na wznoszeniu przy włączonym modzie VS.
  - 5.6. Rozszerzenie zakresu ćwiczenia wyprowadzania z sytuacji Stick Shaker w programach szkoleń okresowych na symulatorze lotu. Do programów sesji, które zawierają element ćwiczenia Stick Shaker Recovery, dodać ćwiczenie wyprowadzania z Stick Shaker'a w fazie lotu na wznoszeniu, na wysokości zbliżonej do maksymalnej wysokości operacyjnej dla danego typu samolotu, przy maksymalnym załadunku (MTOW).
  - 5.7. Sprawdzenie, czy prawidłowo jest realizowana procedura, ograniczenia maksymalnego poziomu lotu samolotu, wynikającego głównie z przekroczenia krytycznego kąta natarcia na danym pułapie lotu („*coffin corner*” - *Q-corner- gdy samolot leci w pobliżu krytycznych kątów natarcia, zarówno zwiększając, jak i zmniejszając prędkość lotu, wówczas może nastąpić przepadnięcie maszyny na skrzydło i może wystąpić seria takich niekontrolowanych manewrów*), ale także wynikająca z czynników temperaturowych, aerodynamicznych, maksymalnego ciężaru załadunku samolotu, wyważenia samolotu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 78

### KOMUNIKAT NR 54 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 sierpnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 990/10

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 2 września 2010 r., na spadochronie Voyager 280, klasyfikuję do kategorii:

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Aeroklub regionalny zorganizował skoki spadochronowe, z wykorzystaniem samolotu An-2. Uczeń-skoczek wykonywał w tym dniu 2 skok na zadanie A/II/S (skoki doskonalące wolne spadanie, wysokość skoku 3000 m, opóźnienie 45 s). Przed skokiem, skoczek wyrzucający ustalił z pilotami kierunek i punkt zrzutu. Kurs lotu samolotu określili pod kątem 90° do kierunku wiatru równoległe do pasa startowego. Na wysokości 3000 m pilot wyszedł na kurs do zrzutu używając GPS. Pilot dał sygnał dźwiękowy, oznaczający, że samolot znajduje się nad punktem zrzutu. Skoczek wyrzucający zdał się całkowicie na doświadczenie pilota i nie sprawdził wzrokowo, gdzie faktycznie znajduje się samolot. Punkt zrzutu określony przez pilota był około 1000 m za daleko od prawidłowego. Opuszczenie samolotu przez skoczków odbyło się prawidłowo. Uczeń-skoczek po otwarciu spadochronu kierował się do lotniska. Niestety silny wiatr i miejsce skoku uniemożliwiły mu dołot do lotniska. Uczeń-skoczek lądował poza lotniskiem w terenie trawiastym. W wyniku przyziemienia na nierówność terenową,

uczeń-skoczek doznał poważnego uszkodzenia ciała (złamanie prawej kości piszczelowej). Poszkodowanego odwieziono karetką do szpitala, gdzie udzielono mu niezbędnej pomocy lekarskiej. Przerwano skoki i omówiono zdarzenie ze skoczkami uczestniczącymi w skokach.

Uczeń-skoczek spadochronowy, lat 62, wykonał 395 skoków.

Prędkość wiatru przyziemnego podczas skoków wynosiła ok. 6 m/s, a na wysokości 1000 m ok. 10 m/s.

3. Przyczyny zdarzenia lotniczego:

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

- błędne określenie punktu zrzutu przez pilota;
- brak kontroli faktycznego punktu zrzutu przez wyrzucającego;
- lądowanie ucznia-skoczka poza lotniskiem na nierównym podłożu, co spowodowało doznanie przez niego obrażeń ciała.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego był niezgodny z dobrą praktyką nalot na punkt zrzutu, który powinien być wykonywany pod wiatr.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL zaakceptowała zastosowane środki profilaktyczne opracowane przez organizatora skoków polegające na:

Przeprowadzeniu szkolenia ze wszystkimi skoczkami mającymi uprawnienia wyrzucającego z zakresu czynności wykonywanych na pokładzie samolotu i określania punktu zrzutu skoczków.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 79

### KOMUNIKAT NR 55 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 sierpnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 484/08

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 23 lipca 2008 r., na samolocie Piper Pa-28 R-200 Arrow, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik techniczny”**

w grupie przyczynowej: **„Uszkodzenie systemu hydraulicznego – T11”.**

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas lotu trasowego w 10 minucie lotu nastąpiło samoczynne wyłączenie się autopilota, brak wskazań transpondera oraz utrata łączności radiowej. Pilot podjął decyzję o lądowaniu na najbliższym lotnisku. Pilot podjął próbę wypuszczenia podwozia, po stwierdzeniu braku właściwego efektu usiłował wypuścić je awaryjnie. Nie mając informacji o położeniu podwozia pilot lądował na pasie betonowym tego lotniska, jak się okazało bez wypuszczonego podwozia.

Pilot, lat 52, licencja PPL(A) z uprawnieniem SEP(L). Nalot całkowity 952 godzin, nalot na typie, na którym zaistniało zdarzenie 810 godzin.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia nie miały wpływu na jego przebieg.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

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

- niezidentyfikowana przez pilota awaria zasilania elektrycznego samolotu, co spowodowało brak napędu pompy instalacji hydraulicznej podwozia, a tym samym brak możliwości jego wypuszczenia w trybie normalnym;
- niewłaściwe wykonanie procedury wypuszczenia podwozia w trybie awaryjnym w wyniku, czego nastąpiło lądowanie ze schowanym podwoziem.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL zaakceptowała, zastosowane przez użytkownika, następujące środki profilaktyczne:

- szczegółowe zapoznanie się przez pilotów, instruktorów i kadrę techniczną Ośrodka ze zdarzeniem oraz okresowe sprawdzanie, co 50 godzin, mechanizmu awaryjnego wypuszczania podwozia;
- objaśniać i demonstrować działanie mechanizmów awaryjnego wypuszczania podwozia w tym typie samolotu przez instruktorów praktycznego szkolenia w trakcie szkolenia pilotów.

Ponadto PKBWL w raporcie końcowym umieściła następujący komentarz:

„Komisja zwraca uwagę, że podjęcie decyzji lądowania ze schowanym podwoziem na betonowej drodze startowej, szczególnie z pracującym silnikiem, zamiast na nawierzchni trawiastej stanowiło zagrożenie i zwiększyło zakres uszkodzeń statku powietrznego”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*



## 80

### KOMUNIKAT NR 56 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 sierpnia 2011 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 154/06

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

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 2 lipca 2006 r., na szybowcu SZD-52 Jantar 15, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik środowiskowy”**  
w grupie przyczynowej: „Inne – E8”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot szybowcowy wykonywał lot na szybowcu w celu bicia rekordu klubowego na trasie wieloboku o długości pomiędzy 100 a 200 km. Start odbył się o godzinie 12:24. Warunki meteorologiczne do wykonania lotu pilot ocenił jako dobre (noszenia ok. 2 m/s, prędkość wiatru na wysokości ok. 1200 m wynosiła 25 km/h). Następnie z wysokości 1150 m AMSL pilot odszedł na trasę. Po dotarciu do rejonu miejscowości Milicz warunki meteorologiczne gwałtownie pogorszyły się na skutek zwiększenia prędkości wiatru (wg pokładowego komputera) do wartości 40-50 km/h, który porozrywał noszenia. Uniemożliwiło to uzyskanie przez pilota wysokości niezbędnej do powrotu na lotnisko startu. Pilot postanowił wylądować na dawnym lądowisku ZUA w Miliczu. Jednak będąc nad lądowiskiem na wysokości ok. 800 m pilot stwierdził, że miejsce nie nadaje się do lądowania ze względu na zarośla, wydeptane trakty oraz znaczną liczbę znajdujących na nim osób. Pilot podjął decyzję o locie z wiatrem do drugiego pola o niskiej roślinności, które wcześniej miał wybrane jako zapasowe. Po przylocie nad wybrane pole na wysokości ok. 300 m na pozycji „z wiatrem” pilot zapoznał się z fakturą powierzchni i nie zauważył nic niepokojącego na wybranym miejscu przyziemienia, zwrócił jednak uwagę na silnie uginające się wysokie topole rosnące na południowym skraju wybranego pola do lądowania (wiatr ok. 40 km/h wg komputera pokładowego). Ze względu na silny przyziemny wiatr

pilot podjął decyzję o wybraniu kierunku lądowania w tożu wiatru. Podejście do lądowania pilot wykonał z zakrętu o 180° z zachowaniem zwiększenia prędkości z powodu wzmożonej turbulencji. Przyziemienie nastąpiło prawidłowo na kłapach ustawionych na +2 i małej prędkości względem ziemi z uwagi na silny czołowy wiatr. Po kilkunastu metrach dobiegu szybowiec wjechał w niewidoczną z powietrza poprzeczną bruzdę od koła traktora o głębokości ok. 7-10 cm. Po najechaniu na krawędź bruzdy pilot poczuł wstrząs, szybowiec obniżył się i kontynuował dobieg w linii prostej do zatrzymania. Pilot nie doznał żadnych obrażeń i po opuszczeniu szybowca stwierdził uszkodzenie podwozia głównego polegające na wygięciu krótkich prętów blokowania podwozia w pozycji „otwarte”.

Podwozie tego prototypowego egzemplarza szybowca w przeszłości było w podobny sposób uszkodzone w zdarzeniach, które miały miejsce na lotnisku. Świadczy to o podatności tego podwozia na uszkodzenia wynikające prawdopodobnie ze specyfiki jego prototypowej konstrukcji. Na bliźniaczym egzemplarzu użytkowanym w innym aeroklubie uszkodzenia podwozia nie występują.

Pilot, lat 45, posiadał licencję pilota szybowcowego. Nalot ogólny 793 godzin, w tym 25 godzin na typie, na którym zaistniało zdarzenie.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było przetoczenie się szybowca podczas dobiegu, po lądowaniu w terenie przygodnym przez poprzeczną niewidoczną z powietrza bruzdę, co spowodowało uszkodzenie podwozia.

Okolicznością sprzyjającą była prototypowa konstrukcja podwozia, prawdopodobnie w tym egzemplarzu szybowca szczególnie podatna na uszkodzenia.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL po zakończeniu badania nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 81

### KOMUNIKAT NR 57 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 sierpnia 2011 r.

#### **w sprawie wszczęcia procedury wyboru Koordynatora Rozkładów Lotów dla Portu Lotniczego Chopina w Warszawie, Portu Lotniczego Poznań – Ławica, Portu Lotniczego Gdańskim. Lecha Wałęsy oraz Portu Lotniczego Wrocław – Strachowice**

Na podstawie art. 67b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) oraz § 3 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. Użyte w komunikacie skróty oznaczają:

- 1) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Koordynator Rozkładów Lotów – osobę fizyczną lub osobę prawną wykonującą obowiązki w zakresie koordynacji rozkładów lotów w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie, Porcie Lotniczym Poznań – Ławica, Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Porcie Lotniczym Wrocław – Strachowice, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. U. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.);
- 3) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 4) rozporządzenie – rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów.

#### § 2. W związku z:

- 1) decyzją Prezesa Urzędu z dnia 19 sierpnia 2011 r. nr ULC-LER-5/418-0017/01/11 w sprawie wprowadzenia w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie koordynacji rozkładów lotów począwszy od 25 marca 2012 roku, oraz
- 2) decyzją Prezesa Urzędu z dnia 19 sierpnia 2011 r. nr ULC-LER-5/418-0017/02/11 w sprawie wprowadzenia w Porcie Lotniczym Poznań – Ławica, Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy i Porcie Lotniczym Wrocław – Strachowice koordynacji rozkładów lotów na czas Turnieju Euro 2012,

w okresie rozpoczynającym się na tydzień przed meczem inauguracyjnym i upływającym trzy dni po meczu finałowym Turnieju Euro 2012, tj. od dnia 1 czerwca 2012 r. do dnia 8 lipca 2012 r.,

– wszczyna się procedurę wyboru Koordynatora Rozkładów Lotów w wyżej wymienionych portach lotniczych.

§ 3. 1. Podmioty ubiegające się o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów zobowiązane są przesłać swoje zgłoszenie w zamkniętych i zabezpieczonych kopertach Prezesowi Urzędu w terminie 21 dni kalendarzowych od daty publikacji niniejszego komunikatu (liczy się data wpływu do Urzędu Lotnictwa Cywilnego) na adres: Urząd Lotnictwa Cywilnego, ul. M. Flisa 2, 02-247 Warszawa.

2. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, osoba ubiegająca się o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów załącza dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów, o których mowa w art. 67b ust. 2 ustawy oraz dokumenty, o których mowa w § 3 ust. 2 rozporządzenia:

- 1) plan gospodarczy obejmujący co najmniej pierwszy rok działalności;
- 2) oświadczenie podmiotu ubiegającego się o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów, iż nie pozostaje ona w stosunku zależności lub dominacji oraz nie posiada powiązań gospodarczych z jakimkolwiek zarządzającym lotniskiem lub przewoźnikiem lotniczym;
- 3) dokumenty poświadczające wyższe wykształcenie;
- 4) zaświadczenie z właściwego rejestru lub inny odpowiedni dokument potwierdzający, że osoba ubiegająca się o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi

- i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz wiarygodności dokumentów;
- 5) kopię dokumentu potwierdzającego tożsamość, ze wskazaniem miejsca stałego zamieszkania, oraz poświadczającego obywatelstwo;
  - 6) w przypadku osoby posiadającej obywatelstwo polskie do wniosku załącza się kopię dokumentu potwierdzającego znajomość języka angielskiego; w przypadku osób posiadających obywatelstwo innego kraju do wniosku załącza się kopię dokumentów potwierdzających znajomość języka polskiego oraz angielskiego; w przypadku posiadania obywatelstwa kraju, w którym językiem urzędowym jest język angielski do wniosku dołącza się kopię dokumentu poświadczającego znajomość języka polskiego;
  - 7) referencje, świadectwa pracy lub inne dokumenty potwierdzające posiadanie wiedzy lub doświadczenia w zakresie planowania rozkładów lotów lub siatki połączeń.
3. W przypadku gdy o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów ubiega się osoba prawna dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 2-7 przedkłada się w odniesieniu do osób działających w jej imieniu w zakresie koordynacji rozkładów lotów oraz osób faktycznie pełniących działalność koordynacyjną, a ponadto załącza się – zgodnie z § 3 ust. 4 rozporządzenia – następujące dokumenty określające status prawny podmiotu ubiegającego się o stanowisko Koordynatora Rozkładów Lotów:
- 1) kopię umowy (statutu) z wszystkimi zmianami, bądź tekst jednolity;
  - 2) wykaz członków zarządu i rady nadzorczej z podaniem ich obywatelstwa i miejsca stałego zamieszkania;
  - 3) listę udziałowców albo akcjonariuszy podmiotu ubiegającego się o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów, z podaniem adresu ich siedziby oraz wielkości posiadanych przez nich udziałów albo akcji oraz rodzaju ich uprzywilejowania;
  - 4) aktualny odpis z rejestru przedsiębiorców lub ewidencji działalności gospodarczej, lub inny dokument potwierdzający wpisanie do rejestru przedsiębiorców, właściwy dla formy organizacyjno-prawnej osoby ubiegającej się o powołanie na Koordynatora Rozkładów Lotów, o ile podlega wpisowi do takiego rejestru.
- § 4. Zgłoszenia przesłane po terminie, o którym mowa w § 3 ust. 1, pozostawia się bez rozpoznania.

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](mailto: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](mailto:z8@ppgk.com.pl)

---

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

---