



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 23 listopada 2011 r.

Nr 17

TREŚĆ:

Poz.

DECYZJA

- 101 – Nr 40 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 listopada 2011 r. w sprawie powołania Zespołu do oceny zgłoszeń kandydatów na koordynatora rozkładów lotów w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie oraz na czas Turnieju EURO 2012 w Portach Lotniczych Poznań-Ławica, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Wrocław-Strachowice..... 1812

WYTYCZNE

- 102 – Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie wykonywania operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widoczności..... 1814

OGŁOSZENIA:

- 103 – Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 listopada 2011 r. w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Rzeszów-Jasionka..... 1814
- 104 – Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 listopada 2011 r. w sprawie powołania w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie, Porcie Lotniczym Poznań-Ławica, Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Porcie Lotniczym Wrocław-Strachowice koordynatora rozkładów lotów 1820

OBWIESZCZENIA:

- 105 – Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ogłoszenia zmiany 30 do wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 8400 (*wydanie siódme*) „Skróty i kody ICAO” (PANS-ABC) 1821
- 106 – Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie rocznego planu egzaminów teoretycznych na 2012 r. 1828

KOMUNIKATY:

- 107 – Nr 71 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 października 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 376/11 1830
- 108 – Nr 72 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 listopada 2011 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 970/10 1832

101

DECYZJA NR 40 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 listopada 2011 r.

w sprawie powołania Zespołu do oceny zgłoszeń kandydatów na koordynatora rozkładów lotów w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie oraz na czas Turnieju EURO 2012 w Portach Lotniczych Poznań-Ławica, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Wrocław-Strachowice

Na podstawie § 3 Statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stanowiącego załącznik do zarządzenia nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. (M. P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.¹⁾) w związku z art. 67b ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

- § 1. 1. Powołuje się Zespół do oceny zgłoszeń kandydatów na koordynatora rozkładów lotów w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie oraz na czas Turnieju EURO 2012 w Portach Lotniczych Poznań – Ławica, Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Wrocław – Strachowice, zwany dalej „Zespołem”.
2. Zespół jest organem doradczym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, w procesie powołania koordynatora rozkładów lotów, zwanego dalej „koordynatorem”, o którym mowa w art. 67b ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.
3. W terminie do 30 listopada 2011 r. zespół przedstawi Prezesowi Urzędu podmiot, który otrzymał najwyższą łączną liczbę punktów we wszystkich kategoriach, przy uwzględnieniu przypisanych im wag podczas procesu wyboru koordynatora.

§ 2. W skład Zespołu wchodzi następujące osoby:

- 1) Sylwia Ciszewska, Dyrektor, Departament Rynku Transportu Lotniczego – przewodniczący zespołu;

- 2) Anna Kolmas, Zastępca Dyrektora, Departament Rynku Transportu Lotniczego – sekretarz zespołu;
- 3) Maria Wojewoda, starszy specjalista, Departament Prawno-Legislacyjny;
- 4) Paweł Zagrajek, Naczelnik, Wydział Statystyk i Analiz, Departament Rynku Transportu Lotniczego;
- 5) Michał Witkowski, Inspektor, Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego, Departament Operacyjno-Lotniczy;
- 6) Wojciech Szymański, Specjalista, Inspektorat Nadzoru ATM, Departament Żeglugi Powietrznej;
- 7) Marta Jankowska, Podreferendarz, Wydział Statystyk i Analiz, Departament Rynku Transportu Lotniczego.

§ 3. Do zadań Zespołu należy:

- 1) analiza i ocena zgłoszeń kandydatów na koordynatora według przyjętych kryteriów:
 - a) wykształcenie, doświadczenie i zasoby (w tym, w szczególności systemy informatyczne), zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1-2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. Nr 112, poz. 768) – waga 30%;
 - b) doświadczenie w obsłudze szczególnych imprez (w szczególności imprez takich jak turnieje piłkarskie, olimpiady) – waga 5%;
 - c) opinie uczestników rynku – w szczególności przewoźników lotniczych korzystających z portu lotniczego regularnie i nieregularnie, zarządzających portami lotniczymi, organu kontroli ruchu lotniczego uzyskane w procesie konsultacji (uzasadniona negatywna opinia podważająca wymogi formalne lub merytoryczne wyklucza podmiot z dalszej procedury konkursowej) – waga 25%;
 - d) przybliżony koszt koordynacji zawarty w planie gospodarczym obejmującym co najmniej pierwszy rok działalności – waga 25%;

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016..

- e) możliwość weryfikacji czasów operacji (slotów) ze slotami przyznanymi na innych lotniskach koordynowanych – waga 5%,
 - f) możliwość weryfikacji planów lotów z czasami operacji (slotami) – waga 10%.
- 2) przyznanie podmiotom, indywidualnie przez każdego członka zespołu, w zakresie pkt a- c, odpowiedniej liczby punktów (według skali: od 1 do 10). Oferentowi zostanie ostatecznie przyznana liczba punktów wynikająca ze średniej arytmetycznej liczby punktów przyznanych przez poszczególnych członków Zespołu (ostateczna wartość zostanie zaokrąglona do liczby całkowitej);
- 3) przyznanie podmiotom, przez Zespół, w ramach kategorii, określonych w pkt e i f, odpowiedniej liczby punktów (0 lub 10) w zależności czy warunek opisany w w/w punktach został spełniony (10 punktów) czy nie (0 punktów);
- 4) zastosowanie następującego wzoru, do kalkulacji punktów w ramach punktu przybliżony koszt koordynacji (wartość zostanie zaokrąglona do liczby całkowitej):

$$\text{liczba punktów} = \frac{\text{najniższa zaproponowana wartość kosztu koordynacji}}{\text{koszt koordynacji zaproponowany przez oferenta}} \times 10$$

§ 4. Przewodniczący Zespołu:

- 1) ustala terminy posiedzeń Zespołu i zawiadamia o nich członków Zespołu;
- 2) zwołuje posiedzenia Zespołu;
- 3) przewodniczy posiedzeniom Zespołu;
- 4) składa sprawozdania Prezesowi Urzędu z postępu jego prac nie rzadziej niż raz w miesiącu.

§ 5. Sekretarz Zespołu zastępuje Przewodniczącego w razie jego nieobecności.

§ 6. Przewodniczący Zespołu może zapraszać do udziału w posiedzeniach Zespołu, z głosem doradczym, ekspertów oraz przedstawicieli organów administracji rządowej, organizacji lub instytucji właściwych do spraw będących w gestii Zespołu.

§ 7. Protokół z posiedzenia Zespołu sporządza sekretarz Zespołu. Protokół podpisuje osoba przewodnicząca posiedzeniu.

§ 8. Członkom Zespołu za udział w jego pracach nie przysługuje dodatkowe wynagrodzenie.

§ 9. Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

§ 10. Decyzja traci moc w dniu prawomocnego powołania koordynatora, zgodnie z art. 67b ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

102

WYTYCZNE NR 11 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 18 listopada 2011 r.

w sprawie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku w warunkach ograniczonej widoczności

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c i pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ustala się, co następuje:

§ 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych na lotniskach kontrolowanych, dla których zaistniały łącznie okoliczności:

- 1) nie ustanowiono procedur wykonywania operacji w warunkach słabej widzialności (LVP - *Llow Visibility Procedures*),

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

- 2) istnieją warunki, kiedy całe pole manewrowe lub jego część nie może być wzrokowo nadzorowane przez organ służby kontroli lotniska (TWR - *Aerodrome Control Service*)

zaleca się aby zarządzający lotniskiem zapewnił, że operacje kołowania odbywają się wyłącznie w asyście FOLLOW ME, który pozostaje w stałej dwustronnej łączności z kontrolerem organu służby kontroli lotniska (TWR - *Aerodrome Control Service*).

§ 2. Wytyczne wchodzą w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

103

OGŁOSZENIE NR 3 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 14 listopada 2011 r.

w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Rzeszów-Jasionka

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 oraz w związku z art. 77 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się opłaty lotniskowe na lot-

nisku Rzeszów-Jasionka, stanowiące załącznik do ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

Załącznik do Ogłoszenia nr 3
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 14 listopada 2011 r.

Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska Rzeszów-Jasionka

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE I DEFINICJE

- 1.1 Opłaty lotniskowe pobiera się za wykonywanie usług związanych z obsługą operacji startu, lądowania i postoju statków powietrznych oraz udostępnianiem pasażerom dworca lotniczego wraz z jego infrastrukturą techniczną na lotnisku RZESZÓW/Jasionka. Opłaty lotniskowe pobierane są niezależnie od opłat nawigacyjnych, opłat z tytułu obsługi naziemnej i opłat za inne usługi, nie wymienione w części 4.1 „OPŁATY LOTNISKOWE – LOTNISKO RZESZÓW/ Jasionka”.
- 1.2 Opłaty lotniskowe pobierane są przez Port Lotniczy RZESZÓW/ Jasionka Sp. z o.o., który jest zarządzającym lotniskiem RZESZÓW/ Jasionka wpisanym do Państwowego Rejestru Lotnisk Cywilnych, prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej.
- 1.3 Opłaty lotniskowe składają się z:
- 1.3.1 opłaty za lądowanie,
- 1.3.2 opłaty pasażerskiej,
- 1.3.3 opłaty postojowej,
- 1.3.4 opłat dodatkowych.
- 1.4 Skorzystanie z usług lotniskowych świadczonych przez Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. jest jednoznaczne z akceptacją przez usługobiorcę wszystkich opłat i warunków przedstawionych w części 4.1.
- 1.5 Definicje:
- 1.5.1 **Maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOM)** – maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego, świadectwie rejestracji statku powietrznego, dzienniku pokładowym, świadectwie zdatności w zakresie hałasu, instrukcji użytkownika w locie lub innym oficjalnym dokumencie potwierdzonym przez właściwe władze lotnicze kraju, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Jeżeli dany statek powietrzny ma kilka certyfikowanych maksymalnych mas startowych, dla celów naliczania opłat lotniskowych będzie brana pod uwagę największa z nich.
- 1.5.2 **Polski państwowy statek powietrzny** – statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny) lub statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego).
- 1.5.3 **Obcy państwowy statek powietrzny** – statek powietrzny używany przez obce siły zbrojne (wojskowy statek powietrzny), statek powietrzny używany przez obce jednostki organizacyjne straży granicznej, policji, państwowej straży pożarnej i służby celnej (statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego).
- 1.5.4 **Użytkownik statku powietrznego** – właściciel statku powietrznego lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych.
- 1.5.5 **Usługobiorca** – osoba fizyczna, prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, na rzecz której wykonywane są przez Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. usługi związane z obsługą operacji startu, lądowania i postoju statku powietrznego. Usługobiorcą może być:
- 1.5.5.1 użytkownik statku powietrznego,
- 1.5.5.2 inna osoba wykonująca lub na rzecz której jest wykonywana operacja startu lub lądowania statku powietrznego, a w szczególności:
- a) przewoźnik lotniczy, z którego numerem rejsu jest wykonywany lot, a w sytuacji operacji startu lub lądowania wykonywanych w ramach umów o wspólnym oznaczaniu rejsów (code-share) – przewoźnik lotniczy, który faktycznie wykonuje daną operację,
- b) osoba fizyczna, prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, użytkująca statek powietrzny nie będąc jego właścicielem, na podstawie umowy dzierżawy, leasingu, użyczenia lub innej o podobnym charakterze, upoważniającej do użytkowania statku powietrznego.
- 1.5.6 **Pasażer** – osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego w momencie wykonywania przez ten statek operacji startu lub lądowania, niebędąca członkiem jego załogi.

- 1.5.7 **Pasażer w tranzycie bezpośrednim** – pasażer, który przyleciał na lotnisko RZESZÓW/Jasionka i kontynuuje podróż tym samym statkiem powietrznym, bez opuszczania jego pokładu.
- 1.5.8 **Lot długodystansowy** – na użytek niniejszej taryfy uznaje się, że jest to jednodocinkowy lot na dystansie min. 5000 kilometrów.
- 1.5.9 **Łądowanie handlowe** – łądowanie w celu zabrania lub pozostawienia pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, przewożonych odpłatnie.
- 1.6 Do podanych w części 4.1 stawek opłat dolicza się podatek od towarów i usług (VAT) w wysokości określonej przepisami prawa polskiego, obowiązującej w dniu wykonania usługi.
- 1.7 Usługobiorcy powinni przysyłać do Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. aktualne informacje dotyczące statków powietrznych, które będą użytkować w danym roku kalendarzowym, z podaniem ich znaków rejestracyjnych, typu i wersji oraz maksymalnej masy startowej.

2. OPŁATA ZA ŁĄDOWANIE

- 2.1 Opłata za łądowanie obejmuje udostępnienie lotniska RZESZÓW/Jasionka wraz z jego infrastrukturą techniczną w celu wykonania operacji łądowania i startu statku powietrznego oraz standardowe usługi służb lotniskowych związane z obsługą tych operacji, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej.
- 2.2 Opłata za łądowanie pobierana jest za każde łądowanie statku powietrznego na lotnisku RZESZÓW/Jasionka od usługobiorcy wykonującego łądowanie.
- 2.3 Opłata za łądowanie statku powietrznego o maksymalnej masie startowej do 2 ton włącznie wynosi 50,00 PLN, z zastrzeżeniem pkt. 2.5.
- 2.4 Opłata za łądowanie statku powietrznego o maksymalnej masie startowej powyżej 2 ton wynosi 30,00 PLN za każdą rozpoczętą tonę jego maksymalnej masy startowej, z zastrzeżeniem pkt. 2.5.
- 2.5 Opłata za łądowanie śmigłowca wynosi 15,00 PLN za każdą rozpoczętą tonę jego maksymalnej masy startowej.

3. OPŁATA PASAŻERSKA

- 3.1 Opłata pasażerska obejmuje udostępnienie pasażerom dworca lotniczego wraz z jego infrastrukturą techniczną w celu rozpoczęcia lub zakończenia podróży lotniczej oraz standardowe usługi służb lotniskowych z tym związane, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej.
- 3.2 Opłata pasażerska pobierana jest za każdego pasażera odlatującego z lotniska RZESZÓW/Jasionka, z zastrzeżeniem pkt. 3.4.
- 3.3 Wysokość opłaty pasażerskiej wynosi 24,00 PLN.
- 3.4 Opłaty pasażerskiej nie pobiera się za:
 - 3.4.1 pasażerów w tranzycie bezpośrednim,
 - 3.4.2 dzieci do lat 2.

4. OPŁATA POSTOJOWA

- 4.1 Opłata postojowa obejmuje udostępnienie przez Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. miejsca do postoju statku powietrznego na płycie postojowej oraz standardowe usługi służb lotniskowych z tym związane, z wyjątkiem usług obsługi naziemnej.
- 4.2 Opłata postojowa wynosi 4,00 PLN za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego i każde rozpoczęte 24 godziny postoju.
- 4.3 Czas postoju liczony jest od momentu łądowania do momentu startu statku powietrznego.
- 4.4 Nie pobiera się opłaty postojowej za postój trwający do 4 godzin włącznie.
- 4.5 Z czasu postoju wyłącza się czas postoju statku powietrznego poza częścią lotniska Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o.
- 4.6 Jeśli jeden usługobiorca wykonał łądowanie, a następujący po nim start tego samego statku powietrznego wykonuje inny usługobiorca, opłatę postojową ponosi ten usługobiorca, który wykonał start.
- 4.7 Opłatę postojową podwyższa się o 100% w razie uzasadnionego zatrzymania statku powietrznego z przyczyn, o których mowa w pkt. 8.14.

5. OPŁATY DODATKOWE

- 5.1 Opłata za ochronę statku powietrznego przez strażnika, stawka za każdą rozpoczętą godzinę pracy strażnika: 100,00 PLN.
- 5.2 Opłata za konwojowanie przesyłek cargo: 100,00 PLN za pojedynczą operację.
- 5.3 Opłata za konwojowanie przesyłek wartościowych/bankowych: 400,00 PLN za pojedynczą operację.
- 5.4 Opłata za wygrodzenie stanowiska postojowego: 250,00 PLN.
- 5.5 Opłata za usunięcie zanieczyszczeń lotniskowych w postaci smarów i materiałów pędnych za każde rozpoczęte 5 m kwadratowych: 1000 PLN.

5.6 Opłata za usunięcie innych zanieczyszczeń: 600 PLN za pojedynczą operację.

6. ODSĘPSTWA

- 6.1 Nie pobiera się opłaty za lądowanie i opłaty postojowej w odniesieniu do statków powietrznych wykonujących loty w celu obrony przed skutkami klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia i zdrowia ludzkiego, chyba że loty te wykonywane są w ramach prowadzonej działalności gospodarczej.
- 6.2 Nie pobiera się opłaty za lądowanie i opłaty postojowej w odniesieniu do państwowych statków powietrznych wykonujących loty w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa lub granicy państwowej.
- 6.3 Nie pobiera się opłaty za lądowanie statków powietrznych wykonujących kontrolę i testy urządzeń wykorzystywanych lub planowanych do wykorzystania jako naziemne pomoce nawigacyjne.
- 6.4 Nie pobiera się opłaty za lądowanie i opłaty pasażerskiej, jeśli zaistniała konieczność powrotu statku powietrznego bez żadnego międzylądowania na lotnisko RZESZÓW/Jasionka z przyczyn meteorologicznych lub w sytuacjach awaryjnych.
- 6.5 Zwolnienie od opłaty za lądowanie i opłaty postojowej za loty obcych państwowych statków powietrznych wykonujących loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa państwa, ochroną granicy państwowej lub poszukiwaniem i ratownictwem stosuje się na zasadach określonych w umowach międzynarodowych oraz z uwzględnieniem zasady wzajemności.

7. ULGI I ZNIŻKI

- 7.1 Zniżki stosuje się na zasadzie równego traktowania i niedyskryminacji w odniesieniu do każdego usługobiorcy spełniającego warunki i kryteria określone w rozdziale 7.
- 7.2 Udziela się zniżki w wysokości 50% opłaty za lądowanie za każdą operację wykonywaną w regularnych pasażerskich przewozach lotniczych na nowej trasie. Zniżka jest udzielana wyłącznie usługobiorcy wykonującemu lądowanie handlowe.
- 7.3 Dla tras w regularnych pasażerskich przewozach lotniczych wymagających lotów długodystansowych udziela się zniżki w wysokości 70% opłaty za lądowanie.
- 7.4 Za nową trasę kwalifikującą się do udzielenia zniżki, o której mowa w pkt. 7.2, uznaje się trasę obsługiwaną przez regularne pasażerskie przewozy lotnicze, w których portem początkowym, docelowym lub portem międzylądowania jest nowy port lotniczy rozszerzający siatkę połączeń rozkładowych lotniska RZESZÓW/Jasionka.
- 7.5 Za nowy port lotniczy, rozszerzający siatkę połączeń rozkładowych lotniska RZESZÓW/Jasionka uznaje się port, z/do którego, z zastrzeżeniem pkt. 7.8, w ciągu 1 roku poprzedzającego planowaną datę uruchomienia połączenia, nie były wykonywane regularne pasażerskie przewozy lotnicze do/z lotniska RZESZÓW/Jasionka.
- 7.6 Zniżki, o których mowa w pkt. 7.2 i 7.3 udziela się na okres 5 lat począwszy od dnia uruchomienia regularnych pasażerskich przewozów lotniczych na nowej trasie każdemu usługobiorcy je wykonującemu i spełniającemu warunki określone w rozdziale 7, z zastrzeżeniem pkt. 7.7.
- 7.7 Zniżki, o których mowa w pkt. 7.2 i 7.3 są udzielane każdemu kolejnemu usługobiorcy uruchamiającemu regularne pasażerskie przewozy lotnicze na nowej trasie i spełniającemu warunki określone w rozdziale 7, niezależnie od przyznania innym usługobiorcom tej zniżki, jednak na okres nie dłuższy niż 5 lat od daty wykonania pierwszego regularnego pasażerskiego przewozu lotniczego na tej trasie przez pierwszego usługobiorcę operującego na nowej trasie.
- 7.8 Zniżki, o których mowa w pkt. 7.2 i 7.3 nie przysługują usługobiorcy, który w ciągu 1 roku poprzedzającego planowaną datę rozpoczęcia lotów na nowej trasie zaprzestał wykonywania regularnych pasażerskich przewozów lotniczych do innego portu lotniczego obsługującego tę samą aglomerację, jeżeli spowodowało to likwidację połączenia. Jeżeli jednak usługobiorca ten korzystał ze zniżki na trasie, na której zaprzestał wykonywania lotów, zachowuje prawo do zniżki, jednak w okresie do 5 lat od dnia uruchomienia połączenia, dla którego udzielona została pierwsza zniżka.
- 7.9 Udziela się zniżki w opłacie za lądowanie za każdą operację wykonywaną w pasażerskich przewozach czarterowych w wysokości określonej w pkt. 7.10. Zniżka jest udzielana wyłącznie usługobiorcy wykonującemu lądowanie handlowe.
- 7.10 Wysokość zniżki, o której mowa w pkt. 7.9 wynosi:
- 7.10.1 30% opłaty za lądowanie w przypadku wykonania przez tego samego usługobiorcę od czterech do ośmiu lądowań na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w pasażerskich przewozach czarterowych w okresie pełnego miesiąca operowania;

- 7.10.2 40% opłaty za lądowanie w przypadku wykonania przez tego samego usługobiorcę od dziewięciu do piętnastu lądowań na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w pasażerskich przewozach czarterowych w okresie pełnego miesiąca operowania;
- 7.10.3 50% opłaty za lądowanie w przypadku wykonania przez tego samego usługobiorcę powyżej piętnastu lądowań na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w pasażerskich przewozach czarterowych w okresie pełnego miesiąca operowania.
- 7.11 Udziela się zniżki w opłacie za lądowanie za każdą operację wykonywaną w lotach towarowych (cargo) w wysokości określonej w pkt. 7.12. Zniżka jest udzielana wyłącznie usługobiorcy wykonującemu lądowanie handlowe.
- 7.12 Wysokość zniżki, o której mowa w pkt. 7.11 wynosi:
- 7.12.1 30% opłaty za lądowanie w przypadku wykonania przez tego samego usługobiorcę od trzech do sześciu lądowań na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w lotach towarowych (cargo) w okresie pełnego miesiąca operowania;
- 7.12.2 40% opłaty za lądowanie w przypadku wykonania przez tego samego usługobiorcę od siedmiu do dziesięciu lądowań na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w lotach towarowych (cargo) w okresie pełnego miesiąca operowania;
- 7.12.3 50% opłaty za lądowanie w przypadku wykonania przez tego samego usługobiorcę powyżej dziesięciu lądowań na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w lotach towarowych (cargo) w okresie pełnego miesiąca operowania.
- 7.13 Za miesiąc operowania, o którym mowa w pkt. 7.10 i 7.12 uznaje się pełny miesiąc kalendarzowy. Jeżeli rozpoczęcie lotów następuje w trakcie miesiąca, za pełny miesiąc operowania uznaje się okres od dnia rozpoczęcia lotów do końca następnego pełnego miesiąca kalendarzowego.
- 7.14 Udziela się zniżki w wysokości 50% opłaty za lądowanie za każdą operację wykonywaną na trasie, która obsługiwana jest na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej.
- 7.15 Udziela się zniżki w opłacie za lądowanie za każdą operację wykonywaną przez statki powietrzne w lotach szkolnych i treningowych w wysokości:
- 7.15.1 70% opłaty za lądowanie dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 2 ton włącznie;
- 7.15.2 50% opłaty za lądowanie dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 ton.
- 7.16 Zniżek nie udziela się, jeśli lądowanie lub start statku powietrznego na lotnisku RZESZÓW/Jasionka odbyło się w godzinach 23:00-05:59 czasu lokalnego. Lądowania wykonane w tych godzinach będą uwzględniane dla celów określenia wysokości zniżek uzależnionych od liczby wykonanych operacji.
- 7.17 Decyzja w sprawie przyznania zniżki jest wydawana na podstawie informacji o operacjach deklarowanych przez usługobiorcę, jednakże ich faktyczne stosowanie uzależnione będzie od spełnienia warunków i kryteriów do ich uzyskania określonych w rozdziale 7. W przypadku niedostarczenia takiej informacji opłaty lotniskowe będą naliczane w pełnej wysokości.
- 7.18 Usługobiorca, który chciałby skorzystać ze zniżki, o której mowa w pkt. 7.2, 7.3, 7.9, 7.11 i 7.14 i spełnia warunki określone w rozdziale 7, powinien zwrócić się z pisemnym wnioskiem do Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. przed rozpoczęciem wykonywania lotów.
- 7.19 Decyzja Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. w sprawie wniosków, o których mowa w pkt. 7.18 będzie przekazana zainteresowanym przewoźnikom niezwłocznie po ich rozpatrzeniu.
- 7.20 Zniżki, o których mowa w pkt. 7.2, 7.3, 7.9, 7.11 i 7.14 przestają obowiązywać, w przypadku więcej niż dwukrotnego opóźnienia płatności na rzecz Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. z tytułu opłat lotniskowych lub opłat za obsługę naziemną na lotnisku RZESZÓW/Jasionka w ciągu kolejnych sześciu miesięcy kalendarzowych o więcej niż 3 dni w stosunku do terminu płatności wskazanego na fakturze. W razie zaistnienia takiej sytuacji Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. automatycznie rozpoczyna od następnego miesiąca naliczanie opłat dla takiego usługobiorcy w pełnej wysokości. Usługobiorca może ponownie uzyskać zniżkę od następnego miesiąca po 3 miesiącach terminowego regulowania należności wobec Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o.
- 7.21 Usługobiorcy przysługuje prawo korzystania ze zniżek z różnych tytułów. Zniżki z różnych tytułów nie sumują się. W odniesieniu do jednego lotu można zastosować zniżkę tylko z jednego tytułu. Jeżeli dany lot kwalifikuje się do zniżek z różnych tytułów, zostanie zastosowana najkorzystniejsza z nich.

8. WARUNKI PŁATNOŚCI

- 8.1 Za wniesienie wszystkich opłat, o których mowa w części 4.1 w wysokości i terminie wskazanych na fakturze oraz za wszystkie zobowiązania powstałe z tego tytułu, w tym odsetki za opóźnienie terminowej realizacji płatności odpowiada użytkownik statku powietrznego. Jeżeli Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. posiada jednoznaczną informację, że usługobiorcą jest podmiot inny, niż użytkownik statku powietrznego, opłatami może być obciążony ten usługobiorca. Jeżeli usługobiorca, inny niż użytkownik

- statku powietrznego, odmawia dokonania płatności lub dokonuje ich nieterminowo, należnymi opłatami i odsetkami zostanie obciążony użytkownik statku powietrznego.
- 8.2 Faktury dla usługobiorców wystawiane są w złotych polskich (PLN). Płatności powinny być dokonywane przez tych usługobiorców w złotych polskich (PLN).
- 8.3 Płatności z tytułu opłat lotniskowych należy dokonywać w biurze wyznaczonym do pobierania opłat lotniskowych na lotnisku RZESZÓW/Jasionka przed wykonaniem startu, z zastrzeżeniem pkt. 8.6 i 8.7.
- 8.4 Biuro wyznaczone do pobierania opłat lotniskowych na lotnisku RZESZÓW/Jasionka akceptuje:
- a) niżej wymienione karty płatnicze:
- | | |
|------------------|---------------|
| AMERICAN EXPRESS | JCB |
| DINERS CLUB | MASTERCARD |
| MAESTRO | VISA |
| POLCARD | VISA-ELECTRON |
- MASTERCARD ELECTRONIC
- b) wpłaty gotówkowe.
- 8.5 Odmowa przyjęcia zakwestionowanych lub zatrzymanych kart płatniczych i/lub banknotów nie zwalnia usługobiorcy od konieczności uregulowania stosownych opłat lotniskowych zgodnie z pkt. 8.3.
- 8.6 Płatności z tytułu opłat lotniskowych mogą być dokonane w formie przedpłaty. Przedpłata powinna wpłynąć na rachunek Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. najpóźniej w dniu roboczym poprzedzającym dzień wykonania operacji, której dotyczy. Dowód dokonania przedpłaty powinien wpłynąć do Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. najpóźniej do godziny 14.00 czasu lokalnego w dniu roboczym poprzedzającym dzień wykonania operacji.
- 8.7 Usługobiorcy korzystający systematycznie z usług lotniskowych świadczonych przez Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. na lotnisku RZESZÓW/Jasionka (tj. co najmniej raz w tygodniu przez osiem kolejnych tygodni) mogą dokonywać płatności przelewem na podstawie zbiorczych faktur wystawianych za okresy rozliczeniowe nie dłuższe niż 1 miesiąc kalendarzowy. Taki tryb wymaga wystąpienia z wnioskiem do Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. i uzyskania jego zgody.
- 8.8 Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. zastrzega sobie prawo do żądania od usługobiorcy złożenia zabezpieczenia finansowego w postaci np. gwarancji bankowej, weksla in blanco, depozytu, kaucji gwarancyjnej lub wniesienia przedpłaty. Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. ma prawo do wymagania zabezpieczenia finansowego również w przypadku utraty wiarygodności płatniczej usługobiorcy.
- 8.9 Usługobiorca ponosi wszystkie koszty opłat bankowych i prowizji związanych z uregulowaniem płatności na rzecz Portu Lotniczego RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. naliczane przez bank usługobiorcy oraz banki i instytucje pośredniczące w realizacji transakcji płatności.
- 8.10 Za niezapłacone w terminie należności Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. będzie naliczał odsetki ustawowe, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie regulacjami polskiego prawa.
- 8.11 Reklamacje dotyczące wystawionych faktur będą rozpatrywane, jeśli Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. otrzyma je w formie pisemnej w ciągu 30 dni od daty wystawienia faktury. Termin rozpatrzenia reklamacji przez Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. wynosi 30 dni od daty zgłoszenia.
- 8.12 Zgłoszenie reklamacji nie zwalnia usługobiorcy od obowiązku terminowego uregulowania wszystkich zobowiązań wynikających z wystawionych przez Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. faktur.
- 8.13 Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o. może odmówić świadczenia usług oraz zastrzega sobie prawo ograniczenia lub wstrzymania zezwoleń ruchowych usługobiorcom, którzy nie respektują warunków określonych w części 4.1, w tym nieterminowo regulują swoje zobowiązania z tytułu opłat lotniskowych.
- 8.14 Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o., jako zarządzający lotniskiem RZESZÓW/Jasionka, ma prawo zatrzymać statek powietrzny tymczasowo w celu zabezpieczenia roszczenia z tytułu opłat lotniskowych należnych od użytkownika statku powietrznego i szkód wyrządzonych przez niego na lotnisku.
- 8.15 Tymczasowe zatrzymanie statku powietrznego traci moc w razie złożenia odpowiedniego zabezpieczenia lub w razie dokonania zajęcia na podstawie postanowienia sądowego.
- 8.16 Obce statki powietrzne korzystają w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie i na warunkach określonych w przepisach międzynarodowych, z wyłączenia spod zajęcia zabezpieczającego roszczenie. Z wyłączenia tego korzystają również polskie statki powietrzne wykonujące regularne przewozy lotnicze.

9. KONTAKT

9.1 Informacje, o których mowa w pkt. 1.7, wnioski, o których mowa w pkt. 7.18 i 8.7, potwierdzenia dokonania przedpłaty, o których mowa w pkt. 8.6, reklamacje, o których mowa w pkt. 8.11 oraz wszelkie zapytania i sugestie związane z naliczaniem i pobieraniem opłat lotniskowych oraz udzielaniem zniżek w opłatach lotniskowych należy kierować na poniższy adres:

Adres pocztowy: Port Lotniczy RZESZÓW/Jasionka Sp. z o.o.
36-002 Jasionka 942

Tel.: +48-17-852-0081

+48-17-717-8611

Faks: +48-17-852-0709

E-mail: rzyszowairport@rzyszowairport.pl

10. Niniejszy taryfikator opłat obowiązuje od 31.12.2011 r.

104

OGŁOSZENIE NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 listopada 2011 r.

**w sprawie powołania w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie,
Porcie Lotniczym Poznań-Ławica, Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy
oraz Porcie Lotniczym Wrocław-Strachowice koordynatora rozkładów lotów**

Na podstawie art. 67 b ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) i art. 4 ust. 1 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.²⁾) oraz w związku z § 4

pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie koordynacji i organizacji rozkładów lotów (Dz. U. Nr 112, poz. 768) ogłasza się, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją nr ULC-LER-5/418-0035/01/11 z dnia 14 listopada 2011 r., powołał na koordynatora rozkładów lotów w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie, w Porcie Lotniczym Poznań - Ławica, w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz w Porcie Lotniczym Wrocław - Strachowice organizację Airport Coordination Limited, z siedzibą w Capital Place, 120 Bath Road, Hayes, UB3 5AN, Wielka Brytania.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

²⁾ Wymienione rozporządzenie zostało zmienione przez rozporządzenie (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. (Dz.U. L 142 z 31.5.2002), rozporządzenie (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. (Dz.U. L 221 z 4.9.2003), rozporządzenie (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. (Dz.U. L 138 z 30.4.2004) oraz rozporządzenie (WE) nr 545/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 czerwca 2009 r. (Dz.U. L 167 z 29.6.2009).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

105

OBWIESZCZENIE NR 12 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 25 października 2011 r.

w sprawie ogłoszenia zmiany 30 do wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 8400 (wydanie siódme) „Skróty i kody ICAO” (PANS-ABC)

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego

obwieszczenia zmianę 30 do wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 8400 (wydanie siódme) „Skróty i kody ICAO” (PANS – ABC), przyjętą przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, obowiązującą od dnia 18 listopada 2010 r.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik do Obwieszczenia nr 12
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 25 października 2011 r.*

ZMIANA 30

do

**PROCEDURY
SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

**SKRÓTY I KODY STOSOWANE
W MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM**

(Doc 8400)

Tekst niniejszej zmiany nr 30 do PANS-ABC (Doc 8400) został przyjęty przez Przewodniczącego Rady ICAO w imieniu Rady **23 lipca 2010 r.** do stosowania od dnia **18 listopada 2010 r.**

LIPIEC 2010

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO (ICAO)

UWAGI DOTYCZĄCE PRZEDSTAWIENIA ZMIAN DO PANS-ABC

Zmiany uwidaczniane są poprzez naniesienie linii przekreślenia na tekst usuwany oraz szare wyróżnienie nowego tekstu, zgodnie z poniższym wzorem:

1. ~~Tekst, który ma być usunięty jest zaznaczony linią przekreślenia.~~ tekst do usunięcia
2. Nowy tekst, który ma być wstawiony jest zaznaczony szarym wyróżnieniem. nowy tekst do wstawienia
3. ~~Text, który ma być usunięty jest zaznaczony linią przekreślenia~~, na jego miejsce wstawia się tekst zastępujący go zaznaczony szarym wyróżnieniem. nowy tekst zastępuje dotychczasowy

**PROCEDURY SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ —
SKRÓTY I KODY ICAO
(PANS-ABC, Doc 8400)**

WYDANIE SIÓDME

...

SKRÓTY

DEKODOWANIE

...

A

ASPEEDGAIN	Airspeed or headwind gain	Przyrost prędkości powietrznej lub wiatru czołowego
ASPEEDLOSS	Airspeed or headwind loss	Spadek prędkości powietrznej lub wiatru czołowego

Nota edytorska. – Wstaw w porządku alfabetycznym powyższe nowe teksty skrótów.

...

B

BUFR	Binary universal form the representation of meteorological data	Uniwersalny zapis binarny danych meteorologicznych
------	---	--

...

C

CHEM	Chemical	Chemiczny
------	----------	-----------

...

D

DEPO	Deposition	Osadzanie
------	------------	-----------

...

E

EUR RODEX	European regional OPMET data exchange	Europejska regionalna wymiana danych OPMET
EVS	Enhanced vision system	Wzmocniony system wizyjny

...

H

HUD	Head-up display	Wyświetlacz
-----	-----------------	-------------

...

M

MOTNE	Meteorological Operational Telecommunications Network Europe	Sieć operacyjnej łączności meteorologicznej w Europie
-------	--	---

...

N

NN	No name, unnamed	Nieznany
----	------------------	----------

...

O

OTLK	Outlook <i>(used in SIGMET messages for volcanic ash and tropical cyclones)</i>	Prognoza orientacyjna <i>(używany w depeszach SIGMET dotyczących popiołu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych)</i>
------	---	---

...

R

ROFOR	Route forecast <i>(in aeronautical meteorological code)</i>	Prognoza na trasę dla lotnictwa <i>(w lotniczym kodzie meteorologicznym)</i>
-------	---	--

...

S

SKC	Sky clear	Bezczmurnie
-----	-----------	-------------

...

T

TOX	Toxic	Toksyczny
-----	-------	-----------

...

U

UA	Unmanned aircraft	Bezzałogowy statek powietrzny
----	-------------------	-------------------------------

...

UAS	Unmanned aircraft system	System bezzałogowego statku powietrznego
-----	--------------------------	--

...

W

WINTEM	Forecast upper wind and temperature for aviation	Prognoza górnego wiatru i temperatury dla lotnictwa
--------	--	---

...

Nota edytorska. – Zmień w odpowiednich miejscach sekcję Kodowanie.

KOD NOTAM — DEKODOWANIE

DRUGA I TRZECIA LITERA

<i>Kod</i>	<i>Znaczenie</i>	<i>Jednolita frazeologia skrócona</i>
AGA Urządzenia świetlne (L)/Lighting facilities (L)		
...		
LG	Pilot-controlled lighting	Sterowane przez pilota urządzenia świetlne pcl
...		
AGA Pole naziemnego ruchu lotniczego i pole wlotów (M)/Movement and landing area (M)		
...		
MO	Stopbar (<i>specify taxiway</i>)	Poprzeczka zatrzymania stopbar
...		
MW	Strip/shoulder (<i>specify runway</i>)	Pas/pobocze (<i>podać drogę startową</i>) strip/shoulder
...		
MY	Rapid exit taxiway (<i>specify</i>)	Droga szybkiego skołowania (<i>podać</i>) Rapie exit twy
...		
AGA Urządzenia i służby (F)/Facilities and services (F)		
...		
FI	Aircraft de-icing (<i>specify</i>)	Odladzanie statku powietrznego acft de-ice
...		
FZ	Customs/immigration	Cło/ruch graniczny cust/immigration
...		
ATM Organizacja przestrzeni powietrznej (A)/Airspace organization (A)		
...		
AX	Intersection Significant point	Skrzyżowanie, przecięcie się Znaczący punkt int sig
...		
ATM Procedury służb ruchu lotniczego (P)/Air traffic procedures (P)		
...		
PL	Flight plan processing, filing and related contingency	Przetwarzanie planów lotów, sytuacje normalne i nietypowe fpl
...		
PN	Noise operating restriction	Ograniczenie poziomu hałasu noise opr restrictions
PO	Obstacle clearance altitude and height (<i>specify procedure</i>)	Wysokość bezwzględna/względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (<i>podać procedurę</i>) oca/och
PP	Obstacle clearance height (<i>specify procedure</i>)	Wysokość względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami (<i>podać procedurę</i>) oeh
...		

PT	Transition altitude or transition level (specify)	Bezwzględna wysokość przejściowa lub poziom przejściowy (podać wartość)	ta/trl
----	--	--	--------

...

Ostrzeżenia nawigacyjne/Navigation Warnings Ograniczenia przestrzeni powietrznej (R) / Airspace restrictions (R)

...

RD	Danger area (specify national prefix and number)	Strefa niebezpieczna (podać oznacznik kraju i numer)	..d..
----	--	--	-------

...

RP	Prohibited area (specify national prefix and number)	Strefa zakazana (podać oznacznik kraju i numer)	..p..
----	--	---	-------

RR	Restricted area (specify national prefix and number)	Strefa ograniczona (podać oznacznik kraju i numer)	..r..
----	--	--	-------

...

Ostrzeżenia nawigacyjne/Navigation Warnings Ostrzeżenia (W)/Warnings (W)

...

WP	Parachute jumping exercise, paragliding or hang gliding	Ćwiczenia w skokach ze spadochronem, lotnie i motolotnie	pje/ paragliding/ hang gliding
----	---	--	--------------------------------

...

WU	Unmanned aircraft	Bezzałogowy statek powietrzny	ua
----	-------------------	-------------------------------	----

...

WY	Aerial survey	Usługi lotnicze	aerial survey
----	---------------	-----------------	---------------

...

Nota edytorska. – Zmień w odpowiednich miejscach sekcję Kodowanie.

—KONIEC—

106

**OBWIESZCZENIE NR 13
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 18 listopada 2011 r.

w sprawie rocznego planu egzaminów teoretycznych na 2012 r.

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 7 oraz art. 99 ust. 6 pkt 2 w związku z art. 94 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.¹⁾) oraz § 23 i § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca

2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637) ustalą następujące terminy, miejsca, formę i zakres egzaminów teoretycznych w 2012 roku.

1. Terminy i miejsce sesji:

Lp.	TERMIN SESJI	MIEJSCE	FORMA EGZAMINU	ZAKRES EGZAMINÓW
1	16 – 27.01.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
2	13 – 24.02.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
3	19 – 30.03.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
4	16 – 27.04.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
5	14 – 25.05.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
6	11 – 22.06.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
7	16 – 27.07.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
8	20 – 31.08.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
9	17 – 28.09.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
10	15 – 26.10.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
11	12 – 23.11.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *
12	10 – 21.12.	ULC ul. Flisa 2, Warszawa	test wyboru	pełny *

- * Pełny zakres egzaminów oznacza, że w czasie sesji będą przeprowadzane egzaminy w następującym zakresie:
- ATPL(A/H), CPL(A/H) oraz IR(A/H) z wykorzystaniem Centralnego Banku Pytań (CQB-15) EASA,
 - PL(G), PL(FB) oraz PPL(A/H) – z wykorzystaniem Krajowego Banku Pytań,
 - na pozostałe licencje i uprawnienia lotnicze wpisywane do licencji określone w ust. 1.3 i 1.4 Załącznika Nr 2 do rozporządzenia MI z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603) – z wykorzystaniem arkuszy egzaminacyjnych przygotowanych każdorazowo przez egzaminatora,
 - na świadectwa kwalifikacji i uprawnienia lotnicze wpisywane do świadectw określone w ust. 4.2 i 4.3 Załącznika Nr 3 do rozporządzenia MI z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603) – z wykorzystaniem arkuszy egzaminacyjnych przygotowanych każdorazowo przez egzaminatora.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

2. Egzaminy teoretyczne, na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia lotnicze (z wyłączeniem specjalności PL(G), PL(FB), PPL(A/H), ATPL(A/H), CPL(A/H) oraz IR(A/H)) organizowane będą w pierwszy dzień każdej sesji egzaminacyjnej (pierwszy poniedziałek sesji) w terminach podanych w pkt 1.
3. W celu usprawnienia organizacji sesji egzaminacyjnych przeprowadzanych przez LKE z wykorzystaniem komputerowego systemu wprowadzono informatyczny system planowania. Kandydat rezerwuje dogodny dla siebie dzień i godzinę egzaminu zgodnie z planem egzaminów korzystając z systemu planowania znajdującego się pod adresem internetowym: <https://app.ulc.gov.pl>

Zalogowanie się do systemu następuje poprzez wpisanie indywidualnego loginu składającego się z PIN-u i hasła dostarczonego przez LKE za pośrednictwem poczty elektronicznej (po analizie wniosku kandydata i spełnieniu wymogów formalnych dopuszczających do egzaminu teoretycznego).
4. Szczegółowy harmonogram przebiegu każdej sesji opracowuje LKE, uwzględniając liczbę kandydatów i zakres egzaminów.
5. Dodatkowe sesje egzaminacyjne mogą być zorganizowane na wniosek organizacji lotniczej. Wniosek o zorganizowanie sesji należy złożyć do Przewodniczącego LKE na 30 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia sesji.
6. Sesje egzaminacyjne na świadectwo kwalifikacji pilota paralotni lub skoczek spadochronowego będą przeprowadzane w terminach ustalanych każdorazowo z egzaminatorami. W przypadku świadectwa kwalifikacji pilota paralotni egzaminy mogą być koordynowane przez Stowarzyszenie Instruktorów Lotniowych i Paralotniowych (SILP) bądź przeprowadzane przez niezrzeszonych egzaminatorów, po uprzedniej weryfikacji wniosków o wydanie śk przez inspektora w ULC.
7. Egzaminy potwierdzające poziom biegłości języka angielskiego wg wymogów ICAO dla pilotów przeprowadzane będą w następujących ośrodkach:

LP	Nazwa ośrodka	Adres	Telefon
1	Centrum Szkoleniowo-egzaminacyjne ULC	ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa	(0-22) 520-74-29
2	Ośrodek Egzaminacyjny PLL LOT S.A.	ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa	(0-22) 606-68-39
3	Ośrodek Egzaminacyjny EuroLOT S.A.	ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa	(0-22) 606-97-80
4	Ośrodek Egzaminacyjny EXIN	ul. Żwirki i Wigury 49, 21-040 Świdnik	(0-81) 751-34-26
5	Ośrodek Egzaminacyjny OKL	Jasionka 915, 36-001 Trzebownik	(0-17) 771-33-00

Terminy egzaminów z języka angielskiego w poszczególnych ośrodkach należy ustalać indywidualnie. Dane kontaktowe znajdują się na stronie internetowej Urzędu – www.ulc.gov.pl

8. Egzaminy potwierdzające poziom biegłości języka angielskiego wg wymogów ICAO dla praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego przeprowadzane będą, w terminach ustalanych każdorazowo z danym ośrodkiem, w następujących ośrodkach egzaminacyjnych:

LP	Nazwa ośrodka	Adres	Terminy sesji	Telefon
1	Centrum Szkoleniowo-egzaminacyjne ULC	ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa	Pierwszy i trzeci czwartek każdego miesiąca	(0-22) 520-74-29
2	Ośrodek Egzaminacyjny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej	ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa	Każdy wtorek	(0-22) 574-56-38
3	Ośrodek Egzaminacyjny Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie	ul. Dywizjonu 303/12, 08-521 Dęblin	Druga i czwarta środa każdego miesiąca	(0-81) 551-77-85

9. W roku 2013 zaplanowanych zostanie 11 sesji. Nie planuje się przeprowadzać sesji w sierpniu 2013 roku. Podanie niniejszej wiadomości z wyprzedzeniem ma na celu umożliwienie kandyda-

tom zaplanowanie egzaminów w dogodny dla siebie sposób.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

107

KOMUNIKAT NR 71 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 28 października 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 376/11

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 29 kwietnia 2011 r., na samolocie Piper PA-28-140, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

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

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot zaplanował wykonanie lotu po trasie Rzeszów-Piotrków-Inowrocław. Przed startem z lotniska pilot pobrał komunikat meteorologiczny i zapoznał się z sytuacją ruchową. Start do lotu wykonał o godzinie 11.00. Międzyładowanie wykonał na lotnisku w Piotrkowie o godzinie 12.27. Samolot został zatankowany 40 litrami paliwa i około godziny 12.50 wystartował do dalszego lotu. W rejonie miejscowości Radziejów pilot nawiązał łączność z „Gdańsk-Kontrolą”. W tym rejonie otrzymał polecenie kontaktu z kontrolerem wojskowego portu lotniczego Inowrocław, z którym o godz. 14.06 nawiązał łączność radiową. O godzinie 14.27.52 pilot zgłosił 7 milę do lotniska i poprosił o warunki do lądowania. Od asystenta kontrolera otrzymał na-

stępującą informację: „*Wiatr z kierunku 010-020, 9 węzłów, QNH 1015*”. Pilot potwierdził zrozumienie tej informacji poprzez powtórzenie QNH-1015, wiatr z kierunku 010°. Pilot oświadczył, że otrzymał informację o wietrze z kierunku 09 i prędkości 9 węzłów. Oświadczył również, że po otrzymaniu informacji o warunkach atmosferycznych z atlasu lotnisk wybrał do lądowania pas 14, sugerując się tym, że powinien mieć budynki aeroklubu po *swojej* prawej stronie. Oceniał, że w tej sytuacji będzie miał wiatr z lewej strony pod kątem 50°. Przed podjęciem decyzji o wyborze pasa lądowania pilot nie sprawdził kierunku wiatru według rękawa znajdującego się w rejonie hangaru. Rękaw ten jest dobrze widoczny z powietrza i piloci na podstawie jego położenia powinni zawsze upewnić się o kierunku wiatru. Po wyborze kierunku do lądowania pilot wykonał dołot do trzeciego zakrętu z prawym kręgiem. Utrzymał prędkość 90 kt. Manewr do lądowania wykonał z wysokości 1500-1600 stóp. Po trzecim zakręcie pilot wypuścił kłapy w położenie I (10°) i rozpoczął zniżanie. Po wyprowadzeniu z czwartego zakrętu wypuścił kłapy na II stopień. Po czwartym zakręcie utrzymywał prędkość około 85 kt. Pilot zauważył, że ziemia pod samolotem przemieszcza się zbyt szybko, więc w trakcie wyrównania wypuścił kłapy w położenie „pełne” (40°). Po wypuszczeniu kłap prędkość spadła do 75 kt. Prawidłowa prędkość przyziemia wynosi 55 do 65 kt. W związku z wykonaniem zajścia do lądowania z tylnym wiatrem, samolot przyziemił z opóźnieniem i ze zwiększoną prędkością. Przyziemie nastąpiło dalej niż w położeniu pasa lądowania. Po przyziemieniu samolot przetoczył się 164 metry po roboczej części lotniska. Dobiieg samolotu odbywał się ze zwiększoną

prędkością i prawie natychmiast po przyziemieniu samolot zaczął tracić kierunek o kilka stopni w lewo. Jednocześnie nastąpiło duże odchylenie osi podłużnej samolotu od kierunku dobiegu (trawersowanie), początkowo o około 30°, a w końcowym etapie dobiegu na roboczej części lotniska ponad 60°. Po 164 metrach od miejsca przyziemienia samolot przekołał przez lokalną drogę gruntową i wypadł z roboczej części lotniska na pole uprawne. Po uderzeniu o poprzeczną bruzdę, która znajdowała się na krawędzi drogi gruntowej przednie koło zaryło w miękki grunt i na skutek występowania dużych sił, nastąpiło oderwanie przedniego koła, które przemieściło się na odległość około 30 m. Po oderwaniu przedniego koła i przetoczeniu się samolotu o kilka metrów, na skutek tarcia lewym kołem i przodem kadłuba o miękkie podłoże, nastąpiło pochylenie samolotu na przód oraz lewe skrzydło, co w efekcie spowodowało obrót samolotu do położenia plecowego. Po zatrzymaniu się samolotu w pozycji plecowej pilot polecił pasażerowi wyłączenie zasilania i iskrowników. Pasażer wyłączył zasilanie i iskrowniki oraz pomógł pilotowi opuścić samolot prawymi drzwiami. Następnie, również pilot opuścił samolot. Po pięciu minutach na miejsce wypadku przyjechała ekipa straży pożarnej, która profilaktycznie pokryła silnik pianą gaśniczą. W tym czasie pilot, który o własnych siłach opuścił samolot utracił przytomność. Strażacy przystąpili do reanimacji, w trakcie której odzyskał przytomność. Po pięciu minutach od przybycia straży pożarnej przyjechała karetka pogotowia, która zabrała pilota i pasażera do szpitala.

Pilot, lat 38, licencja PPL(A) z uprawnieniami SEP(L). Nalot całkowity 150 godzin 23 minuty, z tego w 2011 roku 16 godzin 13 minut.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia:

- prędkość wiatru około 5 m/s;
- wiatru z tyłu z lewej strony pasa lądowania pod kątem około 20°;
- ciśnienie 1015 hPa;

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego była niewłaściwa decyzja pilota o wyborze kierunku lądowania, pomimo posiadania pełnej wiedzy o kierunku i prędkości wiatru. W wyniku niewłaściwej decyzji nastąpiło lądowanie z tylnym wiatrem, co spowodowało przyziemienie z dużym przelotem (poza połowę drogi lądowania), dobieg z dużym trawersem oraz wytoczenie się samolotu poza roboczą część lotniska. W wyniku wytoczenia się na nierówny i grząski teren nastąpiło oderwanie przedniego koła i przewrócenie samolotu do pozycji plecowej.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było niepodjęcie decyzji o przejściu na drugi krąg po zauważeniu, że lądowanie będzie z dużym przelotem i na zwiększonej prędkości.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

108

KOMUNIKAT NR 72 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 10 listopada 2011 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 970/10

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 29 sierpnia 2010 r., na szybowcu SZD-9 bis Bocian, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Brak kwalifikacji – H2”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na lotnisku aeroklubu regionalnego wykonywano loty szkolne na szybowcach. W ramach tych lotów uczeń-pilot wykonał 3 loty z instruktorem w ramach egzaminu przed wylotem samodzielnym. Podczas pierwszego lotu według oceny instruktora-pilota, uczeń-pilot po IV zakręcie wykonał zbyt płaskie podejście do lądowania i wyrównał za nisko. W kolejnych dwóch lotach uczeń-pilot poprawił błędy z pierwszego lotu i ostatni wykonał wzorowo. Po 3 lotach instruktor udzielił uczniowi informacji jak zachowuje się szybowiec przy mniejszym obciążeniu i innym wyważeniu. Podkreślił, że szybowiec ma tendencje do dłuższego wyrównania i wytrzymania. Przypomniał również, że ze względu na dłuższy czas lotu od wyrównania do przyziemienia uczeń-pilot utrzymywał właściwy profil podejścia. Start do lotu samodzielnego na tym samym szybowcu na zadanie uczeń-pilot wykonał o godzinie 18.07. Lot po kręgu i zejście do lądowania zostało wykonane prawidłowo. Według oceny instruktora-pilota lot szybowcowy uczeń-pilot wykonał z częściowo otwartymi hamulcami aerodynamicznymi w zakresie od pełnych do 50%. Przed wyrównaniem hamulce były wypuszczone w położenie 50%. Miejsce wyrównania zostało zaplanowane na 30-50 m przed dolnym ogranicznikiem. Uczeń-pilot zbyt nisko rozpoczął wyrównanie (0,5÷0,3 m) i widząc szybko zbliżającą się ziemię, tuż przed przyziemieniem zbyt gwałtownie ściągnął drążek sterowy „na siebie”. Instruktor kieru-

jący lotami natychmiast wydał komendę przez radiostację „Bocian, zamknij hamulce, zakontruj, nie ciągnij”. Szybowiec wzniósł się na wysokość około 2 m. Uczeń-pilot nie zareagował na komendę, doprowadził do utraty prędkości i przepadnięcia szybowca. Spowodowało to „twarde” przyziemienie na podwozie główne, ponowne odbicie, nabór wysokości do 1,5 m utratę kierunku o 90° w kierunku „kwadratu”. Następnie szybowiec uderzył płozą przednią i ogonową o ziemię, przechylił się kładąc lewe skrzydło na ziemi. Po 10 m dobieg po łuku z utratą kierunku o dalsze 30°, szybowiec zatrzymał się. Uczeń-pilot doznał lekkich obrażeń ciała. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

Uczeń-pilot, lat 18, wykonał 34 loty z instruktorem w czasie 6 godzin 38 minut.

Warunki meteorologiczne w czasie zdarzenia:

- prędkość wiatru około 5,5 m/s;
- wiatru z czołowy;
- bezchmurnie.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego był błąd ucznia-pilota podczas lądowania, polegający na zbyt niskim rozpoczęciu wyrównania i gwałtownym ściągnięciu drążka sterowego „na siebie”, co spowodowało:

- gwałtowny nabór wysokości powyżej 2 metrów;
- utratę prędkości poniżej prędkości przeciągnięcia i „twarde” przyziemienie na główne podwozie.

Wpływ na popełnienie błędu miało wykonanie pierwszego lądowania samodzielnego pod słońce bez okularów przeciwsłonecznych, co mogło spowodować utrudnioną obserwację ziemi i ocenę wysokości rozpoczęcia wyrównania.

4. Zalecenia PKBWL dotyczące bezpieczeństwa:

PKBWL nie sformułowała zaleceń.

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
