



PORADNIK

JAK ZORGANIZOWAĆ I PRZEPROWADZIĆ POKAZY LOTNICZE



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

Opracowano przez:

***Departament Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym***

Wydanie pierwsze, zmiana 2 z dnia 25.01.2023

Departament Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym

Urząd Lotnictwa Cywilnego

ul. Marcina Flisa 2

02-247 Warszawa

tel: 22520 72 00

www.ulc.gov.pl

Wykaz wprowadzonych zmian

Numer zmiany	Data zmiany	Data wprowadzenia	Opis zmiany
1	01.08.2019	01.08.2019	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nowy formularz wniosku o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 1b. 2. Nowy formularz powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 1d. 3. Dodano kartę uczestnika pokazu lotniczego. 4. Dodano opis przeprowadzenia procesu analizy i zarządzania ryzykiem.
2	10.01.2023	25.01.2023	<p>Wprowadzono zmiany dostosowujące podręcznik do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.</p>

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	9
DEFINICJE	10
ROZDZIAŁ 1 INFORMACJE OGÓLNE	13
1.1. Który formularz wybrać ?	17
1.2. Ile masz czasu na złożenie uzupełnionego formularza?	18
1.3. Elementy wymagające szczególnej uwagi przy wypełnianiu formularzy oraz organizacji pokazu lotniczego	18
1.3.1. Rola Organizatora oraz Dyrektora pokazu lotniczego	19
1.3.2. Dokumentacja pokazu lotniczego	22
1.3.3. Infrastruktura niezbędna do przeprowadzenia pokazu lotniczego	24
1.3.4. Odprawa przed pokazem lotniczym	25
1.3.5. Prowadzenie pokazu lotniczego	28
1.3.6. Odprawa po pokazie	29
1.3.7. Karta uczestnika pokazu lotniczego	29
1.3.8. Analiza i zarządzaniem ryzykiem	30
ROZDZIAŁ 2 POKAZ LOTNICZY ORGANIZOWANY ZGODNIE Z ART. 123 UST 1D USTAWY PRAWO LOTNICZE	37
2.1. Organizator pokazu, Dyrektor pokazu i osoby funkcyjne	38
2.2. Pełnomocnik organizatora	38
2.3. Powiadomienie władz lokalnych o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego	39
ROZDZIAŁ 3 POKAZ LOTNICZY ORGANIZOWANY ZGODNIE Z ART. 123 UST 1B USTAWY PRAWO LOTNICZE	41
3.1. Opłata lotnicza	41
3.2. Organizator pokazu, Dyrektor pokazu i osoby funkcyjne	43
3.3. Pokaz lotniczy będący Imprezą Masową	43
ROZDZIAŁ 4 PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW W ZAKRESIE SPO	44
ROZDZIAŁ 5 PREZES URZĘDU KONTROLUJE PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW ORAZ DECYZJI Z ZAKRESU LOTNICTWA CYWILNEGO	46

ROZDZIAŁ 6 ZALECENIA ORGANIZACYJNE DLA ORGANIZATORÓW POKAZU LOTNICZEGO ZGODNIE Z ART. 123 UST 1B ORAZ UST 1D USTAWY- PRAWO LOTNICZE	52
6.1. Ogólne informacje	52
6.1.1. Dane organizatora pokazu lotniczego	52
6.1.1.1. Nazwa lub imię i nazwisko organizatora	52
6.1.1.2. Adres organizatora	52
6.1.1.3. Telefony kontaktowe	52
6.1.1.4. Adres poczty elektronicznej e-mail	53
6.1.2. Dane Dyrektora pokazu lotniczego	53
6.1.2.1. Imię i nazwisko Dyrektora pokazu lotniczego	53
6.1.2.2. Kwalifikacje Dyrektora pokazu lotniczego	53
6.1.2.3. Oświadczenie Dyrektora pokazu lotniczego	53
6.1.3. Dane Kierownika lotów	54
6.1.3.1. Kwalifikacje kierownika lotów	54
6.1.3.2. Oświadczenie kierownika lotów	54
6.1.4. Dane Kierownika programu pokazu lotniczego	54
6.1.4.1. Kwalifikacje kierownika programu pokazu lotniczego	54
6.1.4.2. Oświadczenie kierownika programu pokazu lotniczego	54
6.1.5. Dane Kierownika skoczków	54
6.1.5.1. Kwalifikacje kierownika skoczków	55
6.1.5.2. Oświadczenie kierownika skoczków	55
6.1.6. Szczegóły dotyczące wydarzenia/pokazu lotniczego	55
6.1.6.1. Miejsce przeprowadzenia wydarzenia/pokazu lotniczego	55
6.1.6.2. Data pokazu lotniczego	55
6.1.6.3. Godziny trwania pokazu lotniczego	55
6.1.6.4. Data i miejsce treningu przed pokazem lotniczym i ilość statków powietrznych biorących w nim udział	55
6.1.6.5. Planowana ilość statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie lotniczym	55
6.1.6.6. Wymiary strefy/stref pokazu	55
6.1.6.7. Planowane odprawy z dyrektorem pokazu lotniczego, koordynatorami i podmiotami zabezpieczenia	56
6.1.6.8. Miejsca startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie lotniczym	56
6.1.6.9. Łączność pomiędzy osobami funkcyjnymi, ustalona na czas trwania pokazu lotniczego	57
6.1.6.10. Łączność załóg statków powietrznych z kierownikiem lotów/skoków, ustalona na czas trwania pokazu lotniczego	57

6.1.6.11. Minimalne warunki atmosferyczne dla strefy akrobacji/pokazu, ustalone na czas trwania pokazu lotniczego	57
6.1.6.12. Wizja lokalna terenu, na którym odbędzie się wydarzenie/pokaz lotniczy	57
6.1.6.13. Ubezpieczenie wydarzenia/ pokazu lotniczego odpowiednio do jego rozmiarów i zidentyfikowanych zagrożeń	58
6.1.6.14. Uzgodnienia z zarządzającym lotniskiem lub lądowiskiem lub terenem sprawy wykorzystania miejsca pod wydarzenie/pokaz lotniczy	59
6.1.6.15. Instrukcja operacyjna lotniska/lądowiska zawiera aktualne zapisy zgodne z przewidzianymi procedurami wykonywania operacji lotniczych	60
6.1.6.16. Zgoda na wydzieloną przestrzeń powietrzną na potrzeby pokazu lotniczego od instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego	61
6.1.6.17. Opracowanie systemu komend/ poleceń awaryjnych w komunikacji między kontrolą lotów i pilotami	61
6.1.6.18. Wyznaczenie dedykowanej pomocy medycznej dla załóg statków powietrznych	62
6.1.6.19. Liniowi obserwatorzy na linii/ liniach pokazu lotniczego	62
6.1.6.20. Karta uczestnika pokazu dla pilota, dowódcy załogi oraz dowódców zespołów statków powietrznych	62
6.1.6.21. Przygotowanie planów statków powietrznych dla służb ratowniczych	63
6.1.6.22. Określenie więcej niż jednej częstotliwości radiowej dla łączności kierowania lotami	63
6.1.6.23. Pokaz lotniczy w formie przelotu	63
6.1.6.24. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty w formacjach	63
6.1.6.25. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty akrobacyjne między ustawionymi obiektami	63
6.1.6.26. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty polegające na imitacji działań ratowniczych	64
6.1.6.27. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty polegające na imitacji działań agrolotniczych	64
6.1.6.28. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty polegające na imitacji działań gaszenia pożaru	64
6.1.6.29. Podczas pokazu lotniczego planowane są działania taktyczne	64
6.1.6.30. Podczas pokazu lotniczego planowane są imitacje walk powietrznych	65
6.1.6.31. Podczas pokazu lotniczego planowane są imitacje zawodów lotniczych	65
6.1.6.32. Podczas pokazu lotniczego planowane są imitacje lądowań nad drogą startową	65
6.1.6.33. W blokach pomiędzy pokazami planowane są loty widokowe/ zapoznawcze statków powietrznych niebiorące udziału w pokazie lotniczym	66
6.1.6.34. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie materiałów pirotechnicznych na ziemi	66
6.1.6.35. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie materiałów pirotechnicznych zabudowanych na statkach powietrznych	66
6.1.6.36. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie świateł laserów	66
6.1.6.37. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie materiałów pirotechnicznych zabudowanych na statkach powietrznych	66
6.1.6.38. Podczas pokazu lotniczego odbywać się będą skoki spadochronowe	66

6.1.6.39. Podczas pokazu lotniczego będą brali udział piloci zagraniczni	67
6.1.6.40. Podczas pokazu lotniczego są planowane loty statków bezałogowych	69
6.1.6.41. Podczas pokazu lotniczego są planowane przeloty/loty balonów	69
6.1.6.42. Podczas pokazu lotniczego są planowane loty balonów na uwięzi	71
6.1.6.43. Wydarzenie/pokaz lotniczy będzie obsługiwane przez komentatora	71
6.1.6.44. Przygotowanie tekstów zapowiedzi awaryjnych wygłaszanych dla publiczności, w sytuacjach zagrożenia	72
6.1.6.45. Zapewnienie ciągłej rejestracji lotów, tj. obraz (dzień/noc) i dźwięk oraz prowadzonej korespondencji radiowej	72
6.1.6.46. Opracowanie wraz z dyrektorem pokazu lotniczego procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych (np. ERP) wraz z zakresami odpowiedzialności	73
6.1.6.47. Powołanie Zespołu Reagowania Awaryjnego ZRA	78
6.1.6.48. Przygotowanie identyfikatorów strefowych oraz kamizelek odblaskowych (np. w różnych kolorach, opisane) dla osób funkcyjnych	86
6.1.7. Mapy terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego	86
6.1.7.1. Szkic terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego z naniesioną siatką kwadratów	86
6.1.7.2. Wyznaczenie strefy pokazu lotniczego	87
6.1.7.3. Wydzielenie przestrzeni powietrznej, w której znajduje się strefa pokazu	90
6.1.7.4. Miejsca/e wydzielonych stref/y wlotowych, wylotowych i oczekiwania statków powietrznych	94
6.1.7.5. Strefa akrobacji (z zaznaczeniem minimalnych odległości separacyjnych od strefy publiczności)	94
6.1.7.6. Strefa/y dla publiczności, parkingi, wraz z określeniem odległości od granicy strefy akrobacji/pokazu	94
6.1.7.7. Linie strefy akrobacji/pokazu dla odpowiedniej kategorii prędkościowej statku powietrznego (jeżeli jest więcej niż jedna linia pokazu, to należy wpisać na każdej z nich statki powietrzne danej kategorii prędkościowej)	95
6.1.7.8. Wyznaczanie miejsc/a kontroli lotów (kierownicy lotów)	99
6.1.7.9. Miejsce/a wyznaczone do lądowań awaryjnych statków powietrznych	99
6.1.7.10. Przeszkody lotnicze zlokalizowane w strefie pokazu lotniczego z określeniem ich rodzaju i wysokości również z uwzględnieniem przeszkód dla skoczków spadochronowych	101
6.1.7.11. Centralny punkt pokazu lotniczego (widoczny punkt odniesienia dla pilotów)	103
6.1.7.12. Miejsca rozłokowania ustawionych obiektów (np. pylony) na ziemi (dotyczy lotów akrobacyjnych wykonywanych między ustawionymi obiektami)	103
6.1.7.13. Miejsca ustawienia statków powietrznych wyznaczonych do dynamicznego pokazu lotniczego	103
6.1.7.14. Wyznaczenie drogi kołowania z miejsc ustawienia statków powietrznych wyznaczonych do pokazu lotniczego (z zaznaczeniem minimalnych odległości separacyjnych od strefy publiczności)	104
6.1.7.15. Miejsce/a ustawienia statków powietrznych wystawy statycznej	104

6.1.7.16. Miejsce/a ustawienia pojazdów i innych urządzeń lotniskowych wystawy statycznej	104
6.1.7.17. Miejsce/a postojowe statków powietrznych lotów widokowych/ zapoznawczych	104
6.1.7.18. Miejsce/a startów balonów	104
6.1.7.19. Miejsce/a operacji statków bezałogowych	106
6.1.7.20. Miejsce/a postojowe statków powietrznych nieuczestniczących w pokazie lotniczym	108
6.1.7.21. Miejsce/a tankowania statków powietrznych	108
6.1.7.22. Miejsce lądowania skoczków spadochronowych z zaznaczeniem odległości od strefy publiczności	108
6.1.7.23. Miejsca rozmieszczenia służb ratowniczo gaśniczych	111
6.1.7.24. Miejsca rozmieszczenia punktów medycznych	111
6.1.7.25. Miejsca rozmieszczenia służb porządkowych oraz służb informacyjnych	112
6.1.7.26. Miejsca rozmieszczenia stacjonarnych i przenośnych środków gaśniczych	112
6.1.7.27. Miejsca rozlokowania na ziemi ładunków wybuchowych lub materiałów pirotechnicznych	113
6.1.7.28. Miejsce zespołu reagowania awaryjnego	114
6.1.7.29. Drogi ewakuacyjne, bramy i miejsca zgrupowania ludzi po ewakuacji	114
6.1.7.30. Miejsce komentatora pokazów lotniczych	114
6.1.7.31. Miejsca/stanowiska przewidziane dla fotoreporterów	114
6.1.7.32. Miejsca lokalizacji głównych hydrantów przeciwpożarowych	115
6.1.7.33. Potencjalne miejsca tworzenia się „dzikich stref publiczności”	115

WPROWADZENIE

Szanowni Państwo,

Przygotowując Poradnik postanowiliśmy przybliżyć Państwu w sposób uporządkowany przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz.U. z 2022 r. poz. 786), tak, aby pomóc Państwu przejść proces organizacji i przeprowadzenia pokazów lotniczych, począwszy od przygotowania właściwej dokumentacji niezbędnej do wydania zgody Prezesa ULC na przeprowadzenie pokazu lotniczego, a skończywszy na wskazaniu najbardziej istotnych elementów podczas jego prowadzenia. Przedstawione wskazówki i materiał doradczy zawarty w tym Poradniku z pewnością przełożą się na poprawę poziomu bezpieczeństwa podczas prowadzenia pokazu lotniczego.

Poradnik został przygotowany z uwzględnieniem doświadczeń, analiz i wniosków zdobytych podczas realizacji pokazów lotniczych w FIR Warszawa w latach 2009-2022.

Poradnik będzie sukcesywnie modyfikowany tak, aby materiał merytoryczny zawarty w nim uwzględniał bieżące zmiany oraz spełniał Państwa oczekiwania.

Liczymy zatem na współpracę w zakresie dostosowywania tego Poradnika do Państwa oczekiwań, stąd też wszystkie sugestie i uwagi prosimy przesyłać na adres lbb@ulc.gov.pl.

DEFINICJE

Pokaz lotniczy – zgodnie z art. 123 ust.1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 – Prawo Lotnicze (Dz.U. z 2022 r., poz. 1235, 1715, 1846, 2185, 2642), należy przez to rozumieć loty statków powietrznych organizowane dla publiczności w celu zademonstrowania sprzętu lotniczego lub umiejętności pilotów, które nie są wykonywane wyłącznie w ramach szkolenia lub treningu lub organizowane wyłącznie w celach handlowych lub zawodowych.

Dowódca zespołu – osobę wyznaczoną spośród pilotów zespołu statków powietrznych odpowiedzialną za przygotowanie zespołu do przeprowadzenia pokazu lotniczego.

Dyrektor pokazu lotniczego –dyrektor pokazu lotniczego – osobę odpowiedzialną za zapewnienie, aby organizacja i wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego były zgodne z przepisami.

Impreza masowa – imprezę masową w rozumieniu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1466, 1700).

Kategoria I statków powietrznych – statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym albo turbośmigłowym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego większą niż 450 km/h (240 kt).

Kategoria II statków powietrznych – statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym, turbośmigłowym albo elektrycznym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego od 280 km/h (150 kt) do 450 km/h (240 kt).

Kategoria III statków powietrznych – statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym, turbośmigłowym albo elektrycznym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego mniejszą niż 280 km/h (150 kt).

Kierownik do spraw bezpieczeństwa – kierownika do spraw bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 11 ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych.

Kierownik programu pokazu lotniczego – osobę wyznaczoną przez dyrektora pokazu lotniczego, odpowiedzialną za sprawowanie nadzoru nad operacjami lotniczymi wykonywanymi w ramach pokazu lotniczego.

Kierownik lotów – osobę wyznaczoną przez dyrektora pokazu lotniczego do kierowania operacjami lotniczymi wykonywanymi w ramach pokazu lotniczego.

Kierownik skoków – osobę wyznaczoną przez dyrektora pokazu lotniczego, odpowiedzialną za zgodny z przepisami przebieg skoków spadochronowych wykonywanych w ramach pokazu lotniczego.

Linia pokazu lotniczego – oznaczoną w sposób widoczny dla załogi statku powietrznego linię w przestrzeni, na ziemi lub na wodzie, której statek powietrzny biorący udział w pokazie lotniczym nie może przekroczyć podczas zbliżania się do strefy dla publiczności.

Lot akrobacyjny – zamierzone wykonywanie manewrów lub figur przez pilotującego statek powietrzny, powodujące zmianę położenia statku powietrznego na położenie niestandardowe lub powodujące niestandardową zmianę prędkości, w tym wykonywanie lotu między ustawionymi obiektami;

Lot próbny – całokształt działań na ziemi i w powietrzu zmierzających do uzyskania informacji o jakościowych i ilościowych charakterystykach statków powietrznych, ich części lub akcesoriów, w rzeczywistych warunkach lotu.

Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Program pokazu lotniczego – program, o którym mowa odpowiednio w art. 123 ust. 1b lub 1d ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Przelot – lot w strefie pokazu lotniczego wykonywany ze stałym kątem drogi i na stałej wysokości (w tym prezentacja statku powietrznego w locie).

strefa czasowo rezerwowana – strefę TRA, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

strefa czasowo wydzielona – strefę TSA, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

strefa dla publiczności – miejsce wyznaczone w terenie, oznakowane i udostępnione przez organizatora pokazu lotniczego dla widzów, spełniające warunki sanitarnohigieniczne przewidziane przepisami oraz posiadające infrastrukturę zapewniającą bezpieczeństwo przebywających w nim osób;

strefa lotów akrobacyjnych – wyznaczoną przestrzeń powietrzną o określonych granicach poziomych i pionowych, wydzieloną na potrzeby wykonania lotów akrobacyjnych;

strefa pokazu lotniczego – wyznaczoną okresowo przestrzeń powietrzną o określonych granicach poziomych i pionowych, wydzieloną na potrzeby wykonania pokazu lotniczego;

ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

wystawa statyczna sprzętu lotniczego – ekspozycję statków powietrznych, w tym biorących udział w pokazie lotniczym, w miejscu wyznaczonym przez organizatora pokazów lotniczych z dostępem dla publiczności.

teren pokazu lotniczego – wydzielony na potrzeby przeprowadzenia pokazu lotniczego teren o określonych granicach, oznakowany w widoczny sposób, jeżeli ukształtowanie i właściwości terenu na to pozwalają, oraz udostępniony organizatorowi pokazu lotniczego przez właściciela terenu lub zarządzającego terenem w celu przeprowadzenia pokazu lotniczego.

ROZDZIAŁ 1

INFORMACJE OGÓLNE

W Poradniku skupiono się na prawnych oraz praktycznych aspektach organizacji i przeprowadzeniu pokazu lotniczego, wynikające z art. 123 ustawy Prawo lotnicze tj. należące do kompetencji Prezesa Urzędu zgodnie z art. 21. ust 1 oraz ust 2. wynikające między innymi z funkcji nadzoru nad operacjami lotniczymi naziemnymi oraz powietrznymi oraz nadzoru nad bezpieczeństwem publiczności od strony statków powietrznych podczas prowadzenia pokazów lotniczych oraz prowadzenia treningów do tych pokazów.

W poradniku nie zawarto informacji o organizacji imprezy masowej wynikającej z ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych. Prezes ULC nie posiada stosownych kompetencji wynikających z ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych, dlatego nie wydaje decyzji w sprawie imprezy masowej i nie nadzoruje elementów imprezy masowej.

Kompetencje w zakresie bezpieczeństwa organizacji imprezy masowej należą stosownie do wójta, burmistrza lub prezydenta właściwego ze względu na którym terenie został usytuowany teren pokazu oraz strefa pokazu. Zgodnie z kompetencjami stosownie wójt, burmistrz lub prezydent wydają zezwolenie na przeprowadzenie imprezy masowej w formie decyzji administracyjnej oraz prowadzą jej nadzór od strony bezpieczeństwa.

Organizator pokazu lotniczego

Każdej osobie, która ma zamiar zorganizować i przeprowadzić pokaz lotniczy na początku stawia się pytanie: czy jest odpowiednią osobą, aby pełnić funkcję Organizatora Pokazu Lotniczego, (zwanego dalej Organizatorem), czy posiada odpowiednie przygotowanie merytoryczne, predyspozycje kierownicze, wiedzę lotniczą oraz czy jest gotowa wziąć na siebie odpowiedzialność prawną za ludzi i mienie podczas pokazu lotniczego. Poniżej wymieniono kilka podstawowych i niezbędnych informacji, z którymi powinna zapoznać się każda osoba chcąca zorganizować pokaz lotniczy.

1 Organizator, przygotowując pokaz lotniczy wraz z osobami funkcyjnymi musi dołożyć wszelkich starań, aby bezpiecznie zorganizować oraz przeprowadzić pokaz lotniczy, musi mieć świadomość zagrożeń i odpowiedzialność za bezpieczne zorganizowanie operacji lotniczych naziemnych oraz powietrznych w ramach pokazu lotniczego, realizując

art. 123 ustawy – Prawo lotnicze. Ponadto zwraca się uwagę Organizatorowi na art. 123 ust. 1e ustawy – Prawo lotnicze, gdzie ustawodawca wskazał, że „Pokazy lotnicze odbywają się z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 20 marca 2009r. o **bezpieczeństwie imprez masowych**”.

- 2 Organizator może przygotować pokaz lotniczy jako wydarzenie lotnicze niebędące imprezą masową lub zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie imprez masowych jako imprezę masową. Za właściwy wybór, czy pokaz lotniczy jest imprezą masową zgodnie z ustawą z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych, czy też nie podlega pod ustawę o bezpieczeństwie imprez masowych odpowiada Organizator.
- 3 Pokaz lotniczy może być także zorganizowany i przeprowadzony, jako część składowa zaplanowanego innego wydarzenia/imprezy. Pokaz lotniczy z art. 123 ust 1b najczęściej jest organizowany i prowadzony w ramach imprezy masowej. Pokaz lotniczy z art. 123 ust 1d jest organizowany wyłącznie poza imprezą masową. Nie można go organizować w ramach imprezy masowej lub przy trwającej imprezie masowej, jako oddzielną imprezę. Imprezy masowe są organizowane zgodnie z ustawą z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych. Imprezę masową wyróżnia się wśród innych imprez z uwagi na zagrożenia bezpieczeństwa, jakie wiążą się z obecnością dużej liczby uczestni-

ków/publiczności na terenie, na którym impreza się odbywa. Mając na uwadze potencjalne zagrożenia i konieczność zapobiegania im, przewidziano wiele wymogów, jakie musi spełnić Organizator, aby mogła się odbyć taka impreza. Zasady organizowania i przeprowadzania imprez masowych oraz obowiązki i uprawnienia organizatora określa ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych. Organizator organizując pokaz lotniczy jest zobowiązany do przestrzegania ustawy Prawo lotnicze a w szczególności art. 123 ustawy. Organizator jednocześnie jest zobowiązany przestrzegać ustawę z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych jeżeli podlega pod ustawę. Niniejszy poradnik w sprawie organizacji i przeprowadzenia pokazu lotniczego nie zawiera wymagań w zakresie bezpieczeństwa imprez masowych natomiast stanowi ważny element koordynujący przepisy art. 123 ustawy – Prawo lotnicze oraz zapisy art. 123 ust. 1f. Rozporządzenia MTBiGM z dnia 16 maja 2013 w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.

UWAGA:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie uznaje za dopuszczalną sytuację, w której zarządzający lotniskiem/ lądowiskiem udostępni część lotniska/lądowiska pod imprezę masową/wydarzenie, a na pozostałej części lotniska będzie realizował w rzeczywistości pokaz lotniczy pod pretekstem realizacji tak zwanych celów statutowych. Każde wydarzenie tego typu będzie skrupulatnie badane pod względem łamania przepisów ustawy – Prawo lotnicze.

- 4 Organizator jest zobowiązany do zapoznania się oraz przestrzegania przepisów art. 123 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze oraz wydanego na podstawie art. 123 ust 1f ustawy – Prawo lotnicze, rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.
- 5 Przed przystąpieniem do zorganizowania oraz bezpiecznego przeprowadzenia pokazu lotniczego Organizator jest zobowiązany zwrócić uwagę na fakt, że posiada do wyboru dwa rodzaje pokazów lotniczych:
 - Pokaz lotniczy wynikający z art. 123 ust. **1b** ustawy – Prawo lotnicze lub
 - Pokaz lotniczy wynikający z art. 123 ust. **1d** ustawy – Prawo lotnicze

Art. 123 ust. **1b** ustawy – Prawo lotnicze:

Na wniosek organizatora pokazów lotniczych, złożony, co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem pokazu, zawierający ich program, Prezes Urzędu wyraża zgodę na ich przeprowadzenie, jeżeli spełnione są wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach wydanych na podstawie ust.1f.

Pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi 1000 i więcej.

Uwaga: w przypadku gdy liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi 1000 i więcej, Organizator obowiązkowo składa wniosek do Prezesa Urzędu o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego oraz dołącza do niego program pokazu zgodnie z Art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze.

Art. 123 ust.1c. Zgodę, o której mowa w ust. 1b, Prezes Urzędu wydaje w drodze decyzji administracyjnej. Prezes Urzędu przeprowadza kontrolę programu pokazu mając na względzie wyłącznie bezpieczeństwo operacji lotniczych oraz bezpieczeństwo zaproszonej publiczności od strony statków powietrznych.

Uwaga: jeżeli liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi 1000 i więcej. Organizator obowiązkowo dodatkowo składa wnioski o zezwolenia na przeprowadzenie imprezy masowej stosownie do wójta, burmistrza lub prezydenta właściwego ze względu na którym terenie został usytuowany teren pokazu.

Zgodnie z kompetencjami stosownie wójt, burmistrz lub prezydent wydają zezwolenie na przeprowadzenie imprezy masowej w formie decyzji administracyjnej oraz prowadzą jej nadzór od strony bezpieczeństwa.

Uwaga:

Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych Art. 2. Przepisów ustawy nie stosuje się do nieodpłatnych imprez masowych organizowanych na terenach zamkniętych

będących w trwałym zarządzie jednostek organizacyjnych podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez: Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych: do spraw wewnętrznych, do spraw oświaty i wychowania, do spraw szkolnictwa wyższego oraz do spraw kultury fizycznej, jeżeli jednostki te są organizatorami imprezy masowej w rozumieniu niniejszej ustawy.

W przypadku gdy przepisów art. 2 ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych nie stosuje się, to organizator i tak obowiązkowo składa wniosek do Prezesa Urzędu o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego oraz dołącza do niego program pokazu w przypadku gdy liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi 1000 i więcej wówczas organizuje pokaz lotniczy zgodnie z Art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze.

Pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000.

Uwaga: Organizator może złożyć wniosek zgodnie z Art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze do Prezesa Urzędu wraz z programem pokazu lotniczego jeżeli uzna za stosowne w przypadku gdy liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000.

Tak procedowany wniosek wraz z programem pokazu zgodnie z Art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo lotnicze zamiast zgodnie z Art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo lotnicze daje organizatorowi możliwość zorganizowania pokazu bez ograniczeń prawnych dotyczących Art. 123 ust. 1d ustawy, między innymi dotyczy obniżenia wysokości lotów akrobacyjnych poniżej 150 nad poziomem terenu, obniżenia wysokości w przypadku lotów innych akrobacyjne o których mowa w §36. ust 1. lub lotów polegających na imitacji, o których mowa w §36. ust 3.

Art. 123 ust. **1d** ustawy – Prawo lotnicze:

1d. Nie wymagają zgody Prezesa Urzędu pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000. O zamiarze zorganizowania takich pokazów należy jednak powiadomić Prezesa Urzędu na co najmniej 14 dni przed planowanym terminem pokazu oraz dołączyć do powiadomienia program pokazu.

Prezes Urzędu przeprowadza kontrolę programu pokazu mając na względzie wyłącznie bezpieczeństwo operacji lotniczych (naziemnych i powietrznych) oraz bezpieczeństwo zaproszonej publiczności od strony statków powietrznych.

Prezes Urzędu zgodnie z § 15 ust. 5 ma nie tylko prawo ale i obowiązek

1) odwołać pokaz lotniczy – w przypadku stwierdzenia przed rozpoczęciem pokazu lotniczego niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego na terenie pokazu lotniczego warunków bezpieczeństwa określonych w programie pokazu lotniczego lub określonych w zgodzie Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego, wyrażonej w trybie art. 123 ust. 1b ustawy, informując o tym organizatora pokazu lotniczego;

2) zawiesić lub przerwać pokaz lotniczy – w przypadku stwierdzenia podczas pokazu lotniczego zagrożenia bezpieczeństwa zgromadzonej publiczności ze strony statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zagrożenia bezpieczeństwa załóg tych statków powietrznych lub niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego na terenie pokazu lotniczego warunków bezpieczeństwa określonych w programie pokazu lotniczego lub określonych w zgodzie Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego, wyrażonej w trybie art. 123 ust. 1b ustawy, informując o tym organizatora pokazu lotniczego.”;

UWAGA:

Dla Organizatora różnica w tych dwóch rodzajach pokazów lotniczych polega na:

- odmiennych przepisach,
- innych ograniczeniach
- innym toku postępowania administracyjnego

o czym mowa w dalszej treści poradnika.

UWAGA:

Należy zwrócić uwagę, że wydarzenia lotnicze, np. przelot pod mostem, jest rozpatrywane jak pokaz lotniczy z art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo Lotnicze.

W celu uzyskania szczegółowych informacji dotyczących kolejnych czynności związanych z organizacją pokazu lotniczego w zależności od jego rodzaju należy odnieść się do odpowiednich rozdziałów poradnika. W **ROZDZIALE 6** zamieszczono szczegółowe wytyczne i zalecenia dotyczące przygotowania pokazów lotniczych organizowanych zgodnie z **art. 123 ust 1d ustawy Prawo Lotnicze** oraz zgodnie z **art. 123 ust 1b ustawy Prawo Lotnicze**.

1.1. Który formularz wybrać ?

Dla Państwa wygody na stronie internetowej Urzędu są dostępne formularze dla organizatorów pokazów lotniczych. Korzystanie z nich nie jest obowiązkowe jednak znacznie ułatwi organizatorowi zapewnienie zgodności z przepisami zawartymi w rozporządzeniu – krok po kroku przeprowadzi przez kolejne wymogi niezbędne do organizacji bezpiecznego pokazu. Gorąco zachęcamy organizatorów do korzystania z tej możliwości.

W zależności od tego, ile miejsc dla publiczności zapewnia organizator w celu zorganizowania pokazu lotniczego ustala się rodzaj wniosku. Jeśli organizator udostępni 1000 lub więcej miejsc dla publiczności, to wybieramy **Formularz 1 – Wniosek o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 ust. 1b i dołączamy do niego program pokazu. W przypadku gdy organizator zaplanował obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego dla określonych pilotów jest zobowiązany w formularzu 1 dokonać stosownego zaznaczenia oraz wypełnić stosownie tabelę w której określi z imienia i nazwiska pilotów dla których składa wniosek o obniżenie wysokości.**

Jeżeli Organizator udostępnia mniej niż 1000 miejsc to może wybrać **Formularz 2 – Powiadomienie o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego i wniosek na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu wraz z programem pokazu lotniczego, zgodnie z art. 123 ust. 1d.**

Formularze znajdują się na stronie internetowej ULC:

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/pokazy-lotnicze-i-loty-akrobacyjne/500-pokazy-lotnicze/5692-wnioski>

1.2. Ile masz czasu na złożenie uzupełnionego formularza?

- **Formularz nr 1** Wniosek o wyrażanie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego i obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego, wraz z dołączonym programem pokazu zgodnie z art. 123 ust. 1b ustawy Prawo lotnicze składa się najpóźniej **30 dni przed planowanym pokazem** - obowiązek ustawowy.
- **Formularz nr 2** Powiadomienie o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego i wniosek na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu wraz z programem pokazu lotniczego, zgodnie z art. 123 ust. 1d składa się najpóźniej **14 dni przed planowanym pokazem** - obowiązek ustawowy.

1.3. Elementy wymagające szczególnej uwagi przy wypełnianiu formularzy oraz organizacji pokazu lotniczego

Poniżej przedstawiono najważniejsze wskazówki mające na celu właściwe przygotowanie pokazu oraz podwyższenie poziomu bezpieczeństwa podczas tego typu imprez oraz zwiększenie świadomości na temat zagrożeń i ryzyka z tym związanego dla organizatorów pokazów.

1.3.1. Rola Organizatora oraz Dyrektora pokazu lotniczego

Rolą Dyrektora Pokazu Lotniczego jest zorganizowanie i przeprowadzenie bezpiecznego pokazu lotniczego. Zdarza się, że Dyrektor pełni funkcję Organizatora jednocześnie, jednak są to dwie różne funkcje.

Organizator pokazu lotniczego jest zobowiązany dokonać odpowiedniego wyboru rodzaju pokazu lotniczego będzie uzależniony między innymi od miejsca przeprowadzania pokazu oraz od liczby miejsc udostępnionych dla publiczności podczas pokazu lotniczego. Organizator może także zorganizować **pokaz lotniczy wyłącznie w formie przelotu** statków powietrznych wówczas wysokość względna lotu (nad terenem) nie może być mniejsza niż 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 200 m od statku powietrznego (150 m nad terenem + wysokość przeszkody). Jeżeli wybierze tę formę, zobowiązany jest do złożenia wniosku o wyrażenie zgody na obniżenie wysokości lotu. Bez uzyskania zgody lot może być wykonany do wysokości nie niższej niż 300 m.

Terminy ustawowe

Przypomina się Organizatorowi, że jest zobowiązany do przestrzegania terminów ustawowych na poinformowanie Prezesa Urzędu o planowanym przeprowadzeniu pokazu lotniczego, jeżeli będzie realizował pokaz lotniczy z art. 123 ust 1d. lub złożenie wniosku o wyrażenie zgody Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego, jeżeli będzie organizował pokaz lotniczy z art. 123 ust. 1b. ustawy.

Brak złożenia stosownych dokumentów w odpowiednim ustawowym czasie skutkuje brakiem możliwości przeprowadzenia pokazu lotniczego. Kwestia terminów administracyjnych została poruszona przede

wszystkim w treści art. 56-60 Kodeksu Postępowania Administracyjnego (KPA). Zwraca się uwagę organizatorowi, aby złożenie stosownych dokumentów nie było odkładane na ostateczny termin, ponieważ przy obliczaniu tego terminu nie uwzględnia się dnia, w którym nastąpiło złożenie dokumentów w punkcie podawczym Urzędu. Upływ ostatniego z wyznaczonej liczby dni uważa się za koniec terminu i dopiero po tym dniu, na który przypada koniec terminu pierwszy dzień jest dniem rozpoczęcia pokazu lotniczego.

Dyrektor pokazu lotniczego powinien zorganizować pokaz lotniczy z punktu widzenia przepisów lotniczych, spełnienia wymogów przepisów ustawy prawo lotnicze, a w szczególności obowiązującego rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.

Dyrektor powinien jasno delegować swoje zadania i wyznaczać osoby funkcyjne, aby nie zajmować się czynnościami typowo administracyjnymi i obsługowymi (przyjmowanie gości typu VIP, zapewnianie cateringu itp.) należącymi do Organizatora Pokazu lub do Organizatora Imprezy Masowej. Dyrektor Pokazu Lotniczego nie może wykonywać zadań należących do Organizatora.

Na Organizatorze Pokazu Lotniczego spoczywa obowiązek skoordynowania wszystkich przedsięwzięć podejmowanych w celu

zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także wszelkiego zaopatrzenia w związku z organizowanym pokazem lotniczym między innymi jest zobowiązany zgodnie z § 45a. gdy pokaz lotniczy jest organizowany na lotnisku lub lądowisku, z którego będą wykonywane operacje startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zapewnia członkom załóg statków powietrznych podczas pokazu lotniczego pomieszczenie o ograniczonym dostępie dla publiczności, które jeśli temperatura na zewnątrz pomieszczenia przekracza 28°C jest klimatyzowane.

Dyrektor Pokazu Lotniczego powinien posiadać zdolności menadżerskie w zakresie organizacji i przeprowadzenia operacji lotniczych oraz części lotniczej pokazu. To od Dyrektora Pokazu Lotniczego zależy, czy do zabezpieczenia pokazu lotniczego wyznaczył właściwe osoby funkcyjne, dobrze przygotowane, z właściwymi uprawnieniami na poszczególne stanowiska. To on wyznacza dodatkowe osoby funkcyjne, jeżeli uzna to za stosowne. To Dyrektor jest zobowiązany dokładnie określić zadania poszczególnych osób z dokładnym podziałem zakresów ich obowiązków oraz ich odpowiedzialności.

Dyrektor nie może być obciążany innymi obowiązkami niż związanymi z operacjami lotniczymi. Rolą dyrektora jest, aby poinformował Organizatora Pokazu Lotniczego, gdzie kończy się jego kompetencja, a gdzie zaczyna się odpowiedzialność Organizatora.

Dyrektor ma obowiązek poinformować Organizatora o brzmieniu § 9 ust. 1a rozporządzenia, że :

„1a. Dyrektor pokazu lotniczego jest niezależny od organizatora pokazu lotniczego przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na bezpieczną organizację i wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego.”

„4. Dyrektor pokazu lotniczego może zawiesić lub przerwać pokaz lotniczy w przypadku stwierdzenia podczas pokazu lotniczego zagrożenia bezpieczeństwa zgromadzonej publiczności ze strony statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zagrożenia bezpieczeństwa załóg tych statków powietrznych lub niespełnienia przez organizatora pokazu lotniczego na terenie pokazu lotniczego warunków bezpieczeństwa określonych w programie pokazu lotniczego lub określonych w zgodzie Prezesa Urzędu na przeprowadzenie pokazu lotniczego, wyrażonej w trybie art. 123 ust. 1b ustawy, informując o tym organizatora pokazu lotniczego.”

Tego typu problemy powinny być załatwiane dużo wcześniej na spotkaniach/odprawach uzgadniających przed pokazami a nie w czasie pokazu lotniczego.

Zajmowanie się przez Dyrektora Pokazu Lotniczego innymi zadaniami doprowadza do sytuacji, że nie posiada on czasu na przeprowadzenie szczegółowej odprawy przed pokazami lotniczymi (sprawdzenie dokumentacji, odprawa ze wszystkimi służbami lokalnymi, odpowiedzialnymi za działania podczas pokazu tj. straż pożarna, pogotowie ratunkowe i inne właściwe służby w zależności od miejsca pokazu).

Wskazaniem jest, aby Dyrektorzy posługiwali się wcześniej przygotowanymi harmonogramami/listami kontrolnymi w celu przeprowadzenia odpraw. Pozwoli to uniknąć pominięcia wszystkich istotnych informacji, które powinny być przekazane.

To od Dyrektora zależy, czy do pokazu lotniczego zostali wyznaczeni właściwi piloci lub zespoły akrobacyjne. Dyrektor nie powinien angażować pilotów, którzy naruszają przepisy prawa związane z pokazami lotniczymi.

Dyrektorzy powinni:

- właściwie wyznaczyć minimalne bezpieczne odległości między linią pokazu a granicą strefy dla publiczności dla poszczególnych kategorii prędkościowej statków powietrznych, minimalnej bezpiecznej odległości między osią drogi startowej, a granicą strefy dla publiczności przy starcie i lądowaniu podczas pokazu lotniczego, minimalnych odległości kołujących statków powietrznych a granicą strefy dla publiczności. Dyrektor jest zobowiązany do ustalenia minimalnych wysokości lotów akrobacyjnych oraz lotów nieakrobacyjnych, jednak nie niższych niż te ustalone w programie pokazu, które Prezes Urzędu zatwierdził oraz te na które Prezes wyraził zgodę na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych. W formie decyzji administracyjnej.
- z wyprzedzeniem dokonać sprawdzenia posiadania, zgodnie z przepisami, minimalnego nalotu przez pilotów występujących w charakterze dowódcy na statku powietrznym celem dopuszczenia ich do pokazu,
- odpowiednio wcześniej przed dniem rozpoczęcia pokazu lotniczego zaakceptować „kartę uczestnika pokazu lotniczego” oraz mając na uwadze bez-

pieczeństwo publiczności może wprowadzić w karcie uczestnika ograniczenia, co do ilości i sposobu wykonywania poszczególnych elementów pokazu lotniczego, akceptacja poprzez własnoręczny podpis,

- dokonywać stosownych zmian w dokumentacji, w przypadku wprowadzania zmian w programie pokazu lotniczego,
- przygotować właściwą infrastrukturę lotniczą dopasowaną do wielkości pokazów lotniczych, m.in. usytuowanie miejsca kierowania lotami (tzw. wieży), stref dla publiczności, stref wystawy statycznej, stref parkowania statków powietrznych, stref parkowania samochodów. Żadna z tych stref nie może wychodzić poza granicę strefy dla publiczności. W przypadku przebywania w tych strefach publiczności, pilotów lub obsługi statków powietrznych linię pokazu należy stosownie przesunąć tak aby zachować minimalną bezpieczną odległość od publiczności.
- wyznaczyć linię pokazu widoczną dla pilotów z powietrza (zwłaszcza dla statków powietrznych poruszających się z dużą prędkością),
- zabezpieczyć wystawę statyczną statków powietrznych przed wtargnięciem osób nieuprawnionych,
- wyznaczyć tzw. „ciche miejsca wypożyczynku” dla załóg biorących udział w pokazie, zgodnie z „§ 45a. Organizator pokazu lotniczego, w przypadku gdy pokaz lotniczy jest organizowany na lotnisku lub lądowisku, z którego będą wykonywane operacje startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zapewnia

- członkom załóg statków powietrznych podczas pokazu lotniczego pomieszczenie o ograniczonym dostępie dla publiczności, które jeśli temperatura na zewnątrz pomieszczenia przekracza 28°C jest klimatyzowane.
- Dyrektor dopilnuje aby Organizator pokazu lotniczego zapewnił zgodnie z § 45b. zakończenie prac związanych z koszeniem obszarów trawiastych lotniska lub lądowiska, na którym wyznaczono strefy pokazu lotniczego lub z którego będą wykonywane operacje startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, nie później niż 3 dni przed dniem rozpoczęcia pokazu lotniczego.
 - wyznaczyć centralny punktu pokazu lotniczego (istotny podczas wykonywania figur akrobacji lotniczych przez pilotów),
 - wyznaczyć linie pokazu w zależności od kategorii prędkościowej statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym oraz drogi kołowania statków powietrznych w odpowiedniej odległości od strefy publiczności,
 - wyznaczyć strefy tankowania paliwa, uzupełniania gazów lub płynów technicznych oraz właściwie zabezpieczyć przed wtargnięciem osób niepożądanych / nieuprawnionych,
 - wyznaczyć strefy dla osób i statków powietrznych biorących udział w lotach zapoznawczych bądź widokowych oraz zabezpieczyć odpowiednią przeszkoloną obsługą.

1.3.2. Dokumentacja pokazu lotniczego

Niżej przedstawiono elementy, na które należy szczególnie zwrócić uwagę przy sporządzaniu dokumentacji pokazu lotniczego. Są to:

- wybór właściwego formularza oraz programu pokazu w zależności od wielkości imprezy lotniczej organizowanej w oparciu o art. 123 ust. 1b – Formularz nr 1 (1000 i więcej udostępnionych miejsc w strefie publiczności) lub art. 123 ust. 1d – Formularz nr 2 (mniej niż 1000 osób w strefie publiczności) Ustawy - Prawo Lotnicze,
- przestrzeganie terminów składania wniosków tj., co najmniej 30 dni przed dniem rozpoczęcia dla pokazu z art. 123 ust. 1b oraz co najmniej 14 dni przed dniem rozpoczęcia dla pokazu z art. 123 ust. 1d,
- właściwe określenie wysokości opłat za statki powietrzne uczestniczące w pokazie lotniczym oraz dołączenie opłaty skarbowej za upoważnienie do występowania przed Prezesem Urzędu w sprawie pokazów lotniczych, Uwaga: Prezes Urzędu nie zwraca wniesionych opłat na rzecz skarbu państwa w przypadku złego zaplanowania liczby statków powietrznych biorących udział w dynamicznej części pokazu tj za statki które nie wzięły udział w dynamicznej

części pokazu. Nie wnosi się opłat za statki powietrzne wystawione do pokazu statycznego. Prezes Urzędu nie będzie kontrolował statków powietrznych wystawionych do pokazu statycznego jeżeli te nie będą wykonywać operacji powietrznych. W statyce mogą uczestniczyć statki powietrzne które np.: utraciły ciągłą zdolność do lotu.

- właściwe wyznaczanie osób funkcyjnych, których wiedza i umiejętności powinny być adekwatne do pełnionej funkcji podczas pokazu lotniczego,
- podanie wymiarów strefy pokazu lotniczego zależnej od kategorii statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym (należy podać długość i szerokość strefy w metrach w formie prostokąta, zamiast okręgu lub bliżej nieokreślonej figury geometrycznej),
- uwzględnienie w programie pokazu treningu dla załóg statków powietrznych przed pokazem lotniczym,
- brak możliwości wykonywania lotów na wysokościach mniejszych niż ustalone, o których mowa w § 36 ust 1 w przypadku organizowania pokazu na podstawie art. 123 ust. 1d. ustawy – Prawo Lotnicze,
- brak możliwości umieszczenia w programie pokazu lotniczego imitacji tj. działań ratowniczych, działań agrolotniczych, działań taktycznych, gaszenia pożaru, lądowania nad drogą startową oraz zawodów lotniczych w przypadku organizowania pokazu na podstawie art. 123 ust. 1d. ustawy – Prawo Lotnicze,
- właściwe umiejscowienie strefy skoków spadochronowych w stosunku do

strefy dla publiczności oraz przeszkód lotniczych zagrażających bezpieczeństwu skoczków,

- właściwą mapę terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego (mapy pokazu) tj. właściwe wyznaczenie granicy strefy pokazu, terenu pokazu, opisu strefy dla publiczności wraz z określeniem bezpiecznej odległości, miejsca wyznaczonych do lądowań awaryjnych, oznaczenie przeszkód lotniczych, które są istotne dla bezpiecznego przeprowadzania operacji lotniczych, właściwe wyznaczenie miejsca ustawienia sprzętu lotniczego wyznaczonego do pokazu lotniczego oraz centralnego punktu pokazu lotniczego, co jest istotne, szczególnie podczas wykonywania figur akrobacji lotniczej, właściwe przeprowadzenie oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem, a w konsekwencji wprowadzenie ograniczeń wynikających z oceny ryzyka w postaci ograniczeń, co do wysokości i prędkości lotu, dozwolonych manewrów, eksploatacji statków powietrznych oraz innych ograniczeń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa wykonywania lotów podczas pokazu lotniczego z uwzględnieniem uprawnień i doświadczenia załóg statków powietrznych uczestniczących w pokazie lotniczym,
- właściwe ustalenie oddzielnej częstotliwości na czas trwania pokazu lotniczego dla łączności radiowej pomiędzy kierownikiem lotów, a załogami statków powietrznych oraz zabezpieczenie zapasowej radiostacji w razie wystąpienia awarii radiostacji podstawowej,

- zabezpieczenie dodatkowego źródła zasilania,
- ustalenie minimalnych warunków atmosferycznych dla poszczególnych figur akrobacyjnych wykonywanych w ramach pokazu,
 - konieczność dołączania pisma powiadamiające władze lokalne o przeprowadzeniu pokazu lotniczego,
 - uzupełnianie w programie pokazu lotniczego:
 - imion i nazwisk pilotów biorących udział w pokazie oraz ich uprawnień,
 - typów statków powietrznych biorących udział w pokazie,
 - uwzględnienie wszystkich czynności wykonywanych przez pilotów podczas pokazu lotniczego,
 - wymaganych wysokości oraz prędkości lotu,
 - wymaganych minimalnych wysokości lotu (uzależnionych od doświadczenia i umiejętności pilota i typu statku powietrznego),
 - określenie szczegółowego harmonogramu pokazu lotniczego (z uwzględnieniem graficznego przedstawienia dokładnego lokalnego czasu trwania pokazu, rodzaju figur akrobacji lotniczych, ugrupowania formacji, liczby statków biorących udział w danym punkcie programu formacji, wysokości minimalnej i maksymalnej, które będą wykonywane podczas pokazu lotniczego),
 - odpowiednio wcześniej przed dniem rozpoczęcia pokazu lotniczego akceptacja przez Dyrektora pokazu lotniczego „karty uczestnika pokazu lotniczego” (pilota, dowódcy załogi statku powietrznego oraz dowódcy zespołu). Mając na uwadze bezpieczeństwo publiczności Dyrektor pokazu może wprowadzić w karcie uczestnika ograniczenia co do ilości i sposobu wykonywania poszczególnych elementów pokazu lotniczego,
 - zarezerwowanie stosownej przestrzeni powietrznej dla zorganizowania i przeprowadzenia pokazu lotniczego,
 - konieczność przygotowania oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego zgodnie z § 8 ust 1 rozporządzenia
 - konieczność przygotowania procedur działania w sytuacjach awaryjnych (plany reagowania awaryjnego), plan reagowania awaryjnego obejmujący plan zarządzania zdarzeniami w trakcie lub po zaistnieniu sytuacji awaryjnej, przygotowany przez organizatora pokazu lotniczego na podstawie przeprowadzonej oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego zgodnie z § 8 ust 1 rozporządzenia, przeprowadzenie dokładnej analizy ryzyka dotyczących zagrożeń pojawiających się w trakcie pokazu lotniczego.

1.3.3. Infrastruktura niezbędna do przeprowadzenia pokazu lotniczego

Niżej przedstawiono elementy, na które należy szczególnie zwrócić uwagę podczas przygotowania infrastruktury do przeprowadzenia przez Organizatora i Dyrektora pokazu lotniczego.

Są to:

- rzeczywiste usytuowanie miejsc, granic stref i występujących przeszkód (zgodnie z zawartym w programie pokazu mapą terenu miejsca przeprowadzenia pokazu),
- zabezpieczenie strefy dla publiczności
- oznaczenie dróg ewakuacyjnych oraz ich drożność,
- oznaczenia miejsca zgrupowania osób po ewakuacji,
- miejsca wystawy statycznej dla statków powietrznych pod kątem zabezpieczenia przeciwpożarowego, kotwic zabezpieczających statki powietrzne, ogrodzenia, itp.,
- miejsca postojowe statków powietrznych biorących czynny udział w pokazie lotniczym (czy są odpowiednio zabezpieczone przed wtargnięciem osób nieuprawnionych),
- miejsca „cichego wypoczynku” wyznaczonego dla pilotów uczestniczących w pokazie, § 45a. rozporządzenia - Organizator pokazu lotniczego, w przypadku gdy pokaz lotniczy jest organizowany na lotnisku lub lądowisku, z którego będą wykonywane operacje startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zapewnia członkom załóg statków powietrznych podczas pokazu lotniczego pomieszczenie o ograniczonym dostępie dla publiczności, które jeśli temperatura na zewnątrz pomieszczenia przekracza 28°C jest klimatyzowane.
- miejsca dla kierowania lotów tzw. wieży (jej usytuowanie i zapewnienie dobrej widoczności oraz jej wyposażenie m.in. środki łączności),
- stref dla publiczności (zachowanie minimalnej bezpiecznej odległości pomiędzy granicą strefy dla publiczności a linią pokazu),
- linii pokazu i jej widoczności dla pilotów z powietrza,
- usytuowanie centralnego punktu pokazu lotniczego i jego widoczności dla pilotów z powietrza,
- zabezpieczenie stref tankowania statków powietrznych, uzupełniania gazów lub płynów technicznych (zabezpieczenie przed wtargnięciem osób niepożądanych),
- właściwe rozmieszczenie służb tj. straży pożarnej, pogotowia ratunkowego i innych służb w zależności od miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego,
- wyposażenie osób funkcyjnych w odpowiednie kamizelki i identyfikatory oraz środki łączności,
- stan dróg startowych oraz kołowania,
- miejsca dla osób palących.

1.3.4. Odprawa przed pokazem lotniczym

Niżej przedstawiono elementy, na które należy szczególnie zwrócić uwagę podczas odprawy przed pokazem lotniczym. W każdym przypadku należy zabezpieczyć właściwe miejsca/pomieszczenia, w których przekazanie właściwych informacji będzie zapewnione w sposób efek-

tywny tj. zostanie zapewniona odpowiednia ilość miejsc dla uczestników odprawy, w przypadku dużych pomieszczeń odpowiednie nagłośnienie, pomoce do przekazania istotnych informacji (projektory multimedialne, tablice, mapy itp.), zapewnienie właściwego tłumaczenia dla uczestników innych państw. Zgodnie z § 26. 1. Rozporządzenia Dyrektor pokazu lotniczego przeprowadza odprawę przed lotami w każdym dniu pokazu lotniczego. Dodatkowo, należy zapewnić:

a) z osobami funkcyjnymi:

- obecność wszystkich osób funkcyjnych podczas odprawy,
- przydzielenie szczegółowych zdań dla każdej osoby funkcyjnej (przez Organizatora / Dyrektora),
- wyznaczenia miejsc dla osób funkcyjnych odpowiedzialnych za ruch naziemny,
- Przedstawienie uczestnikom przygotowany. plan reagowania awaryjnego - obejmujący plan zarządzania zdarze-

b) ze służbami lokalnymi:

- obecność policji, straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, służb sanitarnych oraz ochrony,
- przydzielenie szczegółowych zadań dla każdej ze służb,
- przedstawienie osób funkcyjnych wszystkim służbom,
- przedstawienie służbom, przez organizatora/ dyrektora pokazu, zidentyfikowanych zagrożeń bezpieczeństwa,
- przedstawienie procedur reagowania awaryjnego na zidentyfikowane zagrożenia,
- wskazanie służbom porządkowym ustalonych procedur poruszania się na terenie pokazu lotniczego,
- przedstawienie, przez Organizatora/Dyrektora pokazu stosownym

niami w trakcie lub po zaistnieniu sytuacji awaryjnej, przygotowany przez organizatora pokazu lotniczego na podstawie przeprowadzonej oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego zgodnie z § 8 ust 1 rozporządzenia,

- przedstawienie oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego zgodnie z § 8 ust 1 rozporządzenia.
-

służbom, informacji o potencjalnych miejscach tworzenia się tzw. „dzikich stref publiczności”,

- ustalenie awaryjnej łączności (komunikacji) ze służbami (obciążenie linii telefonicznych, hałas),
- przypomnienie przez Organizatora/Dyrektora pokazu o zagrożeniach związanych ze sprzedażą alkoholu i innych substancji odurzających,
- przypomnienie przez Organizatora/Dyrektora pokazu o zagrożeniach związanych z przedmiotami pozostawionymi bez opieki,
- poinformowanie służb o planowanym użyciu materiałów wybuchowych, pirotechnicznych oraz laserów i skutkach ich użycia, jeśli zastosowano,

- przekazanie planów statków powietrznych dotyczące miejsc niebezpiecznych np. paliwo, akumulatory, pironaboje itp.

c) z pilotami/załogami/zabezpieczeniem technicznym

- przedstawienie osób funkcyjnych podczas odprawy,
- weryfikacja stanu zdrowia pod kątem pełnienia czynności lotniczych (w tym weryfikacja trzeźwości),
- sprawdzenie obecności dowódców/przedstawicieli statków powietrznych przed rozpoczęciem odprawy,
- przekazanie informacji o zaakceptowaniu kart uczestnika pokazu lotniczego oraz dokonanych zmian, jeśli takie zmiany wprowadzono,
- przekazanie informacji o przeprowadzonej inspekcji infrastruktury w tym dokonania inspekcji stanu drogi startowej, dróg kołowania, miejsc parkingowych oraz miejsc postojowych statków powietrznych,
- przedstawienie wszystkich zadań i informacji dotyczących pokazu lotniczego m.in. miejsca i czasu trwania pokazu lotniczego, strefy dla publiczności, częstotliwości radiowych, planowanego programu pokazu, kontaktu do osób funkcyjnych, postępowania w sytuacji awaryjnych w locie i na ziemi, informacji o lotniskach zapasowych i minimalnych warunkach atmosferycznych, tras dolotowych i odlotowych do stref wyczekiwania, warunków wykonywania lotów i centralnego punktu pokazu lotniczego (punkt odniesienia dla pilotów),
- przedstawienie sytuacji i zagrożeń, które mogą spowodować przerwanie pokazu m.in. wlatywanie nad publiczność, wtargnięcia na drogi kołowania i drogi startowe, niekontrolowane wloty w strefę oraz przekraczanie linii pokazu,
- przekazywanie informacji przypominającej o konieczności sprawdzania ilości paliwa w statkach powietrznych,
- przekazanie informacji o zmianach w programie pokazu lotniczego,
- przekazanie informacji dotyczących użycia materiałów wybuchowych/pirotechnicznych i związanych z tym zagrożeń i skutków ich użycia,
- przekazanie oceny ryzyka operacji lotniczych objętych programem pokazu lotniczego,
- przekazanie informacji o wprowadzeniu ograniczeń wynikających z oceny ryzyka w postaci ograniczenia wysokości i prędkości lotu, dozwolonych manewrów, eksploatacji statków powietrznych oraz innych ograniczeń z uwzględnieniem uprawnień lotniczych załóg statków powietrznych, uczestniczących w pokazie lotniczym,
- przekazanie informacji o konieczności przestrzegania ograniczeń czasu pełnienia czynności lotniczych, w tym czasu blokowego oraz przerw,
- przekazanie informacji o konieczności potwierdzenia własnoręcznym podpisem uczestnictwa w odprawach.

d) szkolenie służb ratowniczych z pilotami

- przeprowadzenie szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych w zakresie awaryjnej obsługi statków powietrznych dotyczące otwierania kabiny, odpi-nana pasów, wskazania miejsc niebezpiecznych tj. akumulatory, paliwo, pironaboje itp.

1.3.5. Prowadzenie pokazu lotniczego

Niżej przedstawiono elementy, na które należy szczególnie zwrócić uwagę podczas pokazu lotniczego. Są to:

- właściwe zabezpieczenia miejsc szczególnie chronionych tj. stref dla publiczności, miejsc tankowania, płaszczyzn postojowych statków powietrznych biorących udział w pokazie, wtargnięcia na drogi startowe i kołowania,
- właściwe oznaczenia (kamizelki, identyfikatory) osób mogących poruszać się po terenach zastrzeżonych,
- łączność pomiędzy osobami funkcyjnymi m.in. listy kontaktowe numerów awaryjnych,
- zabezpieczenia przeciwpożarowego miejsc postojowych statków powietrznych wystawy statycznej oraz brak opiekuna,
- zwrócenie uwagi na tworzenie się „dzikich stref publiczności” np. lokalnych drogach dojazdowych,
- niedrożne drogi ewakuacyjne na terenie pokazu oraz w strefie publiczności,
- obecność nieuprawnionych osób w strefach zastrzeżonych,
- reagowanie na niewłaściwe umiejscowienie służb ratowniczo-gaśniczych (brak pełnego widoku na pole startów i lądowań oraz innych miejsc zagrożonych),
- reagowanie na próby wnoszenia przedmiotów zabronionych, m.in. balony, ładunki pirotechniczne,
- alternatywne źródła łączności pomiędzy kierownikiem lotów a pilotami statków powietrznych (na wypadek awarii radiostacji prowadzącej),
- loty treningowe powinny być ujęte w programie pokazu lotniczego, Uwaga: brak ujętych lotów treningowych w programie pokazu oznacza, że dyrektor nie może przeprowadzić takich lotów,
- uwzględnianie zmian w programie pokazu przez dyrektora pokazu lotniczego,
- wloty nieuprawnionych statków powietrznych w strefę pokazu,
- zgłoszenia zdarzeń lotniczych w ramach obowiązkowego systemu raportowania,
- zachowanie minimalnych odstępów statków powietrznych od strefy dla publiczności,

- przestrzegania minimalnych wysokości przez statki powietrzne podczas pokazu lotniczego w zależności od kategorii prędkościowej statku powietrznego (w tym balony),
- zachowanie minimalnych odległości od linii pokazu do strefy dla publiczności przez statki powietrzne podczas pokazu lotniczego (w zależności od kategorii prędkościowej statku powietrznego),
- zachowanie minimalnych odległości od miejsca wyznaczonego do strefy dla publiczności podczas wykonywania skoków spadochronowych,
- reagowanie kierownika lotów oraz kierownika programu pokazu na naruszenia warunków wykonywania lotów przez pilotów podczas pokazu lotniczego,
- reagowanie na przebywanie nieuprawnionych osób w kabinie dowódcy statku powietrznego (nie będących członkami załogi podczas pokazu),
- oznaczenia wydzielonych miejsc dla osób palących,
- reagowanie na pojawiające się zagrożenie ze strony ptaków itp.,
- prawidłowe zabezpieczenia statków powietrznych – kotwiczenie/podstawki pod koła, środki gaśnicze,
- właściwego oznakowania przeszkód lotniczych (w szczególności podczas pokazów nocnych).

1.3.6. Odprawa po pokazie

Niżej przedstawiono elementy, na które należy szczególnie zwrócić uwagę podczas odprawy po pokazie. Są to:

- konieczność przeprowadzenia odprawy podsumowującej z osobami funkcyjnymi,
- ocena pracy osób funkcyjnych, służb porządkowych i innych służb lokalnych,
- przeprowadzenie analizy zagrożeń wynikających z przeprowadzonego pokazu lotniczego celem wykorzystania ich przy organizowaniu następnych pokazów.

1.3.7. Karta uczestnika pokazu lotniczego

Dyrektor pokazu lotniczego odpowiednio wcześniej, przed dniem rozpoczęcia pokazu, ma bezwzględny obowiązek uzyskać i zaakceptować „Kartę Uczestnika Pokazu” od każdego z uczestnika biorącego udział w pokazie (pilota, dowódcy załogi statku po-

wietrznego oraz dowódcy zespołu). Informacje zawarte w karcie (np. rodzaj paliwa, wysokości i prędkości wykonywania poszczególnych elementów pokazu, terminowe przełożenie spadochronu) postępują Dyrektorowi do odpowiedniego zaplano-

wania infrastruktury naziemnej oraz wielkości strefy pokazu i linii pokazu dla statków powietrznych biorących udział w pokazie. Dyrektor mając na uwadze bezpieczeństwo publiczności może wprowadzić w karcie uczestnika ograniczenia, co do ilości i sposobu wykonywania poszczególnych elementów pokazu lotniczego.

1.3.8. Analiza i zarządzaniem ryzykiem

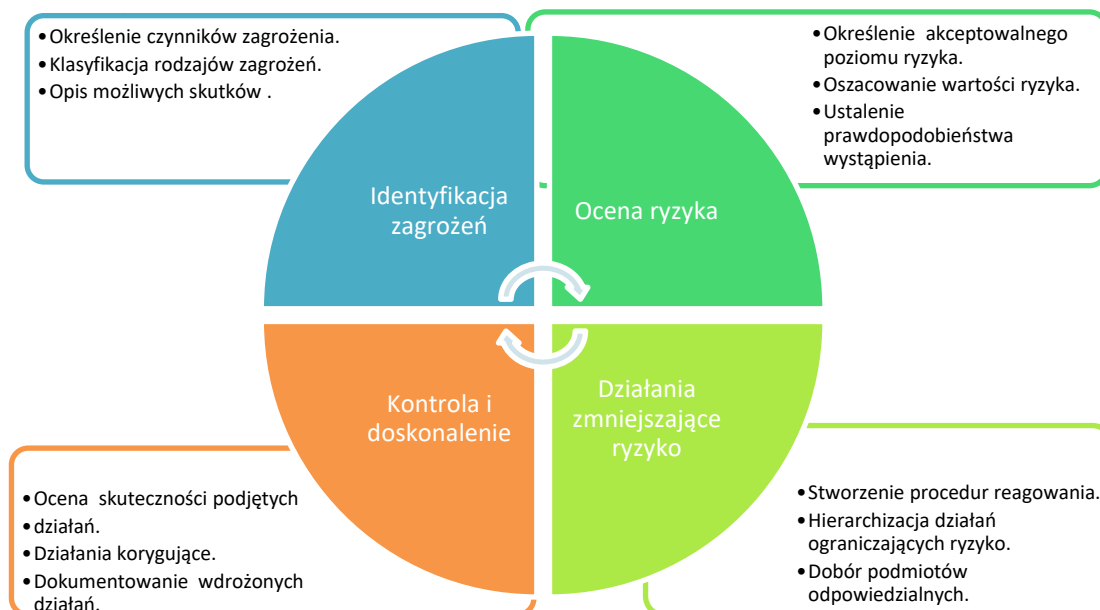
Analiza i zarządzanie ryzykiem ma na celu właściwe przygotowanie pokazu lotniczego oraz podwyższenie poziomu bezpieczeństwa podczas tego typu przedsięwzięć. Poniżej przedstawiono szczegółowe zagadnienia dotyczące procesu przeprowadzenia analizy ryzyka zagrożeń występujących w trakcie pokazu lotniczego przez Organizatora i Dyrektora pokazu.

Każdy pokaz lotniczy wiąże się z występowaniem zagrożeń dla ludzi. Organizatorzy takich przedsięwzięć odpowiedzialni są za zarządzanie bezpieczeństwem w tym również zarządzanie ryzykiem, które obejmuje między innymi loty odbywające się w ramach programu takiej imprezy.

Zarządzanie ryzykiem jest procedurą niezbędną w kwestii pokazów lotniczych. Jest to proces polegający na podejmowaniu działań i kierowaniu w taki sposób by ryzyko wystąpienia danego zagrożenia zminimalizować do akceptowalnego poziomu.

Przykładowa „Karta Uczestnika Pokazu” jest dostępna do pobrania na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego: https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczenstow_lotow/formularze/Karta_uczestnika_pokazu_pol-ang.pdf

Proces zarządzania ryzykiem rozpoczyna się od zidentyfikowania zagrożeń mogących wystąpić podczas Pokazu Lotniczego lub Specjalnego Wydarzenia Lotniczego, a następnie oceny ryzyka związanego z tymi zagrożeniami pod kątem prawdopodobieństwa i dotkliwości wystąpienia. Po zidentyfikowaniu ryzyka można wdrożyć środki zapobiegawcze mające na celu ich zredukowanie do najniższego, akceptowalnego poziomu. Wdrożone środki należy jednak monitorować, aby mieć pewność, że przyniosły zamierzony efekt.



Zagrożenie definiuje się, jako stan, wydarzenie lub okoliczność, która potencjalnie może wyrządzić krzywdę ludziom oraz spowodować zniszczenia statku powietrznego, sprzętu bądź infrastruktury. Czynniki zagrożających możemy doszukiwać się w takich obszarach jak np.:

- Zadanie lotnicze,
- Personel lotniczy,
- Personel do obsługi pokazu (ochroniarze, wolontariusze, itp.)
- Środowisko,
- Sprzęt,
- Zarządzanie.

Ryzyko opisuje się, jako potencjalny wynik zagrożenia i zwykle opisywane jest ono jako wynik prawdopodobieństwa wystąpienia szkody i jej dotkliwości.

Generalizując, zagrożenie istnieje w chwili obecnej, natomiast ryzyko z tym związane może potencjalnie wystąpić w przyszłości.

Proces oceny ryzyka rozpoczyna się od zdefiniowania ryzyka związanego z wcześniej zidentyfikowanymi zagrożeniami. Może istnieć więcej niż jedno ryzyko związane z określonym zagrożeniem, a dla każdego ryzyka może być konieczna ocena ryzyka.

Dla przykładu:

Środowisko			
Dynamicznie zmieniające się warunki atmosferyczne, utrudniające właściwe prognozowanie.	Możliwość zderzenia się z statku powietrznego z ptakiem, przez wzmożoną migrację zwierząt.	Zderzenie się statku powietrznego z dziką zwierzyną.	
Zadanie lotnicze			
Wystąpienie dezorientacji przestrzennej podczas lotu w formacji.	Wykonanie pilotażu na pograniczu ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego.	Podczas wykonywania desantu wypadnięcie ze śmigłowca.	Brak współpracy w zespole wywołany złą komunikacją.

Następnym krokiem jest oszacowanie **prawdopodobieństwa** i **dotkliwości** (skutków) wystąpienia danego ryzyka. Określa

się to na podstawie wcześniejszych doświadczeń lub z innych danych statystycznych, posługując się poniższymi tabelami.

Prawdopodobieństwo (L) - to szansa zajścia (wystąpienia) konkretnego zdarzenia.

Prawdopodobieństwo wystąpienia (L)	
Opis	Znaczenie
Często (5)	Występuje wiele razy (często występowało)
Sporadyczne (4)	Zdarza się czasem (zdarzało się rzadko)
Dalekie (3)	Jest mało prawdopodobne, ale możliwe
Nieprawdopodobne (2)	Bardzo mało prawdopodobne
Skrajnie nieprawdopodobne (1)	Niemal niepojęte, że zdarzenie wystąpi.

Dotkliwość konsekwencji (S) - stopień, w jakim wystąpienie danego ryzyka wpłynie na funkcjonowanie podmiotu.

Dotkliwość konsekwencji (S)	
Klasyfikacja	Znaczenie
Katastrofalna (A)	-Zniszczenie sprzętu - Ofiary śmiertelne.
Niebezpieczna (B)	-Duże obniżenie marginesu bezpieczeństwa, fizyczne dolegliwości lub obciążenie operatorów pracą w takim stopniu, że nie ma pewności, że będą wykonywali swoje zadania w pełni lub z należytą dokładnością. -Poważne obrażenia. -Poważne uszkodzenia sprzętu.
Poważna (C)	-Znacząca redukcja marginesów bezpieczeństwa, osłabienie zdolności operatorów do radzenia sobie z niekorzystnymi warunkami na skutek wzrostu obciążenia pracą lub warunków osłabiających ich wydajność. -Poważny incydent. -Obrażenia osób.
Niewielka (D)	-Uciążliwość. -Ograniczenia operacyjne. -Użycie procedur awaryjnych.
Nieistotna (E)	-Niewielkie konsekwencje.

Korzystając z matrycy tolerancji zamieszczonej poniżej, ryzyka można skwalifikować jako:

- **Nietolerowane (czerwone)** –prawdopodobieństwo i/lub dotkliwość konsekwencji nie jest do zaakceptowania. Pokaz nie może się odbyć (należy przeprowadzić kontrolę programu pokazu) oraz konieczne będzie wprowadzenie ograniczeń. Należy zastosować środki łagodzące, mające na celu zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka oraz dotkliwość szkody. Jednak najczęściej można zmniejszyć jedynie prawdopodobieństwo.

- **Tolerowane (żółte)**- jeżeli ryzyko zostało zakwalifikowane do tej kategorii, należy liczyć się z możliwością jego wystąpienia i konsekwencjami. Konieczne jest podjęcie działań zmierzających do ograniczenia go. Jeśli pomimo tego ryzyko dalej utrzymuje się na tym poziomie, może zostać uznane za akceptowalne pod warunkiem, że zostało dokładnie przeanalizowane i zatwierdzone przez Dyrektora Pokazu lub Specjalnego Wydarzenia Lotniczego.
- **Akceptowalne (zielone)**- Jeżeli ryzyko znajduje się w zielonym obszarze, uznaje się je za niskie (prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia jest bardzo małe i/lub konsekwencje nie są zbyt poważne). Należy jednak nadal zastanowić się nad dalszą redukcją ryzyka.

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Dotkliwość ryzyka				
	Katastrofalna (A)	Niebezpieczna (B)	Poważna (C)	Niewielka (D)	Nieistotna (E)
Częste (5)	5A	5B	5C	5D	5E
Sporadyczne (4)	4A	4B	4C	4D	4E
Dalekie (3)	3A	3B	3C	3D	3E
Nieprawdopodobne (2)	2A	2B	2C	2D	2E
Skrajnie nieprawdopodobne (1)	1A	1B	1C	1D	1E

Ryzyko na poziomie „nietolerowanym” zawsze musi być minimalizowane przynajmniej do poziomu „tolerowanego”, aby stać się możliwym do przyjęcia. Ryzyko związane z pokazem lotniczym nie musi być zredukowane do akceptowalnego poziomu i może pozostać na tym poziomie pod warunkiem, że wdrożono skuteczne zarządzanie ryzykiem. W miarę możliwości zaleca się jednak podejmowanie dalszych środków łagodzących, nawet, jeśli ryzyko mieści się w kategorii „akceptowalnej”.

Środki łagodzące to inaczej działania lub zmiany wprowadzane w obszarze wyposa-

żenia, infrastruktury oraz procedur operacyjnych, które zmniejszają dotkliwość oraz prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia. Wdrożone środki łagodzące powinny ograniczyć ryzyka do akceptowalnego poziomu lub poziomu ALARP.

Poziom ALARP (ang. As Low As Reasonably Practicable) - ryzyko jest na tyle niskie, że koszty lub zasoby konieczne do jego obniżenia, przekraczają efekty, jakie mogłyby przynieść. Nie oznacza to jednak, że automatycznie ryzyko jest zaakceptowane. Konieczne będzie wydanie uzasadnienia.

Podobnie, jak identyfikacja zagrożeń, określenie odpowiednich środków łagodzących daje realne korzyści i wykorzystuje podobne metody. Strategie ograniczania ryzyka ogólnie możemy podzielić na trzy kategorie:

➤ **Unikanie:** operacja lub działanie jest odwoływane, ponieważ nakłady zapewniające bezpieczeństwo znacząco

przekraczają korzyści płynące z kontynuowania działania.

➤ **Redukcja:** częstotliwość działań lub działań zostaje zmniejszona lub podejmuje się działania mające na celu zmniejszenie skali skutków ryzyka.

➤ **Segregacja:** podejmowane są działania mające na celu odizolowanie skutków konsekwencji ryzyka lub stworzenie „barier” ochronnych.

Dla przykładu:

Pokaz Lotniczy planowany jest nad wybrzeżem. W przeszłości łodzie gromadziły się, by obserwować prezentacje z brzegu. Stwarza to ryzyko, że jeśli dojdzie do wypadku, osoby będące na tych łodziach mogą doznać szkody.

W tym przypadku działania ograniczające ryzyko mogą obejmować:

- *Unikanie- odwołanie pokazu, przez co całkowicie wyeliminujemy ryzyko i jego skutki. Opcja ta zostanie wdrożona z reguły tylko w ostateczności.*
- *Redukcja- podczas pokazu będą występować tylko samoloty lekkie, aby w razie wypadku zasięg był ograniczony.*
- *Segregacja- miejsce pokazu zostanie przeniesiona na taki obszar, aby zapewnić bezpieczną odległość od dzikiej strefy publiczności.*

Ostatnim etapem zarządzania ryzykiem jest **kontrolowanie wdrożonych działań, ich doskonalenie oraz dokumentowanie**. Wszelkie zidentyfikowane do tej pory zagrożenia, przeprowadzone oceny ryzyka i wdrożone działania kontrolne muszą być

jasno udokumentowane w Rejestrze Ryzyka Pokazu Lotniczego. Dokument ten należy uznać za „roboczy”, który podlega regularnym kontrolą i modyfikacją, gdy wymaga tego sytuacja. Dodatkowo po zakończonym pokazie lub wydarzeniu należy

określić obszary, w których można w przyszłości wprowadzić ulepszenia. Ważne jest by treść dokumentu była zrozumiała dla

każdej osoby biorącej czynny udział w pokazie, dlatego nie należy używać skrótów oraz języka potocznego.

Efektem końcowym podjętych działań powinna być analiza ryzyka. Może być ona w postaci niniejszej tabeli:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Lp.	Czynnik	Zagrożenie	Prawdopodobieństwo	Dotkliwość	Poziom ryzyka z tabeli	Zakres działania lub ograniczenia obniżającego poziom ryzyka	Prawdopodobieństwo po działaniach obniżających poziom ryzyka	Dotkliwość po działaniach obniżających poziom ryzyka	Poziom ryzyka z tabeli po działaniach korygujących	Osoby odpowiedzialne za działania obniżające poziom ryzyka (funkcja)	Uwagi dodatkowe
1.	Personel lotniczy	Zmęczenie fizyczne i psychiczne	4	C	Tolerowany	Właściwe zaplanowanie lotów. Odciążenie personelu od innych zadań. Strefa odpoczynku pilota.	2	C	Tolerowany	Kierownik programu pokazu lotniczego	Zagrożenie to należy ściśle kontrolować.
		Błędne zrozumienie informacji	3	C	3C	Potwierdzanie przekazywanych informacji. Sprawdzenie jakości łączności	2	D	2D	Kierownik lotu i kierownik pokazu	
2.	Środowisko	Zderzenie z ptakiem	4	B	Nietolerowany	Korzystanie z usług sokolnika. Wykorzystanie akustycznych urządzeń odstraszających	3	B	Tolerowany	Dyrektor pokazu	Zagrożenie to należy ściśle kontrolować.
		Zderzenia z wieżkami z wieżkami	3	C	3C	Monitorowanie terenu. Ogrodzenie terenu. Płoszenie zwierzęcy.	2	D	2D	Dyrektor pokazu	

Reasumując

- Każdy pokaz lotniczy musi odbywać się zgodnie z ustawą z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz.U. 2022 r. poz. 1466, 1700).
- Kluczową kwestią jest wybór rodzaju pokazu lotniczego, który uzależniony jest od miejsca przeprowadzania pokazu oraz od liczby miejsc udostępnionych dla publiczności podczas pokazu lotniczego (odpowiednio pokaz lotniczy wynikający z art. 123 ust. **1b** ustawy – Prawo lotnicze lub pokaz lotniczy wynikający z art. 123 ust. **1d** ustawy – Prawo lotnicze).
- Wypełnienie odpowiedniego formularza (dostępne na stronie internetowej ULC) umożliwi systematyczne przejście przez wszystkie wymagane elementy, które są niezbędne do przeprowadzenia pokazu lotniczego z zachowaniem najwyższego poziomu bezpieczeństwa.
- Organizator, przygotowując pokaz lotniczy wraz z osobami funkcyjnymi, winien mieć na uwadze bezpieczeństwo podczas pokazu lotniczego, ze szczególnym uwzględnieniem świadomości zagrożeń i odpowiedzialności za bezpieczne zorganizowanie operacji lotniczych naziemnych oraz powietrznych w ramach pokazu lotniczego.
- Organizator powiadamia władze lokalne o przeprowadzeniu pokazu lotniczego,
- Odpowiednio wcześniej przed dniem rozpoczęcia pokazu lotniczego Dyrektor pokazu lotniczego akceptuje „kartę uczestnika pokazu lotniczego” każdemu pilotowi biorącemu udział w pokazie.
- Organizator powiadamia i rezerwuje przestrzeń powietrzną dla zorganizowania i przeprowadzenia pokazu lotniczego.
- Organizator przygotowuje procedury działania w sytuacjach awaryjnych (plany reagowania awaryjnego).
- Organizator i Dyrektor pokazu przeprowadzają dokładną analizę ryzyka zagrożeń występujących w trakcie pokazu lotniczego.
- Organizator i Dyrektor pokazu zapewnia odpowiednią infrastrukturę na terenie pokazu lotniczego.
- Dyrektor pokazu lotniczego przeprowadza przed i po pokazie lotniczym odprawy z osobami funkcyjnymi, służbami lokalnymi, pilotami, załogami oraz zabezpieczeniem technicznym.

ROZDZIAŁ 2

Pokaz lotniczy organizowany zgodnie z art. 123 ust 1d ustawy Prawo Lotnicze

Jeżeli Organizator uzna, że będzie realizował art. 123 ust 1d i będzie w stanie zapewnić, że podczas pokazu lotniczego liczba udostępionych miejsc dla publiczności będzie wynosić poniżej 1000, wówczas jest zobowiązany do poinformowania Prezesa Urzędu, co najmniej na 14 dni przed pokazem lotniczym o zamiarze zorganizowania pokazu.

Do informacji o planowanym przeprowadzeniu pokazu Organizator dołącza Program Pokazu Lotniczego zgodnie z **Formularzem nr 2**. Organizator organizując pokaz lotniczy zgodnie z art. 123 ust 1d. do informacji o planowanym przeprowadzeniu pokazu może ubiegać się o prośbę do Prezesa Urzędu o obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu maksymalnie do 150 m nad terenem nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 200 m od statku powietrznego.

Jeżeli Organizator dostrzega konieczność obniżenia wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu, to wnioskuje do Prezesa Urzędu o zgodę dla poszczególnych pilotów z imienia i nazwiska wraz z uzasadnieniem (Formularz nr 2). Brak informacji o lotach akrobacyjnych na obniżonej wysokości, które powinny być umieszczone w programie pokazu lotniczego, oznacza brak podstaw dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do wydania zgody na obniżenie wysokości dla wybranych lotów akrobacyjnych. To oznacza, że piloci podczas pokazu lotniczego nie mogą wykonywać figur akrobacyjnych w strefie pokazu niżej niż 300 m nad terenem.

W związku z faktem, że Organizator informuje Prezesa Urzędu o planowanym pokazie lotniczym zgodnym z art. 123 ust. 1d.

ustawy – Prawo lotnicze, nie może oczekiwać zgody Prezesa Urzędu w postaci decyzji administracyjnej na przeprowadzenie pokazu lotniczego. Takiej zgody Prezes nie wydaje, jeżeli Organizator powiadamia Prezesa o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego. Prezes Urzędu może wezwać Organizatora do złożenia dodatkowych wyjaśnień dotyczących danych oraz informacji zawartych w Programie. W przypadku, jeśli wszystkie dane zawarte we wniosku są zgodne z wymaganiami to Organizator otrzymuje informację zwrotną o przyjęciu wniosku wraz z programem. W takiej sytuacji Organizator może przeprowadzić pokaz lotniczy w planowanym terminie zgodnie z wcześniej złożonym Programem.

Jeżeli Organizator uwzględni informacje o planowanym pokazie lotniczym oraz wnioskuje do Prezesa Urzędu o zgodę na obniżenie wysokości lotu akrobacyjnego w strefie pokazu dla poszczególnych pilotów z imienia i nazwiska, to powinien oczekiwać na zgodę Prezesa Urzędu w formie decyzji administracyjnej.

Ponadto Organizator musi mieć świadomość, że organizując pokaz lotniczy z art. 123 ust 1d. ustawy – Prawo lotnicze nie będzie mógł skorzystać z § 36. ust 1a.

Organizator organizując pokaz lotniczy z art. 123 ust 1d. ustawy – Prawo lotnicze

musi mieć świadomość, że nie będzie mógł skorzystać z § 36. ust. 3., tj. lotów polegających na imitacji:

- działań ratowniczych,
- zadań agrolotniczych,
- działań taktycznych,
- gaszenia pożaru,
- lądowania w przypadku lotu nad drogą startową,

- zawodów lotniczych.

Ponieważ loty te wykonuje się w ramach pokazu lotniczego organizowanego zgodnie z art. 123 ust. 1b. To samo organicznie dotyczy lotów akrobacyjnych wykonywanych między ustawionymi obiektami, które wykonuje się wyłącznie w ramach pokazu lotniczego, o którym mowa w art. 123 ust. 1b. ustawy.

Przygotowując pokaz lotniczy z art. 123 ust 1d. nie jest wymagana zgoda Prezesa Urzędu w związku, z czym organizator nie ponosi za nią opłat. Dodatkowo nie ponosi opłat związanych z wydaniem zgody w formie decyzji administracyjnej na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych dla pilotów w strefie pokazu lotniczego.

2.1. Organizator pokazu, Dyrektor pokazu i osoby funkcyjne

Organizator pokazu odpowiada za zatrudnienie Dyrektora Pokazu Lotniczego zwanego dalej Dyrektorem. Bierze wówczas pod uwagę rodzaj posiadanych przez niego uprawnień (ważna lub wygasła licencja albo świadectwo kwalifikacji pilota, licencję kontrolera ruchu lotniczego lub świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego albo równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obecnego albo posiadającego ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym), jego dotychczasowe doświadczenie odpowiednie do wielkości organizowanego pokazu lotniczego oraz do rodzaju statków lotniczych biorących udział w pokazie lotniczym.

Dyrektor zatrudnia osoby funkcyjne:

- **Kierownika Lotów,**
- **Kierownika Programu Pokazu Lotniczego,**
- **Kierownika Skoków Spadochronowych.**

Dyrektor może także zatrudnić do pokazu lotniczego dodatkowe osoby funkcyjne takie jak: Zastępcę lub Zastępców Dyrektora Pokazu Lotniczego, Kierownika lub Kierowników Lotów, Kierownika lub Kierowników Skoków Spadochronowych, Kierownika Bezpieczeństwa Lotniczego, Zespół Reagowania Awaryjnego, Koordynatora Zespołu Reagowania Awaryjnego i innych w zależności od potrzeb w zakresie planowania, organizowania oraz przeprowadzenia pokazu lotniczego, jeżeli uzna to za stosowne.

2.2. Pełnomocnik organizatora

Zwraca się uwagę, że jeżeli Organizator ustanowił pełnomocnika, wówczas wnosi on opłatę skarbową za złożenie pełnomocnictwa do występowania w imieniu organizatora pokazu lotniczego przed Prezesem Urzędu w sprawie pokazu lotniczego.

Od 1 stycznia 2020 roku opłatę skarbową należy wpłacać na rachunek bankowy: [Centrum Obsługi Podatnika \(COP\)](#)

21 1030 1508 0000 0005 5000 0070

Z tytułu: „złożenie pełnomocnictwa” (aktualnie na dzień 29.03.2023 r. opłata wynosi 17 zł).

2.3. Powiadomienie władz lokalnych o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego

Ze względu, że pokaz lotniczy organizowany zgodnie z art. 123 ust. 1d ustawy – Prawo Lotnicze nie jest traktowany, jako impreza masowa Organizator pokazu nie ma obowiązku ubiegania się o zgodę na wydanie pozwolenia na jej organizację. W związku z powyższym Organizator zobowiązany jest jedynie powiadomić, że zamierza przeprowadzić pokaz lotniczy do odpowiednich władz lokalnych w miejscowości, w której odbędzie się pokaz lotniczy.

Organizator pokazu przedstawia Prezesowi Urzędu kopie oświadczeń z powiadomieniem o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego do władz lokalnych takich jak:

a) komendanta powiatowego (rejonowego, miejskiego) Policji,

b) komendanta powiatowego (miejskiego) Państwowej Straży Pożarnej,

c) dysponenta zespołów ratownictwa medycznego (pogotowia ratunkowego),

d) państwowego inspektora sanitarnego;

W przypadku, jeśli pokaz lotniczy jest organizowany nad obszarem morskim/wodnym/przygranicznym Dyrektor pokazu zobowiązany jest do pisemnego powiadomienia, o zamiarze przeprowadzania pokazów lotniczych odpowiednie służby takich jak:

- Straż Graniczna,
- Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską,
- Morską Służbę Poszukiwawczo-Ratowniczą.

Reasumując

Przy organizowaniu pokazu z art. 123 ust 1d Ustawy należy pamiętać, że:

- Formularz nr 2 - Powiadomienie o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego i wnioski na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu wraz z programem pokazu lotniczego, zgodnie z art. 123 ust. 1d należy złożyć, na co najmniej 14 dni od daty pokazu.

- Organizator Pokazu Lotniczego nie otrzymuje decyzji zwrotnej (dokumentu), o ile nie zostały stwierdzone braki formalne lub merytoryczne.
- Organizator Pokazu Lotniczego nie ponosi opłaty lotniczej za wydanie zgody na przeprowadzenie pokazu.
- Jeżeli Organizator ustanowił pełnomocnika wówczas opłatę skarbową należy wpłacać na rachunek bankowy: Centrum Obsługi Podatnika (COP) 21 1030 1508 0000 0005 5000 0070 Z tytułu: „złożenie pełnomocnictwa” (aktualnie na dzień 29.03.2023 r. opłata wynosi 17 zł). Organizator Pokazu Lotniczego może ubiegać się o wyrażenie zgody Prezesa Urzędu na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego (jeżeli uzna za stosowne)
- Minimalna wysokość lotów akrobacyjnych po uzyskaniu zezwolenia od Prezesa Urzędu nie może być mniejsza niż 150 m nad terenem w strefie pokazu.
- Brak wydanej zgody Prezesa Urzędu na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych oznacza, że loty akrobacyjne mogą być wykonywane nie niżej niż 300 m nad terenem strefie pokazu.
- Organizator pisemnie powiadamia o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego właściwe władze lokalne w miejscowości, w której odbędzie się pokaz lotniczy

MASZ WĄTPLIWOŚCI I PYTANIA ?

Organizator ma możliwość wcześniejszych konsultacji związanych z trybem prawidłowego wypełniania dokumentacji dotyczącej pokazu lotniczego, zanim zostanie złożona i zarejestrowana w Punkcie Obsługi Klienta (POK) Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

*Zapytania należy kierować na numer telefonu: **+48 (22) 520 75 00** lub **+48 (22) 520 73 97**.*

ROZDZIAŁ 3

Pokaz lotniczy organizowany zgodnie z art. 123 ust 1b ustawy Prawo Lotnicze

Organizując pokaz lotniczy zgodnie z art. 123 ust 1b, konieczne jest złożenie wniosku do Prezesa Urzędu Wniosek o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego i obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego co najmniej na 30 dni przed pokazem lotniczym.

Do wniosku o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego Organizator pokazu zobowiązany jest dołączyć Program Pokazu Lotniczego zgodnie z **Formularzem nr 1**.

Organizator organizując pokaz lotniczy zgodnie z art. 123 ust 1b do zgody o przeprowadzenie pokazu może ubiegać się także o obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu bez ograniczeń (stosowanej od doświadczenia i umiejętności pilota). Zwraca się uwagę, że w przypadku wystąpienia o obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu dla pilota poraz pierwszy, to Prezes Urzędu wyrazi zgodę w postaci decyzji administracyjnej nie niższej niż 100 metrów nad poziomem terenu. W przypadku samolotów odrzutowych obniżenie lotów akrobacyjnych nie może być niższe niż 200 m. nad terenem. Odstąpieniem od takiej zasady jest udokumentowany udział w mistrzostwach Polski lub w mistrzostwach świata w akrobacji lotniczej na obniżonej wysokości. Prezes Urzędu może odstąpić od zasady wobec pilota, któremu wcześniej obniżył wysokość

lotów akrobacyjnych w strefie akrobacji, jednak nie niższe niż obniżenie na które wydano wcześniej zgodę.

Prezes Urzędu może również odstąpić od zasady w przypadku okazania lotniczego pozwolenia pokazowego. Prezes Urzędu może zaakceptować wysokość lotów akrobacyjnych zawartych w lotniczym pozwoleniu pokazowym – nie jest to jego obowiązkiem jeżeli uzna, że może to zagrażać bezpieczeństwu publiczności.

Jeżeli Organizator dostrzeże konieczność obniżenia wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu musi to uwzględnić w programie pokazu dla poszczególnych pilotów z imienia i nazwiska wraz z uzasadnieniem (doświadczenie w akrobacji lotniczej) (Formularz nr 1). Brak informacji o planowaniu lotów akrobacyjnych na obniżonej wysokości, oraz brak uzasadnienia oznacza brak podstaw dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do wydania zgody na obniżenie wysokości dla wybranych lotów. To oznacza, że piloci podczas pokazu lotniczego nie mogą wykonywać figur akrobacyjnych w strefie pokazu niższej niż 300 m nad terenem.

3.1. Opłata lotnicza

Organizator wnosi opłatę zgodną z art. 123 ust. 1b ustawy za wydanie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego. Składa się

ona z dwóch części: opłata podstawowa – jednorazowa, za wydanie zgody przez Prezesa Urzędu oraz dodatkowo opłata za

każdy statek powietrzny biorący udział w dynamicznej części pokazu w każdym dniu pokazu. Zwraca się uwagę, że spadochron

też jest statkiem powietrznym i również podlega opłacie.

Uwaga:

Podstawowa opłata zgodnie z Załącznikiem nr 6, Tabeli nr 1, część III, pkt 3.13, ppkt 33 ustawy wynosi:

- **za wydanie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 ust. 1b ustawy, wynosi 211 zł,**
- **opłata za statek powietrzny w każdy dzień pokazu wynosi 74 zł**

Przykładowa kalkulacja wygląda następująco:

wydanie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego - 211 zł.

10 statków powietrznych biorących udział w pierwszym dniu pokazu: $10 \times 74 \text{ zł} = 740 \text{ zł}$,

10 statków powietrznych biorących udział w drugim dniu pokazu: $10 \times 74 \text{ zł} = 740 \text{ zł}$.

Razem: $211 \text{ zł} + 740 \text{ zł} + 740 \text{ zł} = 1691 \text{ zł}$.

Opłatę lotniczą należy uiścić na konto:

Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

Narodowy Bank Polski
31 1010 1010 0022 9322 3100 0000

Z tytułu: Załącznikiem nr 6, Tabeli nr 1, część III, pkt 3.13, ppkt 33 „Wydanie zezwolenia na przeprowadzenie pokazu lotniczego”.

Pełnomocnik organizatora

Zwraca się uwagę, że jeżeli Organizator ustanowił pełnomocnika wówczas wnosi opłatę skarbową za złożenie pełnomocnictwa do występowania w imieniu organizatora pokazu lotniczego przed Prezesem ULC w sprawie pokazu lotniczego.

Jeżeli Organizator ustanowił pełnomocnika wówczas opłatę skarbową należy wpłacać na rachunek bankowy: Centrum Obsługi Podatnika (COP) 21 1030 1508 0000 0005 5000 0070 Z tytułu: „złożenie pełnomocnictwa” (aktualnie na dzień 29.03.2023 r. opłata wynosi 17 zł).

3.2. Organizator pokazu, Dyrektor pokazu i osoby funkcyjne

Organizator zgodnie z § 9. ust. 1. odpowiada za działania związane z organizacją pokazu lotniczego oraz zatrudnia Dyrektora Pokazu Lotniczego, osobę odpowiedzialną za zapewnienie, aby organizacja i wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego były zgodne z przepisami, biorąc pod uwagę rodzaj posiadanych przez niego uprawnień, dotychczasowe doświadczenie odpowiednie do wielkości organizowanego pokazu lotniczego oraz do rodzaju statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym. Dyrektor Pokazu Lotniczego wyznacza zgodnie z § 12. ust.1. osoby funkcyjne: Kierownika Lotów, Kierownika Skoków Spadochronowych, Kierownika Programu Pokazu Lotniczego, stosownie do wymagań rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.

Dyrektor Pokazu Lotniczego może wyznaczyć również dodatkowe osoby funkcyjne

takie jak: Zastępcę lub Zastępców Dyrektora Pokazu Lotniczego, Kierownika lub Kierowników Lotów, Kierownika lub Kierowników Skoków Spadochronowych, Kierownika lub Kierowników Bezpieczeństwa Lotniczego, Zespół Reagowania Awaryjnego, Koordynatora Zespołu Reagowania Awaryjnego (*ds. Lotnictwa*).

Organizator Pokazu Lotniczego sporządza Program Pokazu Lotniczego wraz z wyznaczonym (zatrudnionym) Dyrektorem Pokazu Lotniczego.

Organizator Pokazu Lotniczego odpowiednio wcześniej zwraca się do instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego z wnioskiem o wydzielenie przestrzeni powietrznej o określonych granicach poziomych i pionowych, wyznaczonej na potrzeby pokazu lotniczego.

3.3. Pokaz lotniczy będący Imprezą Masową

Ze względu, że pokaz lotniczy organizowany zgodnie z art. 123 ust. 1b ustawy – Prawo Lotnicze jest traktowany, jako impreza masowa jeżeli liczba udostępnionych miejsc wynosi 1000 i więcej. Organizator pokazu ma obowiązek uzyskać odpowiednie zezwolenie według ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych od właściwego wójta, burmistrza lub prezydenta

miasta. Jest to niezbędne dla Organizatora, aby mógł zorganizować zgodnie z art. 123 ust. 1b. Organizator imprezy musi to uczynić najpóźniej **30 dni przed datą planowanej imprezy**.

Reasumując

Przy organizowaniu pokazu z art. 123 ust b Ustawy należy pamiętać, że:

- Dotyczy wydarzenia, jeśli liczba miejsc przeznaczonych dla publiczności będzie wynosić **1000 i więcej osób**.
- Organizator Pokazu Lotniczego składa do Prezesa Urzędu wnioski o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego oraz o wyrażenie zgody na obniżenie minimalnej wysokości lotów akrobacyjnych (jeżeli organizator dostrzeże taką konieczność), co najmniej na 30 dni przed pokazem lotniczym.
- Organizator Pokazu Lotniczego **ponosi opłatę za wydanie zgody na przeprowadzenie pokazu** (podstawowa opłata za wydanie zgody wynosi 221 zł oraz opłata za statek powietrzny/każdy dzień pokazu wynosi 74 zł).
- Jeżeli Organizator ustanowił pełnomocnika wówczas wnosi opłatę skarbową za złożenie pełnomocnictwa
- Brak wniosku na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych oznacza, że loty akrobacyjne mogą być wykonywane nie niżej niż 300 m nad terenem strefy pokazu.
- Jeśli zostały stwierdzone braki formalne lub merytoryczne, organizator otrzymuje pisemne powiadomienie o konieczności złożenia uzupełnień.
- Organizator **otrzymuje decyzję administracyjną** po spełnieniu wszystkich wymagań na przeprowadzenie pokazu lotniczego.
- Odpowiednio wcześniej przed dniem rozpoczęcia pokazu lotniczego Dyrektor akceptuje Karty Uczestnika Pokazu oraz mając na uwadze bezpieczeństwo publiczności może wprowadzić w Karcie Uczestnika Pokazu ograniczenia, co do ilości i sposobu wykonywania poszczególnych elementów pokazu lotniczego,
- Organizator pokazu ma obowiązek uzyskać odpowiednie zezwolenie na przeprowadzenie imprezy masowej od właściwego wójta, burmistrza lub prezydenta miasta.

ROZDZIAŁ 4

Przestrzeganie przepisów w zakresie SPO

Statki powietrzne uczestniczące w pokazie lotniczym w celach zarobkowych muszą spełniać wymagania zawarte w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji

lotniczych zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. W zakresie spełniania powyższych wymagań należy kontaktować się z Departamentem Operacyjno-Lotniczym w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego na email: lol@ulc.gov.pl.

Niżej przytoczono zapisy odnoszące się do wykonywania zarobkowych lotów pokazowych ujętych w Załączniku III Operacje Specjalistyczne [CZĘŚĆ SPO] SPO.GEN.005 Rozporządzenia UE nr 965/2012:

a) Przepisy niniejszego załącznika (tj. Załącznika VIII,) mają zastosowanie do wszelkich operacji specjalistycznych, w ramach, których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności z zakresu, między innymi, rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej.

b) Niezależnie od przepisu lit. a) niezarobkowe operacje specjalistyczne przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym muszą być zgodne z przepisami załącznika VII (część NCO).

c) Niezależnie od przepisów lit. a) następujące operacje przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym mogą być prowadzone zgodnie z przepisami załącznika VII (część NCO):

▼ M4

1) loty zawodnicze lub **loty pokazowe, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;**

2) zrzuty skoczków spadochronowych, holowanie szybowców lub loty akrobatyczne wykonywane przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem, że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.

ROZDZIAŁ 5

Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego

Organizatorowi Pokazu Lotniczego oraz Dyrektorowi Pokazu Lotniczego zwraca się uwagę, aby poinformował wszystkie służby zabezpieczające pokaz lotniczy, iż każde takie wydarzenie może być kontrolowane przez inspektorów ULC oraz udostępnił tym służbom wzór CAIC (Civil Aviation Inspector Certificate) informując, że:

„Posiadaczowi przedmiotowego dokumentu przysługuje prawo dostępu do strefy zastrzeżonej lotniska (zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie artykułu 187 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185, 2642 - Krajowy Program ochrony lotnictwa cywilnego).

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

*Art. 27. 1. ustawy - Prawo lotnicze: Prezes Urzędu kontroluje przestrzeganie przepisów **oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.***

2. Kontroli podlegają:

- 1) podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, użytkownicy statków powietrznych oraz użytkownicy cywilnych statków powietrznych niewpisanych do rejestru statków powietrznych;*
- 2) zarządzający lotniskami;*
- 3) członkowie personelu lotniczego i pokładowego.*

2a. Kontrole, o których mowa w ust. 2, mogą być niezapowiedziane.

3. Pracownikom Urzędu oraz innym osobom upoważnionym do przeprowadzenia kontroli przysługuje prawo:

- 1) wstępu do obiektów i nieruchomości, pomieszczeń oraz miejsc operacji lotniczych lub środków transportu kontrolowanej jednostki organizacyjnej;*

- 2) przeprowadzania oględzin statku powietrznego, lotniska albo urządzenia znajdującego się w granicach lotniska lub wykorzystywanego do działalności lotniczej;
- 3) dostępu do materiałów, dokumentów oraz innych danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli, a także sporządzania ich kopii lub pobierania wyciągów;
- 4) wykonywania czynności kontrolno-pomiarowych, badań statków powietrznych lub urządzeń wykorzystywanych do prowadzenia działalności lotniczej;
- 5) i 6) - uchylony;
- 7) wstępu na pokład statku powietrznego i pozostawania w nim podczas operacji lotniczych;
- 8) żądania ustnych wyjaśnień na miejscu kontroli.

Art. 209f. Kto uniemożliwia lub utrudnia przeprowadzenie czynności, o których mowa w art. 27 ust. 3 i art. 28 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 50 000 zł.

Art. 209r. Kto organizuje pokazy lotnicze bez zgody Prezesa Urzędu, o której mowa w art. 123 ust. 1b, podlega karze pieniężnej w wysokości 5000 zł

Dokumenty kontroli inspektora ULC



AWERS – wzór certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego



REWERS - wzór certyfikatu inspektora lotnictwa cywilnego



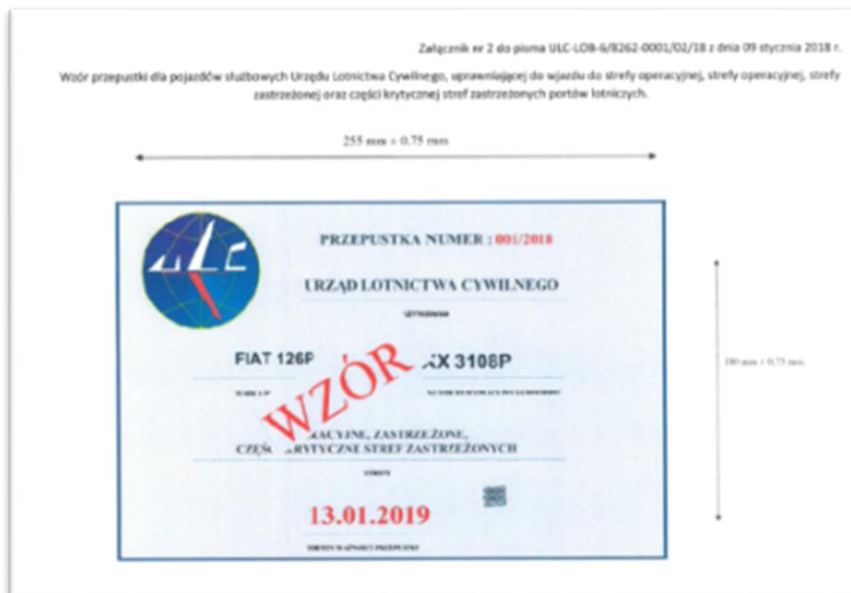
Inspektorzy poruszają się oznakowanymi samochodami służbowymi z logo Urzędu Lotnictwa Cywilnego umieszczonym na drzwiach samochodu.



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego



Aby wjechać do strefy zastrzeżonej portu lotniczego, każdy samochód posiadać musi przepustkę samochodową.



Jednocześnie zwraca się uwagę Organizatorowi Pokazu Lotniczego, że na podstawie par. 34 ust. 5 Rozporządzenia w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC), pojazdy wyposażone w przepustki zgodnie z załączonym wzorem są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa.

Protokół z kontroli doraźnej przeprowadzonej przez inspektorów ULC

Protokół kontroli doraźnej sporządzany jest w celu przekazania organizatorowi oraz osobom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo pokazu wykrytych niezgodności oraz błędów stwierdzonych podczas pokazu. Ma to na celu eliminowanie oraz zapobieganie powtórzenia się tych błędów podczas organizacji kolejnych pokazów.

Protokół kontroli doraźnej sporządzany jest w dwóch egzemplarzach gdzie jeden przekazywany jest organizatorowi po zakończeniu kontroli przez inspektorów, natomiast drugi dołączany jest do akt sprawy i przechowywany w urzędzie.

Reasumując

Kontrola pokazów lotniczych realizowana jest na podstawie Art. 27.1. ustawy – Prawo Lotnicze jako kontrola przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

- Inspektor przeprowadzający kontrolę przedstawia dokumenty uprawniające do kontroli tj. legitymacja służbowa, CAIC oraz właściwe upoważnienie do kontroli (upoważnienie pisemne wydane przez Prezesa Urzędu), lub dowód osobisty wraz z właściwym upoważnieniem do kontroli (upoważnienie pisemne wydane przez Prezesa Urzędu),
- Jeden egzemplarz upoważnienia należy przekazać organizatorowi pokazu lub osobie przez niego upoważnionej,
- Inspektor przeprowadzający kontrolę może zgodnie z § 15 ust. 5 rozporządzenia odwołać pokaz lotniczy, zawiesić lub przerwać pokaz lotniczy, jeśli stwierdzi, że zostały naruszone przyjęte normy bezpieczeństwa, Inspektor przeprowadzający kontrolę posiada dostęp do wszystkich stref zastrzeżonych w zakresie prowadzonego pokazu lotniczego,
- Inspektor po zakończonej kontroli przekazuje organizatorowi protokół kontroli wraz z omówieniem ewentualnie stwierdzonych niezgodności.

ROZDZIAŁ 6

Zalecenia organizacyjne dla Organizatorów pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 ust 1b oraz ust 1d ustawy– Prawo lotnicze

Niżej zawarto szczegółowe wskazówki oraz zalecenia, które ułatwią przygotowanie bezpiecznego pokazu lotniczego na poszczególnych jego etapach pod kątem organizacyjnym i formalnym zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa lotniczego.

Informacje zawarte w tym rozdziale będą również pomocne w celu wypełnienia obowiązującego wniosku do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 ust. 1b (Formularz nr 1) oraz powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 1d (Formularz nr 2).

6.1. Ogólne informacje

6.1.1. Dane organizatora pokazu lotniczego

6.1.1.1. Nazwa lub imię i nazwisko organizatora

Jeżeli Organizatorem pokazu lotniczego jest spółka, stowarzyszenie lub przedsiębiorstwo i jest objęte przepisami ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym, to wpis do rejestru zezwala przedstawicielowi (np.: prezesowi) na legalne podejmowanie czynności prawnych. Prezes wpisany do KRS może udzielić pełnomocnictwa osobie, która będzie go reprezentowała w zakresie wskazanym w pełnomocnictwie, żeby np. złożyć dokumenty w ULC. Pełnomocnictwo podlega opłacie skarbowej w Dzielnicy Włochy m. st. Warszawy.

6.1.1.2. Adres organizatora

Organizator pokazu lotniczego - jeżeli jest spółką, stowarzyszeniem lub przedsiębiorstwem i jest objęty przepisami ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym podaje dokładny adres Organizatora Pokazu Lotni-

czego taki, jaki występuje w KRS. Jeżeli Organizatorem Pokazu Lotniczego jest osoba fizyczna, to wówczas podaje adres, pod którym będzie się można skontaktować w zakresie uzupełnienia Programu Pokazu Lotniczego lub pod który będzie można wysłać zgodę w postaci decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na przeprowadzenie pokazu lotniczego lub i zgodę na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego.

6.1.1.3. Telefony kontaktowe

Organizator pokazu lotniczego podaje bezpośredni kontakt telefoniczny oraz mail do siebie oraz do pełnomocnika, jeżeli został ustanowiony, pod którym będzie się można skontaktować w zakresie między innymi uzupełnienia Programu Pokazu Lotniczego z zachowaniem przypisu: „*Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w postaci numeru telefonu oraz adresu e-mail przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywil-*

nego w celu usprawnienia administracyjnej procedury zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 ust. 1b ustawy Prawo Lotnicze. Jednocześnie oświadczam, że zostałem/am poinformowany/a, że mam prawo w dowolnym momencie wycofać zgodę na przetwarzanie w/wym. kategorii danych. Wycofanie zgody nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem”. Brak dobrowolnej zgody na przetwarzanie danych osobowych oznacza, że nie będzie można się skontaktować z Organizatorem w sprawie uzupełnienia programu pokazu. W przypadku odmowy wezwanie do uzupełnienia braków formalnych zostanie przesłane listownie za pomocą Poczty Polskiej a to może spowodować znaczne opóźnienie w oczekiwaniu na odpowiedź co w praktyce z powodu braków formalnych i czasu na ich uzupełnienia może w konsekwencji doprowadzić do braku wyrażenia

zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego.

6.1.1.4. Adres poczty elektronicznej e-mail

Organizator pokazu lotniczego podaje bezpośredni e-mail do siebie oraz do pełnomocnika, jeżeli został ustanowiony, z zachowaniem przypisu: „Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych w postaci numeru telefonu oraz adresu e-mail przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w celu usprawnienia administracyjnej procedury zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego zgodnie z art. 123 ust. 1b ustawy Prawo Lotnicze. Jednocześnie oświadczam, że zostałem/am poinformowany/a, że mam prawo w dowolnym momencie wycofać zgodę na przetwarzanie w/wym. kategorii danych. Wycofanie zgody nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem”.

6.1.2. Dane Dyrektora pokazu lotniczego

6.1.2.1. Imię i nazwisko Dyrektora pokazu lotniczego

Dokładne dane Dyrektora pokazu lotniczego.

6.1.2.2. Kwalifikacje Dyrektora pokazu lotniczego

6.1.2.3. Dyrektor pokazu lotniczego powinien posiadać ważną lub wygasłą licencję albo świadectwo kwalifikacji pilota, licencję kontrolera ruchu lotniczego lub świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego albo równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego lub posiadającego ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym. **Oświadczenie Dyrektora pokazu lotniczego**

Dyrektor pokazu lotniczy zobowiązany jest do podpisania oświadczenia, że podejmuje się pełnienia obowiązków dyrektora lotni-

czego oraz jeśli to konieczne wyznacza dodatkowe osoby funkcyjne w celu zabezpieczenia pokazu lotniczego w części lotniczej. W przypadku, jeśli pokaz lotniczy jest organizowany nad obszarem morskim/wodnym/przygranicznym dyrektor pokazu własnoręcznie podpisem oświadcza, że pisemnie powiadomił o zamiarze przeprowadzania pokazów lotniczych odpowiednie służby. Dyrektor pokazu lotniczego może, mając na

uwadze bezpieczeństwo pokazu lotniczego dodatkowo wyznaczyć osoby funkcyjne, które w jego ocenie są niezbędne do organizacji i prowadzenia pokazu lotniczego. Organizator wyznaczając osobę, dyrektora pokazu lotniczego bierze pod uwagę ich kwalifikacji i doświadczenie odpowiednie do rodzajów statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym.

6.1.3. Dane Kierownika lotów

6.1.3.1. Kwalifikacje kierownika lotów

Kierownik lotów powinien posiadać ważną licencję albo świadectwo kwalifikacji pilota lub świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem klasy wykszolenia co najmniej D – PJ(D) oraz świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty lub świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej albo licencję kontrolera

ruchu lotniczego oraz świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej.

6.1.3.2. Oświadczenie kierownika lotów

Kierownik lotów pokazu lotniczy zobowiązany jest do podpisania oświadczenia, że podejmuje się pełnienia obowiązków kierownika lotów podczas pokazu lotniczego.

6.1.4. Dane Kierownika programu pokazu lotniczego

6.1.4.1. Kwalifikacje kierownika programu pokazu lotniczego

Kierownik programu pokazu lotniczego powinien posiadać ważną lub wygasłą licencję albo świadectwo kwalifikacji pilota, licencję kontrolera ruchu lotniczego lub świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego albo równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo posiadającego ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie cywilnym.

6.1.4.2. Oświadczenie kierownika programu pokazu lotniczego

Kierownik programu pokazu lotniczego zobowiązany jest do podpisania oświadczenia, że podejmuje się pełnienia obowiązków kierownika programu pokazu lotniczego.

6.1.5. Dane Kierownika skoczków

6.1.5.1. Kwalifikacje kierownika skoczków

6.1.5.2. Kierownik powinien posiadać ważne świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem klasy wyszkolenia co najmniej D – PJ(D) albo równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo posiadającego ważne albo wygasłe uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym oraz świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty lub świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej. **Oświadczenie kierownika skoczków**

Kierownik skoczków zobowiązany jest do podpisania oświadczenia, że podejmuje się

6.1.6. Szczegóły dotyczące wydarzenia/pokazu lotniczego

6.1.6.1. Miejsce przeprowadzenia wydarzenia/pokazu lotniczego

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego podają dokładną nazwę lotniska oraz kod ICAO, lub nazwę lądowiska lub terenu oraz ich współrzędne geograficzne według WGS 84.

6.1.6.2. Data pokazu lotniczego

Organizator pokazu lotniczego podają dokładne daty trwania pokazu lotniczego.

6.1.6.3. Godziny trwania pokazu lotniczego

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego podają dokładne czasy/godziny trwania pokazu lotniczego, a także czasy poszczególnych bloków pokazowych oraz czasy treningów do pokazu lotniczego.

6.1.6.4. Data i miejsce treningu przed pokazem lotniczym i ilość statków powietrznych biorących w nim udział

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego podają dokładne daty oraz

pełnienia obowiązków kierownika programu pokazu lotniczego.

czasy/godziny trwania treningów do pokazu lotniczego.

6.1.6.5. Planowana ilość statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie lotniczym

Organizator Pokazu Lotniczego podaje sumaryczną liczbę statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie lotniczym w pierwszym dniu, drugim dniu pokazu itd., jeżeli ma zastosowanie. Do sumarycznej liczby statków powietrznych nie ujmujemy statków powietrznych biorących udział w treningu do tego pokazu. Nie wpisujemy liczby statków powietrznych biorących udział w statycznym pokazie lotniczym.

6.1.6.6. Wymiary strefy/stref pokazu

§ 13. 1. Rozporządzenie nakłada na Dyrektora pokazu lotniczego, aby ten wyznaczył strefę pokazu lotniczego z uwzględnieniem warunków bezpiecznego wykonywania lotów przez statki powietrzne biorące udział

w pokazie lotniczym oraz zgodnie z następującymi warunkami:

- 1) minimalne wymiary strefy pokazu lotniczego w przypadku **kategorii I statków powietrznych to 1000 m szerokości i 2500 m długości**;
- 2) minimalne wymiary strefy pokazu lotniczego w przypadku **kategorii II statków powietrznych to 400 m szerokości i 1000 m długości**;
- 3) minimalne wymiary strefy pokazu lotniczego w przypadku **kategorii III statków powietrznych to 300 m szerokości i 700 m długości**.
- 4) kategoria I statków powietrznych - statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym albo turbośmigłowym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego większą niż 450 km/h (240 kt);
- 5) kategoria II statków powietrznych - statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym, turbośmigłowym albo elektrycznym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego od 280 km/h (150 kt) do 450 km/h (240 kt);
- 6) kategoria III statków powietrznych - statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym, turbośmigłowym albo elektrycznym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego mniejszą niż 280 km/h (150 kt);

Wymaga się, aby wielkość stref pokazu lotniczego była uzależniona od kategorii prędkościowej statków powietrznych.

6.1.6.7. Planowane odprawy z dyrektorem pokazu lotniczego, koordynatorami i podmiotami zabezpieczenia

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego planują odprawy ze wszystkimi służbami i osobami funkcyjnymi funkcyjnych przekazując taką informację do zainteresowanych. Na przykład:

1. *Odprawa Dyrektora Pokazu Lotniczego z osobami funkcyjnymi*
22.06.2018 godz. 5.20
2. *Odprawa Dyrektora Pokazu Lotniczego ze służbami zabezpieczającymi lokalnymi oraz zewnętrznymi*
22.06.2018 godz. 6.20
3. *Odprawa Dyrektora Pokazu Lotniczego z pilotami/załogami/zabezpieczeniem technicznym*
22.06.2018 godz. 7.20
4. *Odprawa Dyrektora Pokazu Lotniczego po pokazie lotniczym z osobami funkcyjnymi, ze służbami zabezpieczającymi lokalnymi oraz zewnętrznymi oraz z pilotami/załogami/zabezpieczeniem technicznym*
22.06.2018 godz. 15.20

6.1.6.8. Miejsca startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie lotniczym

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego podają dokładne miejsca startów i lądowań statków powietrznych, które planują wziąć udział w dynamicznym pokazie lotniczym. Tu wpisujemy wszystkie nazwy lotnisk i lądowisk, z których statki powietrzne wystartowały oraz wpisujemy wszystkie nazwy lotnisk i lądowisk, na których statki powietrzne będą lądować po pokazie lotniczym.

6.1.6.9. Łączność pomiędzy osobami funkcyjnymi, ustalona na czas trwania pokazu lotniczego

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego określa rodzaj urządzeń, w które będą wyposażone osoby funkcyjne np: Radio „Łoki Toki”.

6.1.6.10. Łączność załóg statków powietrznych z kierownikiem lotów/skoków, ustalona na czas trwania pokazu lotniczego

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego podają częstotliwość lotniczą wraz określeniem, komu kto i w jakich sytuacjach może z niej korzystać.

6.1.6.11. Minimalne warunki atmosferyczne dla strefy akrobacji/pokazu, ustalone na czas trwania pokazu lotniczego

Organizator wraz z Dyrektorem pokazu lotniczego podają minimalne warunki atmosferyczne dla strefy pokazu lotniczego, jeżeli są inne niż w zawarte w tabeli nr 4 Rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych - ustalone warunki atmosferyczne dla statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym. Dyrektor nie może obniżyć, minimalnych warunków w tabeli nr 4 rozporządzenia, natomiast może podwyższyć minimalne warunki zawarte w tabeli nr 4 o ile będzie to wynikało z analizy ryzyka lub jeżeli sam uzna za stosowne.

6.1.6.12. Wizja lokalna terenu, na którym odbędzie się wydarzenie/pokaz lotniczy

Organizator i Dyrektor przeprowadzają wizję lokalną. Brak przeprowadzenia wizji lokalnej jest podstawą do stwierdzenia, że Organizator i Dyrektor nie są właściwie przygotowani do właściwego zaplanowa-

nia, stworzenia Programu Pokazu Lotniczego oraz zorganizowania i przeprowadzenia pokazu lotniczego.

Wizja lokalna powinien zawierać między innymi teren pokazu lotniczego, usytuowanie oraz wielkość wydzielonej przestrzeni powietrznej (EA) dla potrzeb pokazu, rejon pokazu lotniczego, w której znajdują się między innymi: strefa pokazu lotniczego, wydzielone strefy wlotowe, wylotowe oraz strefa oczekiwania statków powietrznych, strefa dla publiczności, linia pokazu, miejsca kierowania lotami tzw. wieża, miejsca dla osób funkcyjnych, centralny punkt pokazu lotniczego widoczny z powietrza, miejsca „cichego wypoczynku” wyznaczonego dla pilotów uczestniczących w pokazie. W przypadku gdy pokaz lotniczy jest organizowany na lotnisku lub lądowisku, z którego będą wykonywane operacje startu i lądowania statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, zapewnia członkom załóg statków powietrznych podczas pokazu lotniczego pomieszczenie o ograniczonym dostępie dla publiczności, które jeśli temperatura na zewnątrz pomieszczenia przekracza 28°C jest klimatyzowane., miejsce ustawienia sprzętu lotniczego wyznaczonego do pokazu lotniczego, miejsce ustawienia sprzętu lotniczego wyznaczonego do wystawy statycznej, miejsca wystawy statycznej dla statków powietrznych biorących udział w pokazie, wyznaczone drogi startowe oraz drogi kołowania dla statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym, płaszczyzny postojowe statków powietrznych, miejsca lądowania skoczków spadochronowych, miejsca planowanych startów, lądowań oraz lotów bezzałogowych statków powietrznych, miejsca startów i lądowania balonów oraz lotów balonów na uwięzi, miejsca tanko-

wania, miejsca rozmieszczenia środków gaśniczych, miejsca wyznaczone do lądowań awaryjnych, miejsca rozłożenia materiałów pirotechnicznych, jeżeli mają być użyte, miejsce ustawienia pojazdów, specjalistycznych oraz urządzeń do wystawy statycznej, przeszkody lotnicze, o których mowa w art. 87 ust. 2 ustawy, zlokalizowane w strefie pokazu lotniczego, z określeniem ich rodzajów i wysokości, planowane miejsca rozmieszczenia służb porządkowych oraz służb informacyjnych, planowane miejsce zespołu reagowania awaryjnego, jeżeli występuje, miejsca krytyczne zlokalizowane w rejonie pokazu lotniczego oraz poza nim - takie jak stacje paliwowe, stacje trafo, ujęcia wody pitnej itp., parkingi, drogi dojazdowe, drogi ewakuacyjne, bramy ewakuacyjne, planowane rozmieszczenie służb tj. straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, punktów medycznych i innych właściwych służb w zależności od miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego, miejsca lokalizacji głównych hydrantów przeciwpożarowych, potencjalne miejsca tworzenia się dzikich stref publiczności, miejsca parkingowe oraz drogi kołowania statków powietrznych wykonujących loty widokowe, jeżeli występują.

6.1.6.13. Ubezpieczenie wydarzenia/ pokazu lotniczego odpowiednio do jego rozmiarów i zidentyfikowanych zagrożeń

Organizator Pokazu Lotniczego musi mieć świadomość, że ubezpieczenie będzie obejmować odpowiedzialność cywilną organizatorów pokazu lotniczego za szkody wyrządzone w następstwie działania lub zaniechania Organizatora. Pokaz lotniczy jest imprezą o podwyższonym ryzyku, dlatego powinien się odbyć w okresie ochrony

ubezpieczeniowej. Trening do przeprowadzenia pokazu również powinien być objęty okresem ochrony ubezpieczeniowej.

Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej zależy od: rodzaju imprezy, miejsca jej przeprowadzania, liczby uczestników.

Art. 53 ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych nakłada na organizatora imprezy masowej, na którą wstęp jest odpłatny, obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) za szkody wyrządzone osobom w niej uczestniczącym. Obowiązek ubezpieczenia powstaje najpóźniej w dniu złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na przeprowadzenie takiej imprezy. Wynika to z rozporządzenia ministra finansów w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia OC organizatorów imprez masowych. Rozporządzenie to określa także szczegółowy zakres tego ubezpieczenia. Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej jest uzależniona od charakteru imprezy, miejsca jej przeprowadzenia oraz liczby miejsc dla uczestników imprezy.

Jeżeli organizowana impreza nie jest imprezą masową odpłatną lub w ogóle nie jest imprezą masową w rozumieniu ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych, to organizator nie ma obowiązku zawarcia ubezpieczenia OC. Niemniej jednak warto to zrobić i zawrzeć dobrowolne ubezpieczenie OC na zasadach ogólnych, ponieważ konsekwencje braku takiego ubezpieczenia, w przypadku poniesienia szkody przez jakiegoś uczestnika, są bardzo poważne. Towarzystwa ubezpieczeniowe często podają w umowach specjalną klauzulę do OC ogólnego związaną z odpowiedzialnością cywilną organizatora imprezy masowej, która nie podlega pod obowiązkowe ubezpieczenie.

Jako organizator imprezy – odpowiadamy za wszystko, co się podczas tej imprezy może wydarzyć. Jeśli nie mamy ubezpieczenia OC, a będzie stwierdzona odpowiedzialność cywilna organizatora (stowarzyszenia, fundacji), to będzie on musiał zaspokoić roszczenia pokrzywdzonych z własnych środków. Ważne, aby sobie uświadomić, że wcale nie musi tu chodzić od razu o poważne wypadki z dużymi konsekwencjami.

Czy warto zawrzeć umowę ubezpieczenia NNW, jeśli mamy już ubezpieczenie OC? Warto – jest to dodatkowa ochrona uczestników imprezy. Zawieramy ubezpieczenie zbiorowe NNW, w którym nie musimy wskazywać uczestników z imienia i nazwiska. Wystarczy dookreślić grupę osób ubezpieczonych i podać szacowaną ich liczbę.

Koszt takiego ubezpieczenia nie musi być wysoki. Ponieważ różnice w ofertach zakładów ubezpieczeniowych są dość duże, warto porównać różne oferty (pomiędzy konkretnymi firmami to może być nawet różnica kilkuset złotych). Koszt zależy przede wszystkim od umówionej sumy ubezpieczenia, liczby uczestników i czasu trwania oraz charakteru imprezy (artyści czy sportowa?).

Pamiętajmy też, że warto uwzględnić ubezpieczenie NNW (podobnie jak koszt ubezpieczenia OC) w budżecie projektu, jeśli zorganizowanie pikniku, ma być dofinansowane z dotacji, np. od miasta, gminy lub przez innego sponsora.

Zwraca się uwagę Organizatorowi Pokazu Lotniczego oraz Dyrektorowi Pokazu Lotniczego, że zgodnie z § 24. Rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych - Uczestnik pokazu

lotniczego wykonujący loty na cywilnym statku powietrznym przedstawia na żądanie Dyrektora Pokazu Lotniczego ważną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Podstawa prawna: Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 11 marca 2010 r w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatorów imprez masowych (Dz. U. Nr 54, poz. 323) wydane na podstawie Art. 53 ust 2 ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1466, 1700).

6.1.6.14. Uzgodnienia z zarządzającym lotniskiem lub lądowiskiem lub terenem sprawy wykorzystania miejsca pod wydanie/pokaz lotniczy

Zarządzający lotniskiem/lądowiskiem jest odpowiedzialny za bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych w tym za bezpieczne zorganizowanie i przeprowadzenie pokazu lotniczego, dlatego cała wizja lokalna Organizatora oraz Dyrektora powinna się odbywać w asyście Zarządzającego lotniskiem/lądowiskiem. Zarządzający lotniskiem/lądowiskiem może dokonać znacznych ograniczeń w planach Organizatora, jeżeli będzie to miało znaczenie np.: dla bezpieczeństwa wykonywania statutowych operacji lotniczych, organizacji naziemnego ruchu statków powietrznych; pojazdów i pieszych; zagrożeń zlokalizowanych w związku z pokazem lotniczym. Wizja lokalna przeprowadzona w asyście Zarządzającego lotniskiem/ lądowiskiem może wskazać na lepsze rozwiązania usytuowania infrastruktury pokazu lotniczego, ponieważ tego typu pokazy już się odbywały na tym lotnisku i przyjęte rozwiązania sprawdziły się w praktycznej części realizacji pokazów lotniczych. Organizator wraz Dyrektorem nie mogą wymuszać na Zarządzającym lotniskiem/

lądowiskiem zgody na umieszczenie określonej infrastruktury, na którą Zarządzający nie wyraża zgody ze względów bezpieczeństwa oraz wykonywanie określonych operacji powietrznych przez określone statki powietrzne.

6.1.6.15. Instrukcja operacyjna lotniska/lądowiska zawiera aktualne zapisy zgodne z przewidzianymi procedurami wykonywania operacji lotniczych

Instrukcja operacyjna lotniska/lądowiska (INOP) powinna zawierać między innymi procedury związane z wykonywaniem pokazów lotniczych. W instrukcji operacyjnej lotniska powinny być zawarte procedury wykorzystania organów kontroli lotniska podczas pokazu lotniczego, które powinny udzielać statkom powietrznym znajdującym się pod ich kontrolą informacji i zezwoleń w celu osiągnięcia bezpiecznego, uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego na lotnisku i w jego pobliżu przed pokazami i po pokazach, w celu zapobieżenia kolizji(om) pomiędzy statkami powietrznymi wykonującymi loty w wyznaczonej strefie odpowiedzialności organu kontroli lotniska, włącznie z lotami w kręgach nadlotniskowych, statkami powietrznymi poruszającymi się na polu manewrowym, lądującymi i startującymi statkami powietrznymi, statkami powietrznymi na polu manewrowym, a przeszkodami znajdującymi się na tym polu.

W instrukcjach operacyjnych organu kontroli lotniska powinny być zawarte procedury alarmowania i powiadamiania służb ratowniczych i przeciwpożarowych. Powinno się w niej określić rodzaj informacji przekazywanej tym służbom, włącznie z typem statku powietrznego, rodzajem zagrożenia i, gdy jest to możliwe, liczbą osób na

pokładzie oraz posiadaniem niebezpiecznych towarów. Statki powietrzne, które nie zgłosiły się po przekazaniu ich organowi kontroli lotniska lub gdy zgłosiły się raz, a następnie przerwały łączność radiową i nie wylądowały w ciągu 5 minut po przewidywanym czasie lądowania powinny być zgłoszone do organu kontroli zbliżania, ośrodka kontroli obszaru, lub ośrodka informacji powietrznej, lub ośrodka koordynacji ratownictwa, lub ośrodka ratownictwa zgodnie z lokalnymi instrukcjami operacyjnymi.

W instrukcjach operacyjnych lotniska powinna być zawarta - Kontrola kołujących statków powietrznych. Przed wydaniem zezwolenia na kołowanie, kontroler powinien określić miejsce znajdowania się statku powietrznego zamierzającego kołować. Zezwolenie na kołowanie powinno zawierać związane instrukcje i odpowiednie informacje dla zapobieżenia kolizjom z innymi statkami powietrznymi lub przeszkodami oraz zapobiec ryzyku wtargnięcia kołującego SP na czynną drogę startową oraz na kołowanie po właściwych drogach kołowania. Gdy zezwolenie na kołowanie zawiera granicę zezwolenia znajdująca się poza drogą startową, to powinno ono zawierać wyraźne zezwolenie na przecięcie drogi startowej lub oczekiwanie przed nią. Drogi kołowania powinny być identyfikowane odpowiednimi oznacznikami i opublikowane w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP-Polska. Dla przyśpieszenia ruchu lotniczego statkom powietrznym można zezwolić na kołowanie po drodze startowej w użyciu, pod warunkiem uzyskania zezwolenia od kontrolera lotniska i przekazania mu kontroli nad statkiem powietrznym przed wkołowaniem na drogę startową. Jeżeli organ kontroli lotniska sobie zażyczy, załoga lotnicza przeka-

zuje informacje o opuszczeniu lub przecięciu drogi startowej w momencie znajdowania się wszystkich części statku powietrznego poza miejscem oczekiwania przy drodze startowej.

W instrukcjach operacyjnych lotniska powinna być zawarta kontrola ruchu pojazdów i pieszych. Poruszanie się pojazdów i pieszych po polu manewrowym wymaga uzyskania upoważnienia od organu kontroli lotniska przed wejściem/wjazdem na to pole. Niezależnie od uzyskanego upoważnienia każdorazowe wejście lub wjazd na drogę startową wymaga dodatkowego upoważnienia, a także o opuszczeniu drogi startowej organ kontroli lotniska powinien być niezwłocznie zawiadomiony. Podczas lądowania i startu statku powietrznego, pojazdy i piesi powinni znajdować się przy drodze startowej nie bliżej niż w pozycji oczekiwania przed drogą startową oraz w innym miejscu przy drodze startowej w odległości takiej jak pozycja oczekiwania od tej drogi startowej. Na lotniskach kontrolowanych wszystkie pojazdy używane na polu manewrowym powinny mieć możliwość utrzymywania dwukierunkowej łączności radiowej z organem kontroli lotniska.

W instrukcjach operacyjnych lotniska powinna być zawarte procedury dotyczące organów kontroli lotniska oraz Kierownika Lotów.

6.1.6.16. Zgoda na wydzieloną przestrzeń powietrzną na potrzeby pokazu lotniczego od instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego

O wydzielenie odpowiedniej przestrzeni powietrznej Organizator pokazu lotniczego zwraca się w stosownym czasie do PAŻP.

Wielkość przestrzeni powietrznej jest uzależniona od wyznaczonej strefy pokazu lotniczego a ta z kolei jest uzależniona od kategorii prędkościowej statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym. Przy planowaniu wydzielonej przestrzeni powietrznej należy wziąć pod uwagę strefy dolotowe do lotniska i wylotowe, strefy oczekiwania statków powietrznych oraz maksymalna wysokość w strefie jakie statki powietrzne będą osiągać podczas pokazu lotniczego. UWAGA: Należy pamiętać, aby tak zaplanować wydzieloną przestrzeń powietrzną żeby można byłoby jej części zwolnić, jeżeli nie będą już wykorzystywane przez statki powietrzne np. kategorii I. Przestrzeń powietrza jest dobrem państwowym i trzeba się nią umiejętnie dzielić. Często okazuje się, że nie wszystkie strefy zaplanowane poprzedniego dnia będą rzeczywiście wykorzystywane, lub będą wykorzystane w mniejszym zakresie wysokości. Informację o faktycznej ich aktywacji możemy uzyskać dzwoniąc do ASM3 lub drogą radiową od odpowiedniego sektora FIS.

6.1.6.17. Opracowanie systemu komend/poleceń awaryjnych w komunikacji między kontrolą lotów i pilotami

Opracowanie komend – komunikatów używanych między Kierownikiem pokazu lotniczego / kontrolą lotów a, pilotami w lotniczej łączności radiowej znacznie ułatwi komunikację i właściwe zrozumienie przekazanej informacji stronom, które wcześniej tą komunikację ustanowiły/ uzgodniły np.: natychmiastowe przerwanie pokazu lotniczego - „STOP, STOP, STOP - LĄDUJ”, przekroczenie wysokości minimalnej – „STOP-ZBYT NISKO” itp.

6.1.6.18. Wyznaczenie dedykowanej pomocy medycznej dla załóg statków powietrznych

Wyznaczenie dedykowanej pomocy medycznej dla załóg statków powietrznych nie jest obowiązkowe, jednak patrząc z punktu bezpieczeństwa pokazu lotniczego taka pomoc medyczna jest przydatna do oceny stanu zdrowia załóg statków powietrznych uczestniczących w pokazie lotniczym.

6.1.6.19. Liniowi obserwatorzy na linii/ liniach pokazu lotniczego

Wymóg ten jest podyktowany stałą kontrolą/ obserwacją nieprzekraczalnej linii pokazu lotniczego przez statki powietrzne w kierunku strefy dla publiczności. Obserwator powinien być wyposażony w odpowiednie środki łączności do komunikacji z Kierownikiem Lotów, w kamerę lub aparat fotograficzny aby mógł udokumentować przekroczenia w przypadku gdy pilot nie będzie chciał się przyznać do przekroczenia.

6.1.6.20. Karta uczestnika pokazu dla pilota, dowódcy załogi oraz dowódców zespołów statków powietrznych

Karty uczestnika pokazu są istotne w procesie planowania, organizacji i przeprowadzenia pokazu lotniczego przez Organizatora, Dyrektora i innych osób funkcyjnych. Gotowy formularz do wypełnienia jest dostępny na stronie Urzędu – zawiera on niezbędne informacje, które pilot, dowódca statku powietrznego oraz dowódca zespołu musi wypełnić i dostarczyć Dyrektorowi pokazu lotniczego. (Załącznik nr 3 niniejszego poradnika przedstawia przykładowo wypełnioną kartę uczestnika pokazu lotniczego).

Informacje dotyczące Karty pokazu zawarte są w § 23. Rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych:

§ 23. 1 Pilot, dowódca załogi statku powietrznego oraz dowódca zespołu przekazują dyrektorowi pokazu lotniczego kartę uczestnika pokazu lotniczego.

2. Karta uczestnika pokazu lotniczego, o której mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię i nazwisko pilota, członków załogi statku powietrznego, grupy lub formacji biorących udział w pokazie lotniczym;
- 2) numer uprawnienia lotniczego, o którym mowa w § 7 ust. 2 pkt 6 lit. b, wraz z datą jego ważności oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie, jeżeli jest wymagane;
- 3) określenie typu statku powietrznego;
- 4) określenie czasu trwania pokazu lotniczego;
- 5) opis poszczególnych elementów pokazu lotniczego z określeniem prędkości i wysokości bezwzględnej w poszczególnych fazach lotu.

3. Dyrektor pokazu lotniczego akceptuje kartę uczestnika pokazu lotniczego.

Istotne znaczenie ma termin przesłania karty uczestnika do dyrektora pokazu, gdyż to tam uczestnik określa podstawowe dane jakie są mu potrzebne nie tylko do zabezpieczenia jego potrzeb logistycznych podczas pokazów lotniczych, ale również indywidualny program z jakim wystąpi, czas oraz minimalne wysokości na jakich chce zaprezentować swój program,

Dane te są podstawą dla dyrektora pokazów do określania całego programu pokazów oraz przesłania wniosku do ULC zgodę na obniżenie minimalnych wysokości lotów akrobacyjnych określonych w karcie uczestnika.

Przed akceptacją karty uczestnika pokazu lotniczego dyrektor pokazu lotniczego, mając na uwadze bezpieczeństwo publiczności uczestniczącej w pokazie lotniczym, może wprowadzić zmiany w karcie uczestnika pokazu lotniczego, w porozumieniu z osobą przekazującą mu tę kartę np. co do ilości i sposobu wykonywania poszczególnych elementów pokazu lotniczego, o których mowa w ust. 2 pkt 5.

Przed akceptacją karty uczestnika dyrektor pokazu może zażądać kopii dokumentów poświadczających wpisane dane w karcie uczestnika.

6.1.6.21. Przygotowanie planów statków powietrznych dla służb ratowniczych

Należy przygotować plany/opisy sposobu otwierania kabin statków powietrznych, sposobu odpinania pasów, uwalniania pilota, rozmieszczonych na statku powietrznym materiałów niebezpiecznych, odłączania akumulatora, wyłączania paliwa, pomp paliwowych itp.

6.1.6.22. Określenie więcej niż jednej częstotliwości radiowej dla łączności kierowania lotami

Należy zabezpieczyć się na czas pokazów, co najmniej w jedną dostępną częstotliwość lotniczą. Regułą jest, że Organizator zapewnia, co najmniej dwie częstotliwości. Jedna służy do prowadzenia korespondencji radiowej dla pilotów uczestniczących w pokazie lotniczym w strefie pokazu a druga do prowadzenia korespondencji pomiędzy

Kierownikiem Lotów a pilotami. Organizator powinien zapewnić zapasową łączność radiową w przypadku awarii radiostacji oraz zapewnić dodatkowe zapasowe źródło energii - akumulatory.

6.1.6.23. Pokaz lotniczy w formie przelotu

§ 14. 1. Rozporządzenia - Pokaz lotniczy nad osiedlem lub innym skupiskiem ludności może być organizowany wyłącznie w formie przelotu statków powietrznych.

W przypadku pokazu lotniczego, o którym mowa, Dyrektor wyznacza strefę pokazu lotniczego i trasę przelotu właściwą dla obszaru pokazu lotniczego oraz uzgadnia z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego warunki przelotu i rezerwację przestrzeni powietrznej o rozmiarach niezbędnych do przelotu. Przepisu § 13 ust. 3 Rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych nie stosuje się. W przypadku pokazu lotniczego organizowanego w formie przelotu statków powietrznych linii pokazu lotniczego nie wyznacza się.

6.1.6.24. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty w formacjach

Dotyczy to przelotu takich formacji lotniczych jak: „Klucz”, „Grot”, „Tafla”, „Szachownica”, „Romb”, „Orzeł”, „Trzy jodełki”. Takie formacje są używane szczególnie w defiladach lotniczych.

6.1.6.25. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty akrobacyjne między ustawionymi obiektami

Podczas pokazu lotniczego loty akrobacyjne między ustawionymi obiektami mogą wykonywać wyłącznie piloci statków powietrznych, którzy posiadają stosowne doświadczenie i którzy wykonują te działania

systematycznie Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania lotów akrobacyjnych między ustawionymi obiektami. Loty akrobacyjne między ustawionymi obiektami wykonuje się po przeprowadzeniu lotu treningowego w strefie pokazu lotniczego.

6.1.6.26. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty polegające na imitacji działań ratowniczych

Organizator Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego wszystkie imitacje działań ratowniczych z udziałem statków powietrznych. Imitacje działań ratowniczych podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków ratowniczych lub poszukiwawczo ratowniczych, którzy wykonują te działania systematycznie w ramach ustanowionych systemów ratowniczych takich jak ASAR, MSAR, LPR itp. Imitacje działań ratowniczych mogą być wykonywane wyłącznie na statkach ratowniczych lub poszukiwawczo ratowniczych. Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania imitacji działań ratowniczych.

6.1.6.27. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty polegające na imitacji działań agrolotniczych

Organizator Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego wszystkie imitacje działań agrolotniczych z udziałem statków powietrznych agrolotniczych. Imitacje działań agrolotniczych podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków, którzy posiadają stosowne uprawnienia i doświadczenie. Imitacje działań agrolotniczych można wykonywać wyłącznie na statkach powietrznych

agrolotniczych. Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania imitacji działań agrolotniczych.

6.1.6.28. Podczas pokazu lotniczego planowane są loty polegające na imitacji działań gaszenia pożaru

Organizator Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego wszystkie imitacje działań gaszenia pożaru z udziałem statków powietrznych p-poż. Imitacje działań gaszenia pożaru podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków, którzy posiadają stosowne uprawnienia i doświadczenie i którzy wykonują te działania systematycznie w ramach ustanowionych systemów gaśniczych. Imitacje działań gaszenia pożaru można wykonywać wyłącznie na statkach powietrznych p-poż typu: PZL M18 "Dromader", PZL-106 "Kruk" lub śmigłowcach typu W- 3 Sokół z systemem „Bambi Bucket”,. Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania imitacji działań gaśniczych.

6.1.6.29. Podczas pokazu lotniczego planowane są działania taktyczne

Organizator Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego wszystkie imitacje działań taktycznych z udziałem państwowych statków powietrznych odpowiednio przystosowanych. Imitacje działań taktycznych podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków, którzy posiadają stosowne uprawnienia i doświadczenie i którzy wykonują te działania systematycznie w ramach ustanowionych systemów: obronnych, ochronnych, prewencyjnych, antyterrorystycznych itp. Imitacje działań taktycznych mogą być wy-

konywane również przez prywatne wyspecjalizowane firmy ochrony z udziałem statków powietrznych odpowiednio przystosowanych. Imitacje działań taktycznych podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków powietrznych, którzy posiadają stosowne uprawnienia i doświadczenie i którzy wykonują te działania systematycznie w ramach ustanowionych systemów ochronnych. W przypadku udziału prywatnych grup ochrony istnieje konieczność udokumentowania doświadczenia pilotów, udziału grup taktycznych i procedur. Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania imitacji działań taktycznych.

6.1.6.30. Podczas pokazu lotniczego planowane są imitacje walk powietrznych

Organizator Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego wszystkie imitacje walk powietrznych. Imitacje walk powietrznych podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków powietrznych, którzy posiadają stosowne doświadczenie i którzy wykonują te działania systematycznie np.: w ramach działań bojowych lub w ramach grup rekonstrukcyjnych. Imitacje walk powietrznych należy tak planować, aby kierunek tych działań był prowadzony równoległe do boku strefy dla publiczności. Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania imitacji walk powietrznych.

6.1.6.31. Podczas pokazu lotniczego planowane są imitacje zawodów lotniczych

Organizator Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego wszystkie imitacje zawodów lotniczych. Imitacje za-

wodów lotniczych podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie piloci statków powietrznych, którzy posiadają stosowne doświadczenie i którzy wykonują te działania systematycznie. Imitacje zawodów lotniczych należy tak planować, aby kierunek tych działań był prowadzony równoległe do boku strefy dla publiczności. Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego ustala minimalną wysokość wykonywania imitacji zawodów lotniczych. Imitację zawodów lotniczych wykonuje się po przeprowadzeniu lotu treningowego w strefie pokazu lotniczego.

6.1.6.32. Podczas pokazu lotniczego planowane są imitacje lądowań nad drogą startową

Podczas imitacji lądowań nad drogą startową statek powietrzny powinien być ustawiony jak w konfiguracji do lądowania. W załączniku należy zamieścić rodzaj statku powietrznego oraz typ statku powietrznego.

6.1.6.33. W blokach pomiędzy pokazami planowane są loty widokowe/ zapoznawcze statków powietrznych niebiorące udziału w pokazie lotniczym

Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego planowane loty widokowe wraz z ich usytuowaniem na mapie oraz procedurą doprowadzenia pasażerów do samolotu, odprowadzenia po wylądowaniu, procedurą kołowania do bramek, odległości manewrowania statku powietrznego od strefy dla publiczności itp.

6.1.6.34. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie materiałów pirotechnicznych na ziemi

Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego zamieszcza w programie pokazu lotniczego planowane użycie środków pirotechnicznych wraz z ich rozmieszczeniem na mapce oraz procedury ich użycia. Wszystkie materiały pirotechniczne muszą posiadać oznaczenie CE – potwierdzenie bezpieczeństwa materiałów pirotechnicznych. Dodatkowo, muszą one zawierać oznaczenia odpowiedniej klasy, nazwy wyrobu, określenie miejsc, w jakich dopuszczalne jest stosowanie produktu, instrukcję obsługi, dane producenta oraz informacje o ilości materiału pirotechnicznego. Strefa użycia materiałów pirotechnicznych w strefie pokazu lotniczego musi być czytelnie oznaczona w celu ewentualnego przeprowadzenia akcji ratowniczej lub akcji p-poż.

6.1.6.35. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie materiałów pirotechnicznych zabudowanych na statkach powietrznych

Organizator Pokazu Lotniczego wraz Dyrektorem Pokazu Lotniczego jest odpowiedzialny za przygotowanie zestawienia statków powietrznych, które planują użycie materiałów pirotechnicznych zabudowanych na statkach powietrznych i przekazanie tego planu służbom ratowniczym oraz p-poż.

6.1.6.36. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie świateł laserów

Użycie laserów jest możliwe między blokami pokazowymi i tylko, jeżeli nie będą wykonywane w tym samym czasie żadne operacje powietrzne oraz nie będą wykonywane żadne naziemne operacje statków powietrznych.

6.1.6.37. Podczas pokazu lotniczego planowane jest użycie materiałów pirotechnicznych zabudowanych na statkach powietrznych

Środki pirotechniczne zabudowane są na statkach powietrznych zgodnie z instrukcją użytkowania w locie. Służby ratunkowe zabezpieczające pokaz lotniczy powinny posiadać precyzyjną informację o środkach pirotechnicznych zabudowanych na pokładach statków powietrznych.

6.1.6.38. Podczas pokazu lotniczego odbywać się będą skoki spadochronowe

Organizator Pokazu Lotniczego oraz Dyrektor Pokazu Lotniczego oraz Kierownik Skoków Spadochronowych zobowiązani są dokonać wizji lokalnej proponowanego obszaru lądowania skoczków spadochronowych

wych, aby zlokalizować istniejące i przewidywane zagrożenia. Dyrektor Pokazu Lotniczego (DPL) zapewnia separację odległościową do planowanego lądowiska spadochronowego w okresie zrzutu skoczków spadochronowych, co najmniej 250 metrów od pracujących śmigieł samolotów, pracujących silników odrzutowych lub pracujących wirników śmigłowców. Dyrektor Pokazu Lotniczego zapewnia uprawnioną osobę w strefie lądowania skoczków spadochronowych, która będzie mogła udzielać skoczkom stosownej pomocy w określeniu siły oraz kierunku wiatru przy ziemi. Piloci statków powietrznych znajdujących się na ziemi w odległości 250 do 400 metrów od strefy lądowania skoczków spadochronowych, powinni być świadomi lotu skoczków spadochronowych w kierunku ziemi i być przygotowani na zatrzymanie silnika lub wirnika, jeśli lądujący skoczkowie spadochronowi oddalili się od strefy lądowania i są postrzegani, jako dryfujący w powietrzu, w pobliżu pracującego silnika samolotu. Dyrektor Pokazu Lotniczego (DPL) informuje zespół pokazu spadochronowego o wszelkich innych działaniach lotnictwa podczas pokazu lotniczego, o których wiadomo, że mają miejsce podczas wydarzenia lub w jego pobliżu (np. loty helikopterem, balony na uwięzi, modele samolotów).

Dostępna powierzchnia do lądowania musi wynosić, co najmniej:

- a) 1000 m² powierzchni w obszarze o minimalnej szerokości 20 metrów dla skoczka spadochronowego posiadającego świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem klasy wyszkolenia, co najmniej D - PJ(D).
- b) 5 000 m² powierzchni w obszarze o minimalnej szerokości 50 metrów dla skoczka

spadochronowego posiadającego świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem klasy wyszkolenia, co najmniej C - PJ(C).

c) Strefa lądowania skoczków spadochronowych oraz centralny punkt przyziemienia w strefie powinny być odpowiednio oznakowane i powinny być widoczne przez każdego skoczka spadochronowego od chwili opuszczenia statku powietrznego.

6.1.6.39. Podczas pokazu lotniczego będą brali udział piloci zagraniczni

Dyrektor Pokazu Lotniczego powinien stworzyć wykaz pilotów zagranicznych wraz z dołączonymi skanami licencji wraz z wpisem uprawniającym do akrobacji lotniczej, aktualnym badaniem komisji lotniczo lekarskiej, skanem aktualnego FDA (*FDA – flight display authorization*) jeżeli został wydany, rodzaj oraz typ statku powietrznego na którym pilot zagraniczny będzie wykonywał loty akrobacyjne, minimalna oraz maksymalna wysokość nad terenem niezbędna do wykonania planowanych figur akrobacyjnych oraz planowany zestaw figur akrobacyjnych.

Wszyscy piloci, w tym również zagraniczni, aby mogli brać udział w akrobacji lotniczej, muszą się okazać się uprawnieniem do akrobacji wpisanymi do licencji.

Brak wpisu uprawnienia do akrobacji lotniczej w licencji pilota zagranicznego nie oznacza, że nie będzie mógł wykonywać lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego jeżeli będzie posiadał FDA wydane przez właściwy organ krajowy danego państwa (CAA).

Ponadto wszyscy piloci zagraniczni biorący udział w pokazie lotniczym oprócz uprawnień do akrobacji lotniczej wpisanego do licencji, powinni posiadać aktualne lotnicze pozwolenie pokazowe (LPP) (FDA), wydane przez właściwy organ krajowy (CAA) zezwalające na wykonywanie akrobacji lotniczych do określonej wysokości.

Organizator Pokazu Lotniczego oraz Dyrektor Pokazu Lotniczego nie mogą wnioskować do Prezesa Urzędu o obniżenie wysokości poniżej wydanej w FDA przez właściwy organ krajowy danego państwa (CAA).

Jeżeli pilot zagraniczny posiada uprawnienie do akrobacji lotniczej wpisane do licencji, ale nie posiada FDA wydane przez właściwy organ krajowy danego państwa (CAA), wówczas Dyrektor Pokazu Lotniczego jest zobowiązany przeprowadzić z pilotem trening, w którym będzie w stanie określić, czy pilot może bezpiecznie wykonywać loty akrobacyjne w strefie pokazu lotniczego. Dyrektor pokazu po zakończeniu treningu jest zobowiązany sporządzić odpowiednią adnotację, którą dołącza do Programu Pokazu Lotniczego.

Jeżeli pilot zagraniczny nie posiada FDA wydane przez właściwy organ krajowy danego państwa (CAA) oraz nie posiada wpisu do licencji uprawniającego do wykonywania akrobacji lotniczej, jeżeli jednak pilot udokumentuje swoje doświadczenie w akrobacji lotniczej np.: mistrzostwa kraju, Europy, czy Mistrzostwach Świata, wówczas Dyrektor Pokazu Lotniczego jest zobowiązany przeprowadzić z pilotem trening w którym będzie w stanie określić, czy pilot może bezpiecznie wykonywać loty akrobacyjne w strefie pokazu lotniczego. Dyrektor pokazu

po zakończeniu treningu jest zobowiązany sporządzić odpowiednią adnotację, którą dołącza do Programu Pokazu Lotniczego.

Wykonywanie lotów akrobacyjnych podczas pokazu lotniczego na obniżonej wysokości tj. poniżej 300 m wymaga się od pilotów zagranicznych przedstawienia lotniczego pozwolenia pokazowego FDA zezwalającego na wykonywanie lotów akrobacyjnych w strefie pokazu na obniżonej wysokości do wysokości wskazanej w FDA. Lotnicze pozwolenie pokazowe dla poszczególnego pilota wydaje Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej na wniosek Organizatora Pokazu Lotniczego.

W przypadku braku FDA wykonywanie lotów akrobacyjnych podczas pokazu lotniczego na obniżonej wysokości tj. poniżej 300 m wymaga się przedstawienia doświadczenia pilota w akrobacji lotniczej np.: mistrzostwa kraju, Europy, czy Mistrzostwach Świata. Obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych podczas pokazu poniżej 300 m. nad terenem dla poszczególnego pilota oraz na poszczególny rodzaj oraz typ statku powietrznego, kategoria prędkościowa statku powietrznego wydaje Prezes Urzędu w drodze decyzji administracyjnej na wniosek Organizatora Pokazu Lotniczego.

Taki sam tok postępowania dotyczy polskich pilotów, którzy posiadają zagraniczną licencję, tak jakby byli zagranicznymi pilotami.

Organizator Pokazu Lotniczego występując do Prezesa Urzędu o obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych poniżej 300 m nad terenem w strefie pokazu lotniczego dla pilotów zagranicznych na określonym rodzaju

oraz typie statku powietrznego jest zobowiązany przedstawić wraz z wnioskiem skany licencji, skany FDA.

6.1.6.40. Podczas pokazu lotniczego są planowane loty statków bezzałogowych

Organizator Pokazu Lotniczego oraz Dyrektor Pokazu Lotniczego zobowiązani są dokonać wizji lokalnej proponowanego obszaru wykonywania lotów bezzałogowymi statkami powietrznymi oraz modelami, aby zlokalizować istniejące i przewidywane zagrożenia. Organizator Pokazu Lotniczego oraz Dyrektor Pokazu Lotniczego zapewniają, aby każdy model latający lub bezzałogowy statek powietrzny będący w dyspozycji operatora był używany w sposób nie stwarzający zagrożenia dla osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Podczas pokazów lotniczych loty mogą wykonywać modele latające oraz bezzałogowe statki powietrzne o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 25 kg, wyłącznie w operacjach w zasięgu wzroku, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 33 ust. 2 i 4 ustawy Prawo lotnicze.

Minimalną odległość linii pokazu lotniczego od strefy dla publiczności dla modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych określa załącznik nr 5 do Rozporządzenia w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych.

Operator modelu latającego lub bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, że model ten lub statek dają pierwszeństwo drogi innym użytkownikom przestrzeni powietrznej.

6.1.6.41. Podczas pokazu lotniczego są planowane przeloty/loty balonów

Organizator Pokazu Lotniczego oraz Dyrektor Pokazu Lotniczego zobowiązani są dokonać wizji lokalnej proponowanego obszaru wykonywania przelotów/lotów balonami, aby zlokalizować istniejące i przewidywane zagrożenia szczególnie w zakresie: wymagań dotyczących przygotowania, dużej powierzchni do rozłożenia, przygotowania się do napełniania, napełniania balonu, startu, lotu swobodnego, lotu na uwięzi, lądowania.

Minimalna separacja odległościowa od pracujących śmigieł samolotów, pracujących silników odrzutowych lub pracujących wirników śmigłowców do strefy startu i lądowania balonów, sterowców wynosi, co najmniej 250 metrów, pod warunkiem, że kierunek wiatru nie będzie spychał powstającego śladu aerodynamicznego za statkami powietrznymi, podmuchu od silników odrzutowych oraz zawirowania od śmigieł w kierunku strefy startu i lądowania, ponieważ są one bardzo podatne na turbulencje powietrza.

Jeżeli lot balonu wolnego ma się odbywać na wysokości powyżej 300 m nad terenem połączony ze zrzutem skoczków spadochronowych, wszystkie osoby w balonie muszą być wyposażone w spadochrony ratownicze.

Imitację zawodów lotniczych na balonach wykonuje się wyłącznie w ramach pokazu lotniczego z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych lotów zawodniczych oraz uprawnień i doświadczenia pilotów, wykonuje się je po ustaleniu minimalnych wysokości lotów przez dyrektora pokazu lotniczego.

Dyrektor pokazu lotniczego (DPL) informuje zespół pilotów balonowych biorących

udział w pokazie o wszelkich innych działaniach lotnictwa podczas pokazu lotniczego, o których wiadomo, że mają miejsce na wydarzeniu lub w jego pobliżu (np. loty helikopterem, balony na uwięzi, modele samolotów).

Loty podczas pokazów lotniczych na balonach w charakterze pilota dowódcy mogą wykonywać osoby, które ukończyły 18 lat. Każdy balon musi być wyposażony w sprawny cyfrowy lub analogowy wysokościomierz z regulacją poziomu ciśnienia odniesienia. W analogowym wysokościomierzu pełnemu obrotowi wskazówki na skali powinna odpowiadać zmiana wysokości lotu balonu o 1000 metrów (lub 1000 stóp). Każdy inny wysokościomierz musi działać na podobnej zasadzie a jego użycie musi być zaakceptowane przez dyrektora pokazu lotniczego. Wysokościomierz powinien być umieszczony tak, by jego wskazania mogły być łatwo odczytywane przez obserwatora znajdującego się w koszu. Gdy zawodnik osiągnie pełną gotowość do startu i balon ma wyporność dodatnią, powinien zasygnalizować ten fakt kierownikowi lotów. Gdy kierownik lotów potwierdzi gotowość, uczestnik pokazu lotniczego powinien przez cały czas utrzymywać gotowość do startu. O ile jest to możliwe kierownik lotów powinien wypuszczać balony w sygnalizowanej przez ich załogi gotowości do startu.

Zezwolenie udzielone przez kierownika lotów nie zwalnia zawodnika od całkowitej odpowiedzialności za sposób wykonania startu, w tym wybranie takiego momentu rozpoczęcia wznoszenia, aby uniknąć wszelkich przeszkód i nie przeszkadzać innym uczestnikom oraz bezpiecznie kontynuować lot.

Każdy pilot musi być pewien, że posiada odpowiednią załogę do obsługi balonu. Musi

być pewien, że wszyscy zaangażowani w obsługę balonu zostali odpowiednio poinstruowani pod względem bezpieczeństwa. Napełnianie balonu na ziemi i jego ekspozycja musi być prowadzona przy zastosowaniu uwięzi uniemożliwiającej niezamierzone przemieszczanie się balonu oraz z uwzględnieniem warunków, które uniemożliwią zagrożenie dla załogi, balonu oraz osób i mienia osób trzecich.

Lądowanie balonu nie może być przeprowadzane w kierunku na bliskie przeszkody terenowe;

Piloci muszą dopilnować, aby posiadali ważne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej – OC, ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych NNW, w tym ubezpieczenie obejmujące udział w lotach pokazowych.

Loty balonami podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać wyłącznie: piloci balonów posiadający nalot, co najmniej 25 godzin w charakterze dowódcy balonu gazowego lub balonu na ogrzane powietrze, w tym nalot co najmniej 5 godzin w charakterze dowódcy statku powietrznego, na którym wykonują lot podczas pokazu lotniczego.

Minimalna odległość balonu podczas startu do lotu wolnego od strefy dla publiczności nie powinna znajdować się bliżej niż 30 metrów oraz minimalna wysokość nad publicznością powinna wynosić, co najmniej 25 m podczas lotu wznoszącego, jeżeli kierunek wiatru nie pozwala ominąć strefy dla publiczności.

Minimalna odległość linii pokazu dla balonu w locie poziomym od strefy dla publiczności podczas prezentacji w locie nie powinna znajdować się bliżej niż 30 metrów.

Nie ustala się minimalnej wysokości lotu balonem podczas prezentacji w locie, wykonuje się je po ustaleniu minimalnych wysokości lotu przez dyrektora pokazu lotniczego w dniu pokazu. Minimalne warunki atmosferyczne dla balonu w locie wolnym, biorących udział w pokazie lotniczym podczas prezentacji w locie wynoszą: podstawa chmur 300 m, odległości od chmur nie mniejszej niż 300 m w pionie, widzialność 3 km przy zachmurzeniu nie większym niż 6/8. Loty balonowe mogą odbywać się w warunkach meteorologicznych w nocy pozwalających na utrzymanie się balonu w przewidzianym przed lotem rejonu oraz przy:

- a) widoczności nie mniejszej niż 5 km;
- b) z dala od chmur z widocznością ziemi lub wody;
- c) przy podstawie chmur nie mniejszej niż 500 m.

Minimalne warunki atmosferyczne dla statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym mogą być podwyższone dla poszczególnych statków powietrznych, w zależności od ich charakterystyk, w szczególności ich osiągnięć lotniczo-technicznych zawartych w instrukcjach eksploatacji tych statków powietrznych.

6.1.6.42. Podczas pokazu lotniczego są planowane loty balonów na uwięzi

Organizator Pokazu Lotniczego oraz Dyrektor Pokazu Lotniczego zobowiązani są dokonać wizji lokalnej proponowanego obszaru ustawienia balonów na uwięzi, aby zlokalizować istniejące i przewidywane zagrożenia, szczególnie pod kątem powstania przeszkody lotniczej dla wykonywanych operacji lotniczych przez statki powietrzne podczas pokazu lotniczego. Minimalna se-

paracja odległościowa od pracujących śmigieł samolotów, pracujących silników odrzutowych lub pracujących wirników śmigłowców do strefy balonów na uwięzi wynosi, co najmniej 250 metrów pod warunkiem, że kierunek wiatru nie będzie spychał powstającego śladu aerodynamicznego za statkami powietrznymi, podmuchu od silników odrzutowych oraz zawirowania od śmigieł w kierunku strefy startu i lądowania, ponieważ są one bardzo podatne na turbulencje powietrza. Napełnianie balonu na ziemi i jego ekspozycja musi być prowadzona przy zastosowaniu uwięzi uniemożliwiającej niezamierzone przemieszczanie się balonu oraz z uwzględnieniem warunków, które uniemożliwią zagrożenie dla załogi, balonu oraz osób i mienia osób trzecich.

6.1.6.43. Wydarzenie/pokaz lotniczy będzie obsługiwane przez komentatora

Istotne jest stworzenie efektywnych i wiarygodnych mechanizmów komunikacji społecznej. Koordynator odpowiedzialny za komunikację społeczną powinien być zaangażowany w każdy etap przygotowania imprezy. To on jest odpowiedzialny za przekaz stosownych informacji do komentatora. Jest to tym istotniejsze, że w wypadku zaistnienia jakiegokolwiek kryzysu, a szczególnie kryzysu będącego np.: skutkiem ataku terrorystycznego, możliwość uspokojenia nastrojów paniki oraz przekazania informacji o stosowanych środkach przywracania ładu i porządku publicznego może stać się jednym z najważniejszych narzędzi, jakimi dysponować będą organizatorzy imprezy oraz osoby odpowiedzialne za jej bezpieczeństwo. Bezpieczeństwo imprez masowych we współczesnym świecie zmierza w kierunku budowania systemów zabez-

pieczeń na miarę ochrony elementów infrastruktury krytycznej. Muszą zostać opracowane czytelne procedury, kto i jakie informacje przekazuje do komentatora w razie wystąpienia zagrożenia. Jeżeli istnieje taka konieczność, to Organizator Pokazu Lotniczego powinien powołać centrum informacyjne, które będzie odpowiedzialne w czasie trwania imprezy masowej za gromadzenie, analizę informacji oraz stosowny przekaz. Centrum informacyjne powinno znajdować się w tym samym miejscu, w którym rozlokowane zostało centrum dowodzenia i komunikacji. Wśród zadań Centrum informacyjnego może znaleźć się także nawiązanie odpowiedniej współpracy z operatorami sieci telefonicznych na wypadek konieczności nagłego zastosowania środków nadzoru operacyjnego (np. w wypadku telefonu z informacją o podłożeniu ładunku wybuchowego). Zależnie od rodzaju imprezy masowej, której zabezpieczenie jest przygotowywane, osoby planujące środki bezpieczeństwa powinny uwzględnić możliwość wystąpienia konieczności użycia jednostek taktycznych, na przykład pododdziałów antyterrorystycznych.

6.1.6.44. Przygotowanie tekstów zapowiedzi awaryjnych wygłaszanych dla publiczności, w sytuacjach zagrożenia

Istotne jest stworzenie efektywnych i wiarygodnych mechanizmów komunikacji społecznej poprzez przygotowanie gotowych tekstów do awaryjnego – niezwłocznego wygłoszenia przez komentatora dla publiczności.

6.1.6.45. Zapewnienie ciągłej rejestracji lotów, tj. obraz (dzień/noc) i dźwięk oraz prowadzonej korespondencji radiowej

(jeżeli występuje więcej niż 3 SP z napędem silnikowym)

Organizator pokazu lotniczego, w którym uczestniczą więcej niż 3 statki powietrzne z napędem silnikowym, zapewnia ciągłą rejestrację lotów przy użyciu urządzeń rejestrujących obraz i dźwięk oraz nagrywa korespondencję radiową prowadzoną podczas pokazu lotniczego.

Rejestrację lotów, o której mowa w ust. 2, wykonuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 11 ust. 9 ustawy z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych.

Kopię zapisu rejestracji lotów, o której mowa w ust. 3, organizator pokazu lotniczego przechowuje w swoich zasobach archiwach przez okres 12 miesięcy od czasu zakończenia pokazu lotniczego. Na wezwanie Prezesa Urzędu, PKBWL, prokuratury lub sądu stosownie przesyła oryginał zapisu, natomiast kopie pozostawia w swoim archiwum.

Przepisów nie stosuje się do pokazu lotniczego, w którym biorą udział wyłącznie państwowe statki powietrzne, organizowanego na terenach będących w trwałym zarządzie jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej albo ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych lub przez nich nadzorowanych oraz do pokazu lotniczego, którego organizatorami są te jednostki.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie sposobu utrwalania przebiegu imprezy masowej. Stan prawny aktualny na dzień: 13.03.2018 Dz.U.2011.16.73 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia

10 stycznia 2011 r. w sprawie sposobu utrwalania przebiegu imprezy masowej.

Utrwalanie przebiegu imprezy masowej odbywa się z poszanowaniem godności i prawa do intymności uczestników imprezy masowej oraz zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych. Przy wejściu na teren imprezy masowej umieszcza się informację o prowadzonej w trakcie trwania tej imprezy rejestracji obrazu i dźwięku.

6.1.6.46. Opracowanie wraz z dyrektorem pokazu lotniczego procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych (np. ERP) wraz z zakresami odpowiedzialności

Wypadki lotnicze są rzadkością, dlatego też niewielu Organizatorów pokazów lotniczych jest właściwie przygotowanych na taką ewentualność.

Procedury reagowania awaryjnego przedstawione w podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (SMM) ICAO Doc. 9859 dla organizacji mają również zastosowanie do planowania, organizowania i przeprowadzenia pokazu lotniczego. Procedury awaryjne należy dostosować do wielkości, miejsca i charakteru pokazu lotniczego z uwzględnieniem wyników wcześniej przeprowadzonej wizji lokalnej miejsca pokazu lotniczego. W planowaniu awaryjnym należy w szczególności wskazać osoby odpowiedzialne za konkretne zadania.

Ogólny proces tworzenia Planowania Reagowania Awaryjnego jest przedstawiony poniżej. Występujący w tekście zwrot „organizacja” można odnieść do Organizatora Pokazu Lotniczego.

1. Wiele organizacji nie ma skutecznych planów zarządzania zdarzeniami w trakcie lub po sytuacji awaryjnej lub kryzysowej. To jak organizacja sobie radzi w następstwie

wypadku lub innej sytuacji awaryjnej, może zależeć od tego, jak dobrze organizacja radzi sobie w ciągu kilku pierwszych godzin i dni po większym zdarzeniu dotyczącym bezpieczeństwa. Plan reagowania awaryjnego (ERP) podaje w zarysie, co należy zrobić po wypadku lub sytuacji awaryjnej w lotnictwie, a także wskazuje odpowiedzialność personalną, kto jest odpowiedzialny za każdą przeprowadzoną akcją. U różnych dostawców produktów i usług, takie planowanie awaryjne może być znane pod różnymi określeniami, takimi jak plan na ewentualność nieprzewidzianego zdarzenia (contingency plan), plan zarządzania kryzysowego (crisis management) i plan wsparcia ciągłej zdatości do lotu (continuing airworthiness support plan). W tym podręczniku, na dany plan nieprzewidzianego zdarzenia, którego posiadania oczekujemy od dostawców usług lotnictwa i których produkty/usługi mogą rzutować na bezpieczeństwo lotnicze, używane jest określenie rodzajowe – plan reagowania awaryjnego (emergency response plan - ERP).

2. Choć istnieje tendencja myślenia o planowaniu reagowania awaryjnego, taka, że przytrafiają się tylko operacjom z udziałem statku powietrznego lub na lotnisku, zazwyczaj na skutek wypadku samolotu, można równie dobrze oczekiwać takiego planowania od innych dostawców usług lotnictwa. W przypadku dostawców ATS, awaria może obejmować wyłączenie elektryczności lub utratę radaru, łączności lub innych głównych elementów infrastruktury. Dla organizacji obsługi technicznej może to oznaczać poważne naruszenie wymogów zdatości do lotu, co skutkuje uzieniem floty (AOG). Dla biura projektowego lub producenta samolotów, poważna wada projektowa może doprowadzić do

globalnego AOG, co wymaga awaryjnego przeprojektowania, modyfikacji, produkcji i doposażenia (dyrektywy awaryjnej zdolności do lotu). Tam gdzie istnieje możliwość, że operacje lotnicze lub działania organizacji będą narażone na szwank przez inne kryzysy lub sytuacje awaryjne pochodzące ze źródeł zewnętrznych, jak zdrowie publiczne, zagrożenia chorobami, takie scenariusze powinna organizacja również odpowiednio uwzględnić w swoim lotniczym ERP. Stąd, ERP jest w istocie integralnym komponentem procedury zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa w organizacji, który ma zająć się wszystkimi możliwymi awariami związanymi z bezpieczeństwem lub jakością, kryzysami lub wydarzeniami, gdyż produkty lub usługi organizacji mogą się przyczyniać do stworzenia sytuacji sprzyjającej ryzyku, lub kojarzenia się z nimi. ERP powinien zająć się wszystkimi możliwymi/prawdopodobnymi scenariuszami i powinien dawać odpowiednie działania łagodzące lub mieć takie procesy na miejscu, tak, aby organizacja, jego klienci, społeczeństwo i/lub przemysł, mogli mieć lepszy poziom zapewniania bezpieczeństwa a także ciągłości usług.

3. Udana reakcja na sytuację awaryjną zaczyna się od skutecznego planowania. ERP daje podstawę dla stosowania systematycznego podejścia do zarządzania sprawami organizacji w następstwie znacznego nieplanowanego wydarzenia - w najgorszym wypadku, poważnego zdarzenia.

4. Celem ERP jest zapewnienie:

- a) udzielenie władzy nad sytuacją awaryjną;
- b) przydzielenia odpowiedzialności w sytuacji awaryjnej;
- c) dokumentacji procedur i procesów w sytuacjach awaryjnych;

- d) koordynacji działań ratowniczych, wewnętrznie i z podmiotami zewnętrznymi;
- e) bezpiecznego kontynuowania działań zasadniczych podczas zajmowania się sytuacją awaryjną;
- f) proaktywnej identyfikacji wszystkich możliwych scenariuszy awaryjnych wydarzeń/scenariuszy i ich odnośnych działań łagodzących itp.

5. Aby ERP był skuteczny, powinien:

- a) być odpowiedni do wielkości, charakteru i złożoności organizacji;
- b) być łatwo dostępny dla wszystkich odpowiednich pracowników i innych organizacji;
- c) zawierać listy kontrolne i procedury odnoszące się do konkretnych sytuacji awaryjnych;
- d) posiadać dane kontaktowe odpowiednich pracowników;
- e) być regularnie testowany poprzez ćwiczenia;
- f) być okresowo przeglądany i uaktualniany, gdy zmieniają się detale itp.

Treść planu ERP.

6. Normalnie, ERP będzie dokumentowany w formie podręcznika, który powinien przedstawiać zakresy odpowiedzialności, role i działania różnych agencji i personelu zaangażowanego w rozwiązywaniu konkretnych sytuacji awaryjnych. ERP powinien uwzględnić takie okoliczności jak:

- a) Obowiązujące koncepcje działań (Governing policies). ERP powinien zapewnić kierunek reagowania na zagrożenia, takie jak obowiązujące prawa i przepisy dotyczące badań zdarzeń, porozumień z władzami lokalnymi, koncepcjami działań firmy i priority.
- b) Organizacja. (Organization). ERP powinien dawać zarys intencji kierownictwa w

odniesieniu do reagującej organizacji, poprzez:

1) określenie, kto będzie przewodził i kto będzie przypisany do zespołów reagowania;

2) określenie ról i obowiązków pracowników przypisanych do zespołów reagowania;

3) wyjaśnienie, po jakich liniach ma się odbywać raportowanie o zwierzchności;

4) utworzenie centrum zarządzania awaryjnego (EMC);

5) ustanowienie procedur dla przyjmowania dużej liczby próśb o informacje, zwłaszcza w ciągu pierwszych kilku dni po większym wypadku;

6) wyznaczenie rzecznika do kontaktów z mediami;

7) określanie, jakie zasoby będą dostępne, w tym wskazanie władz finansowych dla działań natychmiastowych;

8) wyznaczenie przedstawiciela firmy do wszystkich formalnych badań podejmowanych przez urzędników krajowych;

9) ustalanie planu wydzwaniania do kluczowych pracowników.

Do przedstawiania, kto jaką ma funkcję w organizacji oraz jak się ze sobą komunikują, możliwe jest używanie schematu organizacyjnego.

c) Powiadomianie (Notifications) .

Plan powinien wyszczególniać, kto w organizacji powinien być powiadomiony o sytuacji awaryjnej, kto dokona powiadomień na zewnątrz i jakim sposobem. Należy rozważyć poniższe potrzeby powiadamiania:

1) zarządzających;

2) organów krajowych (poszukiwania i ratownictwa, organu legislacyjnego, zespołu ds. badania wypadków itp.);

3) lokalnych służb reagowania w sytuacjach awaryjnych (władze lotniskowe,

straż pożarna, policja, pogotowie ratunkowe, agencje medyczne itp.);

4) krewnych ofiar (delikatna kwestia, ponieważ w wielu Państwach, tym zajmuje się policja);

5) personel firmy;

6) mediów; oraz

7) prawników, księgowych, ubezpieczycieli itp.

d) Reakcja początkowa . W zależności od okoliczności, do miejsca wypadku może być wysłany zespół reagowania początkowego by powiększyć zasoby lokalne i nadzorować interesy organizacji. Czynniki, które należy dla takiego zespołu uwzględnić:

1) Kto powinien przewodzić zespołowi reagowania początkowego?

2) Kto powinien być włączony do zespołu reagowania początkowego?

3) Kto powinien mówić w imieniu organizacji na miejscu wypadku?

4) Co byłoby wymagane, jeśli chodzi o specjalistyczny sprzęt, odzież, dokumentację, transport, zakwaterowanie itp.?

e) Pomoc dodatkowa. Pracownicy o odpowiednim przeszkoleniu i doświadczeniu mogą dać przydatne wsparcie podczas przygotowywania, realizowania i uaktualniania ERP organizacji. Ich fachowość może być przydatna w takich zadaniach planowania i realizowania, jako:

1) występujących w charakterze pasażerów i klientów w ćwiczeniach;

2) opiekunowie osób i stron trzecich, które przeżyły;

3) osoby kontaktujące się z najbliższymi rodzinami, władzami itd.

f) Centrum zarządzania sytuacjami awaryjnymi (EMC). Normalnie, EMC (w trybie oczekiwania) może być ustanowione w siedzibie organizacji, gdy tylko będą spełnione kryteria aktywacji. Dodatkowo, można ustanowić posterunek dowodzenia (CP) na

miejscu awarii lub w pobliżu. ERP powinien zająć się tym jak mają być spełnione poniższe wymagania:

- 1) obsada (być może w początkowym okresie reakcji przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu);
- 2) sprzęt łączności (telefony, faks, Internet itd.);
- 3) wymagania dotyczące dokumentacji, utrzymanie dzienników działań podczas zdarzeń awaryjnych;
- 4) konfiskata zapisów firmy nt. zdarzenia;
- 5) wyposażenie biurowe i materiały eksploatacyjne; oraz
- 6) dokumenty referencyjne (takie jak listy kontrolne i procedury reagowania w sytuacjach awaryjnych, podręczniki firmy, plany awaryjne lotnisk i spisy telefonów).

Usługi centrum kryzysowego mogą być zamawiane przez linie lotnicze lub inne organizacje specjalistyczne po to, by zadbać o interesy dostawcy usług w sytuacji kryzysowej poza bazą macierzystą. Normalnie, personel firmy wspomogę wynajęte centrum możliwie w jak najszybszy sposób.

g) Zapisy. Oprócz potrzeby organizacji prowadzenia dzienników wydarzeń i działań, od organizacji będzie się wymagać by dostarczała informacji do jakiegokolwiek państwowego zespołu dochodzeniowego. ERP powinien objąć następujące rodzaje informacji wymaganych przez badaczy:

- 1) wszystkie odpowiednie zapisy dotyczące danego produktu lub usługi;
- 2) wykazy punktów kontaktowych i wszelki personel mający związek z wydarzeniem;
- 3) notatki ze wszystkich wywiadów (i ich treść) z każdym, kto miał związek z wydarzeniem;

4) wszelkie fotograficzne lub inne dowody.

h) Miejsce wypadku . Gdy wypadek jest poważny, przedstawiciele wielu władz mają uzasadnione powody, by posiadać dostęp do miejsca wypadku i zająć się ofiarami śmiertelnymi, na przykład: policji, straży pożarnej, ratownictwa medycznego, władz lotniskowych, patolodzy, badacze wypadków reprezentujący Państwo, agencje pomocy jak Czerwony Krzyż, a nawet media. Chociaż koordynacja działań tych zainteresowanych stron jest obowiązkiem policji Państwa i/lub organu prowadzącego postępowanie, dostawca usług powinien wyjaśnić następujące aspekty działań na miejscu wypadku:

- 1) powołanie wysokiej rangi przedstawiciela firmy na miejscu wypadku, jeżeli:
 - w macierzystej bazie;
 - z dala od bazy macierzystej;
 - na morzu lub w państwie obcym;
- 2) zarządzanie dotyczące ofiar, które przeżyły;
- 3) potrzeby krewnych ofiar;
- 4) zabezpieczenie szczątków statku powietrznego;
- 5) postępowanie ze szczątkami ludzkimi i majątkiem osobistym osób zmarłych;
- 6) zachowanie dowodów;
- 7) udzielanie pomocy (jeśli będzie wymagana) organom śledczym;
- 8) usunięcie i pozbycie się szczątków statku powietrznego itd.

i) Media.

To jak firma reaguje na media może mieć wpływ na to jak się firma podźwignie po wydarzeniu. Wymagany jest jasny kierunek, dotyczący na przykład tego :

- 1) jakie informacje są chronione przez ustawę (dane FDR, CVR i nagrania ATC, zeznania świadków itd.);

2) kto może wypowiadać się w imieniu organizacji w jego siedzibie i na miejscu wypadku (kierownik ds. kontaktów, dyrektor naczelny lub inny CEO, kierownik, właściciel);

3) kto przygotowuje oświadczenia, jako odpowiedzi natychmiastowe na zapytania mediów;

4) jakie informacje mogą być udostępnione (czego należy unikać);

5) po jakim czasie i jaka będzie treść wstępnego oświadczenia firmy;

6) kiedy media będą otrzymywać uaktualnienia dotyczące zajścia.

j) Dochodzenia formalne . Należy dostarczyć firmie wskazówek jak jej personel ma postępować z badaczami wypadku, którzy reprezentują Państwo i policję.

k) Pomoc rodzin o m. ERP powinien również zawierać wytyczne dotyczące podejścia organizacji do pomagania ofiarom wypadku lub organizacjom konsumenckim. Wytyczne te mogą obejmować takie rzeczy jak:

1) wymagania Państwa, by świadczyć usługi pomocowe;

2) załatwianie podróży i zakwaterowania osobom pragnącym przybyć na miejsce zdarzenia;

3) poinformowanie, kto jest koordynatorem programu oraz wskazanie punktu(ów) spotkaniowych z ofiarami/klientami;

4) udzielanie informacji najświeższych;

5) tymczasowa pomoc ofiarom lub klientom.

Uwaga. – Okólnik nr 285 ICAO zawiera dalsze wytyczne dotyczące pomocy ofiarom wypadków samolotowych i ich rodzinom.

l) Przegląd powypadkowy. Trzeba podać wskazówkę, że po sytuacji awaryjnej, kluczowy personel ma przeprowadzić pełną odprawę i ma zarejestrować

wszystkie istotne wnioski z ww. sytuacji, które mogą prowadzić do zmian w ERP i w związanych z nim procedurach.

Listy kontrolne

7. Każdy, kto uczestniczył w początkowej fazie w dużym wypadku lotniczym będzie w jakimś stopniu cierpieć na pewien stopień dezorientacji. Dlatego proces reakcji na sytuację awaryjną uwzględnia zastosowanie listy kontrolnej. Takie listy kontrolne mogą stanowić integralną część podręcznika operacyjnego firmy lub podręcznika reagowania awaryjnego. Aby były skuteczne, listy kontrolne muszą być regularnie:

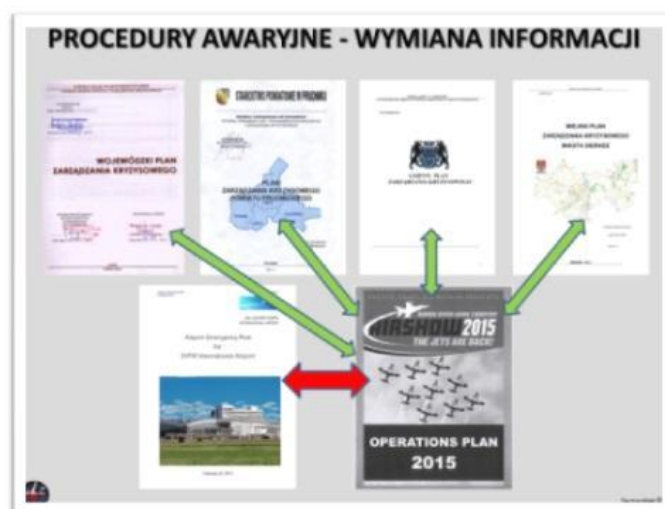
a) sprawdzane i aktualizowane (na przykład, aktualność spisu wzywania personelu przez telefon, i danych kontaktowych); oraz

b) testowane w realistycznych ćwiczeniach.

Szkolenia i ćwiczenia

8. ERP jest napisanym na papierze wskazaniem, jaka jest jego intencja. Należy wyrazić nadzieję, że ERP nigdy nie będzie przetestowany w rzeczywistych warunkach. Aby zapewnić, że te intencje będą wspierane przez umiejętności operacyjne, wymagane jest szkolenie. Ponieważ szkolenie szybko się dezaktualizuje, wskazane są regularne ćwiczenia praktyczne i teoretyczne. Niektóre części ERP, takie jak kontakt telefoniczny i plan łączności, mogą być przetestowane teoretycznie „w ławce”. Inne aspekty, takie jak działania na miejscu, wymagające udziału innych agencji/podmiotów, muszą być wykonywane praktycznie w regularnych odstępach czasu. Takie ćwiczenia mają tę zaletę, że ukazują niedostatki w planie, więc mogą być usunięte przed rzeczywistą sytuacją awaryjną. W przypadku niektórych dostawców usług, takich jak lotniska, okresowe badanie adekwatności

planu i przebiegu ćwiczeń sytuacji awaryjnych na pełną skalę mogą być obowiązkowe.



6.1.6.47. Powołanie Zespołu Reagowania Awaryjnego ZRA

Organizator w zależności od wielkości pokazu lotniczego może powołać Zespół Reagowania Awaryjnego w oparciu o zidentyfikowane zagrożenia bezpieczeństwa oraz przeprowadzoną analizę ryzyka pokazu lotniczego. Przy planowaniu pokazu lotniczego Organizator uwzględnia przepisy:

- ustawy - Prawo lotnicze,

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20230000122>

DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ Warszawa, dnia 16 stycznia 2023 r. Poz. 122 OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o zarządzaniu kryzysowym

Załącznik do obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 grudnia 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 122)

USTAWA

z dnia 26 kwietnia 2007 r.

o zarządzaniu kryzysowym

Art. 1. Ustawa określa organy właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego oraz ich zadania i zasady działania w tej dziedzinie, a także zasady finansowania zadań zarządzania kryzysowego.

Art. 3. *Ileokroć w ustawie jest mowa o:*

1) *sytuacji kryzysowej – należy przez to rozumieć sytuację wpływającą negatywnie na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, wywołującą znaczne ograniczenia w działaniu właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków;*

2) *infrastrukturze krytycznej – należy przez to rozumieć systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców. Infrastruktura krytyczna obejmuje m. in. systemy:*

g) ochrony zdrowia,

h) transportowe,

i) ratownicze.

zespół przedsięwzięć na wypadek sytuacji kryzysowych, a w tym: a) zadania w zakresie monitorowania zagrożeń, b) tryb uruchamiania niezbędnych sił i środków, uczestniczących w realizacji planowanych przedsięwzięć na wypadek sytuacji kryzysowej, c) procedury reagowania kryzysowego, określające sposób postępowania w sytuacjach kryzysowych, d) współdziałanie między siłami, o których mowa w lit. b;

plan główny zawierający: a) charakterystykę zagrożeń oraz ocenę ryzyka ich wystąpienia, w tym dotyczących infrastruktury krytycznej, oraz mapy ryzyka i mapy zagrożeń, b) zadania i obowiązki uczestników zarządzania kryzysowego w formie siatki bezpieczeństwa, c) zestawienie sił i środków planowanych do wykorzystania w sytuacjach kryzysowych, d) zadania określone planami działań krótkoterminowych, o których mowa w art. 92 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, z późn. zm.1))

Art. 5. 2. *W skład planów zarządzania kryzysowego wchodzi następujące elementy:*

1) *plan główny zawierający:*

a) charakterystykę zagrożeń oraz ocenę ryzyka ich wystąpienia, w tym dotyczących infrastruktury krytycznej, oraz mapy ryzyka i mapy zagrożeń,

b) zadania i obowiązki uczestników zarządzania kryzysowego w formie siatki bezpieczeństwa,

c) zestawienie sił i środków planowanych do wykorzystania w sytuacjach kryzysowych,

d) zadania określone planami działań krótkoterminowych, o których mowa w art. 92 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973, z późn. zm.1));

2) *zespół przedsięwzięć na wypadek sytuacji kryzysowych, a w tym:*

b) tryb uruchamiania niezbędnych sił i środków, uczestniczących w realizacji planowanych przedsięwzięć na wypadek sytuacji kryzysowej,

c) procedury reagowania kryzysowego, określające sposób postępowania w sytuacjach kryzysowych,

d) współdziałanie między siłami, o których mowa w lit. b;

3) *załączniki funkcjonalne planu głównego określające:*

a) procedury realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego, w tym związane z ochroną infrastruktury krytycznej,

b) organizację łączności,

c) organizację systemu monitorowania zagrożeń, ostrzegania i alarmowania,

- d) zasady informowania ludności o zagrożeniach i sposobach postępowania na wypadek zagrożeń,
- e) organizację ewakuacji z obszarów zagrożonych,
- f) organizację ratownictwa, opieki medycznej, pomocy społecznej oraz pomocy psychologicznej,
- g) organizację ochrony przed zagrożeniami charakterystycznymi dla danego obszaru.
- h) wykaz zawartych umów i porozumień związanych z realizacją zadań zawartych w planie zarządzania kryzysowego,
- i) zasady oraz tryb oceniania i dokumentowania szkód,
- j) procedury uruchamiania rezerw państwowych,
- k) wykaz infrastruktury krytycznej znajdującej się odpowiednio na terenie województwa, powiatu lub gminy, objętej planem zarządzania kryzysowego,
- l) priorytety w zakresie ochrony oraz odtwarzania infrastruktury krytycznej.

Art. 6. 1. Zadania z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej obejmują:

5. Właściciele oraz posiadacze samoistni i zależni obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej mają obowiązek ich ochrony, w szczególności przez przygotowanie i wdrażanie, stosownie do przewidywanych zagrożeń, planów ochrony infrastruktury krytycznej oraz utrzymywanie własnych systemów rezerwowych zapewniających bezpieczeństwo i podtrzymujących funkcjonowanie tej infrastruktury, do czasu jej pełnego odtworzenia.

5a. Właściciele, posiadacze samoistni i zależni, o których mowa w ust. 5, mają obowiązek wyznaczyć, w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w art. 5b ust. 7 pkt 4, osobę odpowiedzialną za utrzymywanie kontaktów z podmiotami właściwymi w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej.

6. Jeżeli dla obiektów, instalacji, urządzeń i usług infrastruktury krytycznej istnieją, tworzone na podstawie innych przepisów, plany odpowiadające wymogom planu ochrony infrastruktury krytycznej, uznaje się, iż wymóg posiadania takiego planu jest spełniony.

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20220000453/O/D20220453.pdf> - ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY1) z dnia 1 lutego 2022 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 24 lutego 2022 r.

Poz. 453

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 1 lutego 2022 r.

w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych

Na podstawie art. 85 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898) zarządza się, co następuje:

Plan działania w sytuacji zagrożenia § 29. PDSZ dotyczy rejonu operacyjnego lotniska oraz: 1) uwzględnia operacje lotniskowe oraz inne rodzaje działalności prowadzone na lotnisku; 2) umożliwia koordynację działań ratowniczych prowadzonych w sytuacjach zagrożenia występujących w rejonie operacyjnym lotniska; 3) zawiera procedury okresowego sprawdzania adekwatności PDSZ i przeglądu wyników w celu poprawy jego skuteczności.

§ 30. 1. PDSZ zawiera procedury współpracy z odpowiednimi specjalistycznymi służbami ratowniczymi, które są uwzględniane w działaniu w sytuacjach zagrożenia, w przypadku gdy lotnisko znajduje się w pobliżu terenów trudno dostępnych, zbiorników wodnych lub terenów bagiennych, a także gdy znaczna liczba startów i lądowań ma miejsce nad tymi obszarami. 2. W przypadku lotniska znajdującego się w pobliżu terenów trudno dostępnych, zbiorników wodnych lub terenów bagiennych, PDSZ zawiera opis sposobów działania specjalistycznych służb ratowniczych. 3. W celu określenia możliwych sposobów działań ratowniczych, w szczególności w zakresie potwierdzenia zapewnienia ciągłości podawania środków gaśniczych z wymaganą wydajnością podawania, zasięgiem rzutu prądów gaśniczych oraz osiągnięciem czasów dojazdów, przeprowadza się udokumentowaną analizę obszarów, nad którymi odbywają się starty i lądowania statków powietrznych, w odległości 1000 m od progów drogi startowej i zamieszcza w PDSZ.

4. Analiza, o której mowa w ust. 3, uwzględnia: 1) rozmiary oraz typy statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze; 2) parametry taktyczno-techniczne i wyposażenie pojazdów ratowniczo-gaśniczych, w tym autopomp pożarniczych oraz armatury i osprzętu pianowego; 3) obsadę zmiany służbowej oraz wyszkolenie strażaków Isr-g; 4) rozmieszczenie oraz parametry hydrauliczne hydrantów zewnętrznych lub innych uzupełniających źródeł wody do celów przeciwpożarowych oraz rozmieszczenie dróg pożarowych i bram wjazdowych na terenie lotniska; 5) czas dojazdu Isr-g do miejsca zdarzenia lotniczego; 6) rodzaje i ilości stosowanych

środków gaśniczych; 7) czasy dojazdów oraz parametry taktyczno-techniczne i wyposażanie pojazdów pożarniczych jednostek ochrony przeciwpożarowej innych niż Isr-g.

§ 31. 1. PDSZ: 1) określa: a) podział obowiązków podmiotów uczestniczących w realizacji PDSZ, b) zakres upoważnień personelu kierowniczego lotniska do prowadzenia czynności zawartych w PDSZ, c) rodzaje przewidzianych sytuacji zagrożenia, d) kierującego działaniem ratowniczym w zależności od miejsca i rodzaju sytuacji zagrożenia, e) zadania centrum operacyjnego, f) sposób przekazywania kierowania działaniami ratowniczymi w rejonie operacyjnym lotniska, ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za kierowanie działaniem ratowniczym w zależności od miejsca i rodzaju sytuacji zagrożenia, g) sposób powołania sztabu, o którym mowa w § 35, oraz wymagania dla ruchomego stanowiska kierowania, h) organizację łączności na potrzeby działań ratowniczych; 2) zawiera: a) wskazanie podmiotów uczestniczących w realizacji PDSZ, b) uzgodnione z podmiotem uczestniczącym w realizacji PDSZ obowiązki tego podmiotu, c) dane teleadresowe do podmiotów lub osób, z którymi należy się skontaktować w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia, d) czasy reakcji Isr-g, o których mowa w § 6 ust. 1 i 4, e) mapę rejonu operacyjnego lotniska w skali 1 : 25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1 : 5000, z naniesioną siatką współrzędnych, f) informacje dotyczące dostępnego personelu oraz wyposażenia wszystkich podmiotów i służb przewidzianych do działań ratowniczych.

2. PDSZ zawiera procedury działania w sytuacjach zagrożenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, w przypadku: 1) wypadku lotniczego w rejonie operacyjnym lotniska; 2) poważnego incydentu lotniczego lub incydentu lotniczego na ziemi wymagającego działań podmiotów ratowniczych; 3) sabotażu, w tym zagrożenia bombowego w zakresie działań służb ratowniczych; 4) aktu bezprawnej ingerencji w zakresie działań służb ratowniczych; 5) zdarzenia na lotnisku, w szczególności dotyczącego materiałów niebezpiecznych, kolizji pojazdów lub wycieku paliwa; 6) pożaru obiektu budowlanego; 7) klęski żywiołowej; 8) masowego zagrożenia życia lub zdrowia chorobą zakaźną. 3. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano Isr-g, określa fazę zagrożenia w odniesieniu do procedur, o których mowa w ust. 2, i klasyfikuje je jako: 1) „wypadek lotniczy” – w przypadku wypadku lotniczego, który miał miejsce w rejonie operacyjnym lotniska; 2) „pełną gotowość” – w przypadku gdy istnieje zagrożenie poważnym lub bliskim niebezpieczeństwem i jest konieczne udzielenie natychmiastowej pomocy; 3) „lokalną gotowość” – w przypadku gdy jest konieczne zapewnienie bezpieczeństwa statkowi powietrznemu, pojazdowi, obiektowi budowlanemu lub osobie znajdującej się w ich wnętrzu albo będącej w zasięgu widzenia, która nie wymaga udzielenia natychmiastowej pomocy. 4. Zarządzający lotniskiem innym niż lotnisko, na którym zorganizowano Isr-g, opracowuje PDSZ w zakresie procedur, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2.

§ 32. Podmioty, o których mowa w art. 84 ust. 6 ustawy, zapewniają spójność własnych procedur, wynikających z właściwości danego podmiotu i określonych na podstawie przepisów szczegółowych zakresu ich kompetencji, z PDSZ.

§ 33. 1. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby prowadzone działania ratownicze nie utrudniały czynności związanych z badaniem okoliczności i przyczyn zaistniałych zdarzeń lotniczych, jeżeli nie wpłynie to na skuteczność działań ratowniczych.

2. Służby lotniskowe zarządzającego lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, na podstawie PDSZ przygotowują sposób postępowania określający zakres czynności w sytuacjach zagrożenia.

3. Zarządzający lotniskiem aktualizuje PDSZ na bieżąco oraz co najmniej raz w roku weryfikuje go pod względem jego aktualności, z uwzględnieniem ust. 5.

4. Zarządzający lotniskiem w celu oceny przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia sprawdza realizację PDSZ w formie: 1) ćwiczeń praktycznych: a) kompleksowych – prowadzonych z udziałem wszystkich podmiotów i służb przewidzianych do działań ratowniczych, ze szczególnym uwzględnieniem działań na statku powietrznym, nie rzadziej niż raz na 2 lata, b) częściowych – prowadzonych w okresie nie dłuższym niż 1 rok po danym ćwiczeniu kompleksowym, w celu sprawdzenia, czy nieprawidłowości ujawnione w czasie ćwiczenia kompleksowego zostały usunięte; 2) ćwiczeń aplikacyjnych, prowadzonych w celu sprawdzenia, czy procedury i zadania są jasne i zrozumiałe dla podmiotów i służb, które mają je realizować, oraz przetestowania nowych lub zmienionych procedur przed ich wdrożeniem lub przygotowaniem do ćwiczeń kompleksowych.

5. PDSZ jest aktualizowany lub weryfikowany pod względem jego aktualności po ćwiczeniach, o których mowa w ust. 4, oraz po każdym działaniu ratowniczym w sytuacji zagrożenia, w celu usunięcia nieprawidłowości, jeżeli wystąpiły w trakcie tych ćwiczeń lub działań ratowniczych.

DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ Warszawa, dnia 22 września 2021 r. Poz. 1737
ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾ z dnia 17 września 2021 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20210001737/O/D20211737.pdf>



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 22 września 2021 r.

Poz. 1737

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia 17 września 2021 r.

w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego

Na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 869) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółową organizację krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, zwanego dalej „ksrg”,

w zakresie:

1) funkcjonowania na obszarze powiatu, województwa i kraju; 2) walki z pożarami i innymi klęskami żywiołowymi; 3) ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i medycznego; 4) dysponowania do działań ratowniczych; 5) kierowania działaniem ratowniczym; 6) współpracy w ramach posiadanych sił i środków z właściwymi organami i podmiotami podczas zdarzeń nadzwyczajnych wywołanych zagrożeniem czynnikiem biologicznym, w tym podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym; 7) likwidacji zagrożenia, w tym w działaniach ratowniczych, w przypadku wystąpienia zdarzenia radiacyjnego; 8) prowadzenia dokumentacji działań ratowniczych oraz dokumentacji funkcjonowania ksrg; 9) organizacji odwołów operacyjnych; 10) organizacji stanowisk kierowania.

6. 1.3.50. Zostały przygotowane listy kontaktowe z numerami telefonów kluczowych osób i instytucji powiadamiania awaryjnego w sytuacjach krytycznych:

10. Organizacja łączności pomiędzy osobami funkcyjnymi i innymi podmiotami.*

Przykładowa
LISTA KONTROLNA POWIADOMIENI NUMERY TELEFONÓW
(powiadom jak najszybciej)

MOJE DANE:
NUMER TELEFONU:
NAZWA ORGANIZACJI:

(przykładowa lista powiadomień)

LOKALNE NUMERY TELEFONÓW	NUMER
PAŃSTWOWA STRAŻ POŻARNA	
OCHOTNICZA STRAŻ POŻARNA	
POLICJA	
POGOTOWIE RATUNKOWE	
SZPITAL	
PSYCHOLOG	
KONTROLA RADAROWA	
ZARZĄDZAJĄCY LOTNISKIEM	
WŁAŚCICIEL /PREZES	
TRANSPORT	
HOTEL	
AGENT UBEZPIECZENIOWY	
KRAJOWE NUMERY TELEFONÓW	NUMER
WOJEWODA/WÓJT/BURMISTRZ/władza lokalna	
CENTRUM KORDYNACJI KRYZYSOWEJ	
KONTROLA RADAROWA	
LPR	
SAR	
MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWAWCZO RATOWNICZA	
PKBWL	
ULC	
NUMERY TELEFONÓW OSÓB FUNKCYJNYCH	NUMER
DYREKTOR POKAZU osoba:	
ZASTĘPSTWO osoba:	
KIEROWNIK LOTÓW osoba:	
KIEROWNIK PROGRAMU POKAZU osoba:	
KIEROWNIK SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH osoba:	
KIEROWNIK BEZPIECZEŃSTWA osoba:	
INNE OSOBY osoba:	
INNE OSOBY osoba:	

* wypełnienie pól wymagane, składane do ULC min. na 30 dni przed dniem pokazu lotniczego

6.1.6.48. Przygotowanie identyfikatorów strefowych oraz kamizełek odblaskowych (np. w różnych kolorach, opisane) dla osób funkcyjnych



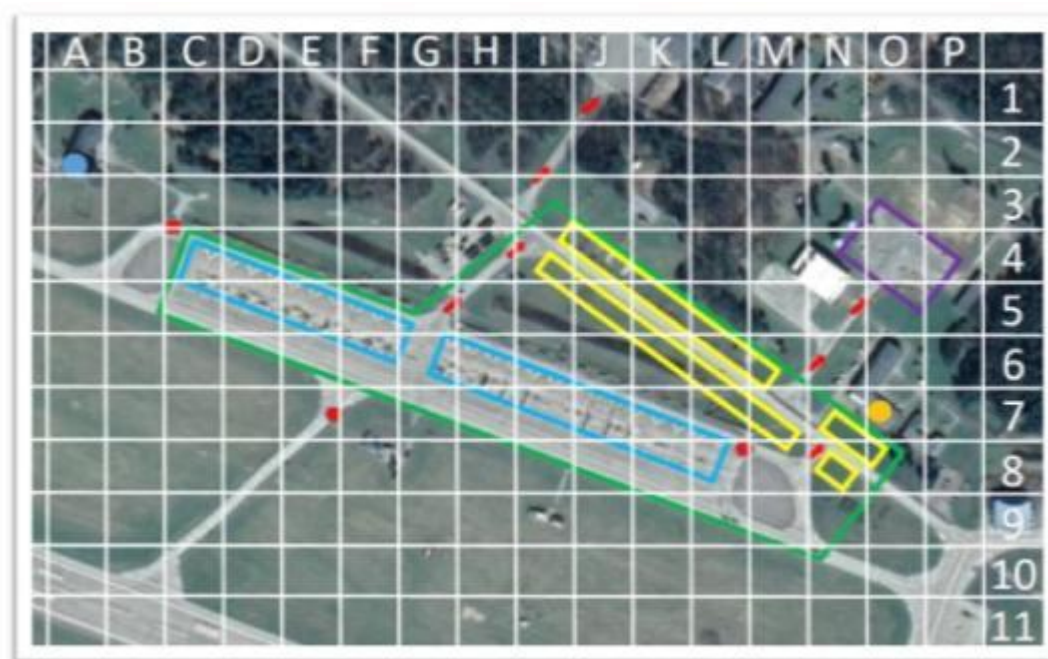
6.1.6.49. Dostarczanie do właściwych władz lokalnych program i regulamin pokazu lotniczego

Dostarczenie wszystkich istotnych informacji dotyczących organizowanego pokazu lotniczego do właściwych terytorialnie

władz lokalnych oraz służb pozwoli na alokację sił i środków do ewentualnego zabezpieczenia organizowanego pokazu lotniczego.

6.1.7. Mapy terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego

6.1.7.1. Szkic terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego z naniesioną siatką kwadratów



Szkic terenu miejsca przeprowadzenia pokazu lotniczego z naniesioną siatką kwadratów w skali nie mniejszej niż 1:25000 (*w formie kilku map, fotomap, etc.*):

6.1.7.2. Wyznaczenie strefy pokazu lotniczego

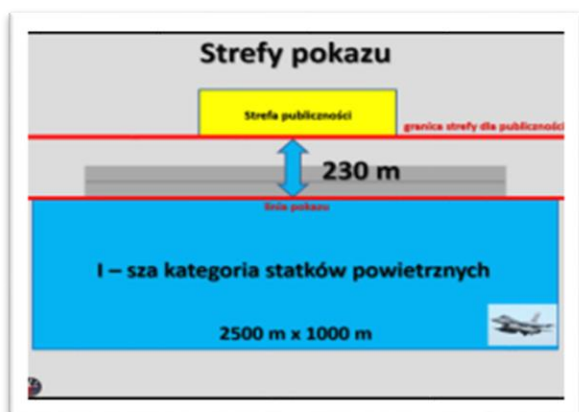
Wielkość strefy pokazu lotniczego wyznacza się w zależności od kategorii prędkościowej statków powietrznych, które będą wykonywać loty w tych strefach.

- kategoria I statków powietrznych - statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym albo turbośmigłowym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego większą niż 450 km/h (240 kt);
- kategoria II statków powietrznych - statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym, turbośmigłowym albo elektrycznym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego od 280 km/h (150 kt) do 450 km/h (240 kt);
- kategoria III statków powietrznych - statki powietrzne o napędzie tłokowym, turbinowym, turbośmigłowym albo elektrycz-

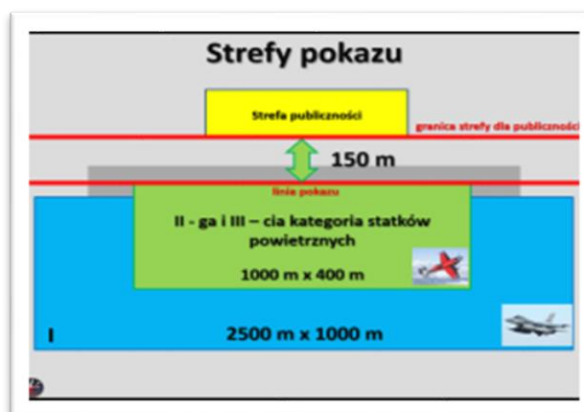
nym, osiągające podczas pokazów lotniczych maksymalną prędkość lotu poziomego mniejszą niż 280 km/h (150 kt);

Strefa pokazu lotniczego jest wyznaczana z uwzględnieniem warunków bezpiecznego wykonywania lotów przez statki powietrzne biorące udział w pokazie lotniczym oraz zgodnie z następującymi warunkami:

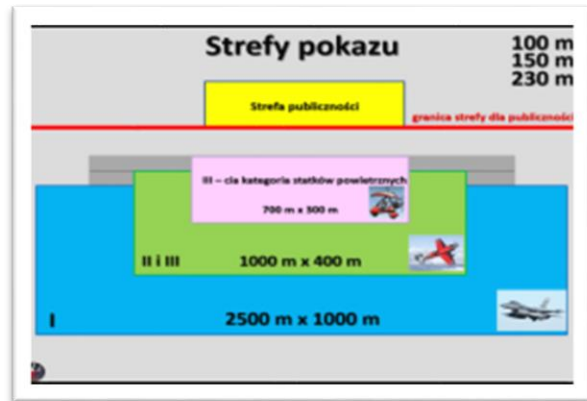
- minimalne wymiary strefy pokazu lotniczego w przypadku kategorii I statków powietrznych to 1000 m szerokości i 2500 m długości;
- minimalne wymiary strefy pokazu lotniczego w przypadku kategorii II statków powietrznych to 400 m szerokości i 1000 m długości;
- minimalne wymiary strefy pokazu lotniczego w przypadku kategorii III statków powietrznych to 300 m szerokości i 700 m długości.



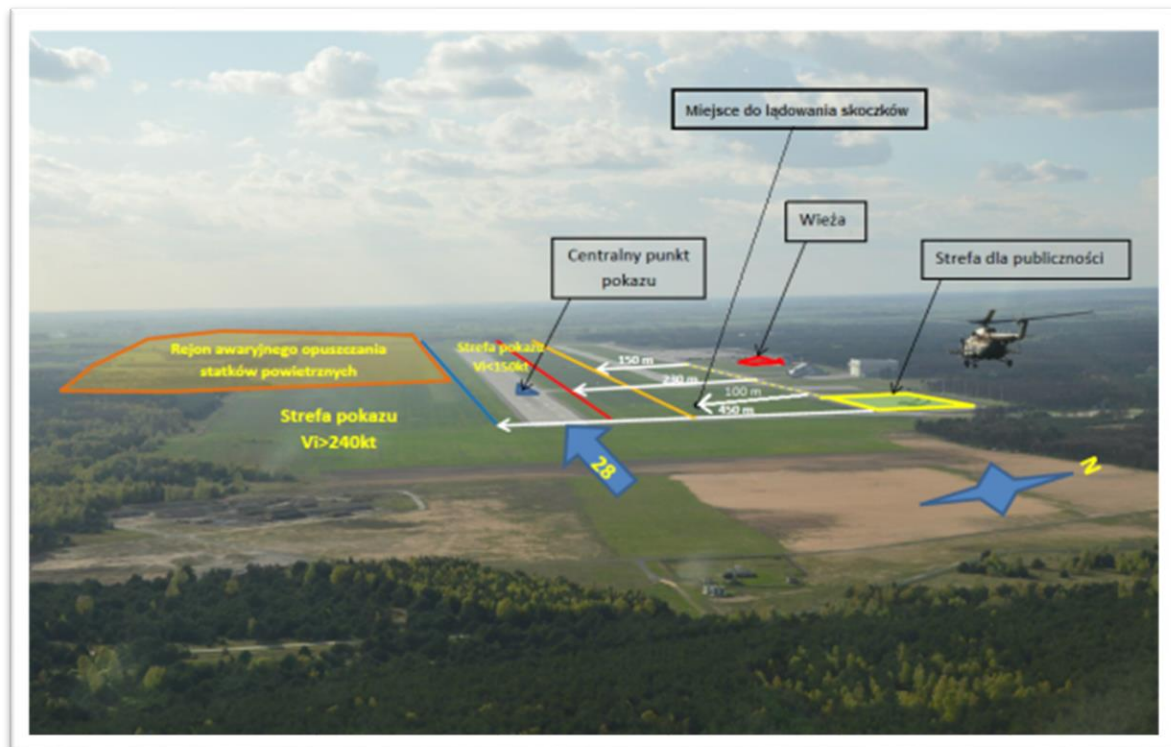
Strefa pokazu dla I kategorii statku powietrznego



Strefa pokazu dla II i III kategorii statku powietrznego



Strefa pokazu dla mieszanej kategorii statku powietrznego



Plan miejsca wykonania pokazu



Plan miejsca wykonania pokazu – rzut z góry



Wyznaczenie centralnego punktu pokazu oraz terenu imprezy masowej

6.1.7.3. Wydzielenie przestrzeni powietrznej, w której znajduje się strefa pokazu

O wydzielenie odpowiedniej przestrzeni powietrznej Organizator Pokazu Lotniczego zwraca się w stosownym czasie do PAŻP. Wielkość przestrzeni powietrznej jest uzależniona od wyznaczonej strefy pokazu lotniczego a ta z kolei jest uzależniona od kategorii prędkościowej statków powietrznych biorących udział w pokazie lotniczym. Przy planowaniu wydzielonej przestrzeni powietrznej należy wziąć pod uwagę strefy dolotowe do lotniska i wylotowe, strefy oczekiwania statków powietrznych oraz maksymalna wysokość w strefie, jakie statki powietrzne będą osiągać podczas pokazu lotniczego. UWAGA: Należy pamiętać, aby tak zaplanować wydzieloną przestrzeń powietrzną żeby można byłoby jej części zwolnić, jeżeli nie będą już wykorzystywane przez statki powietrzne np. kategorii I. Przestrzeń powietrza jest dobrem państwowym i trzeba się nią umiejętnie dzielić. Często okazuje się, że nie wszystkie strefy zaplanowane poprzedniego dnia będą rzeczywiście wykorzystywane, lub będą wykorzystane w mniejszym zakresie wysokości. Informację o faktycznej ich aktywacji możemy uzyskać dzwoniąc do ASM3 lub drogą radiową od odpowiedniego sektora FIS.

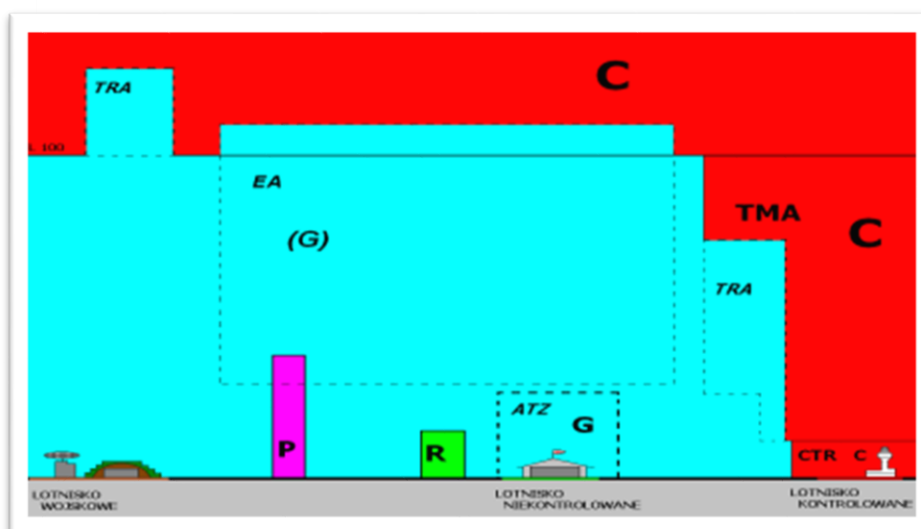
TRA - Strefa czasowo rezerwowana – Temporary Reserved Airspace - Przestrzeń powietrzna (...) w obrębie, której działania wymagają rezerwacji przestrzeni powietrznej do korzystania przez określonego użytkownika w określonym przedziale czasu oraz przez którą dopuszcza się przelot innego ruchu lotniczego po uzyskaniu zezwolenia i na łączności z właściwym organem ruchu lotniczego.

Za pomocą TRA można na przykład „wyciąć” kawałek przestrzeni kontrolowanej z TMA. Po uaktywnieniu takiej strefy staje się ona dostępna dla ruchu niekontrolowanego. Za ruch wewnątrz TRA, podobnie jak w TSA, odpowiada organizator lotów zamawiający strefę, czyli np. aeroklub.

EA – Rejon czasowo rezerwowany - Exercise Area - Element przestrzeni wprowadzony doraźnie dla zabezpieczenia jednorazowych imprez lotniczych takich jak: ćwiczenia wojskowe, zawody sportowe, pokazy lotnicze itp. Zasady panujące w EA ustala się każdorazowo wg potrzeb. Informacja o wprowadzeniu stref EA pojawia się na kilka miesięcy wcześniej w suplemencie AIP (żółte strony).

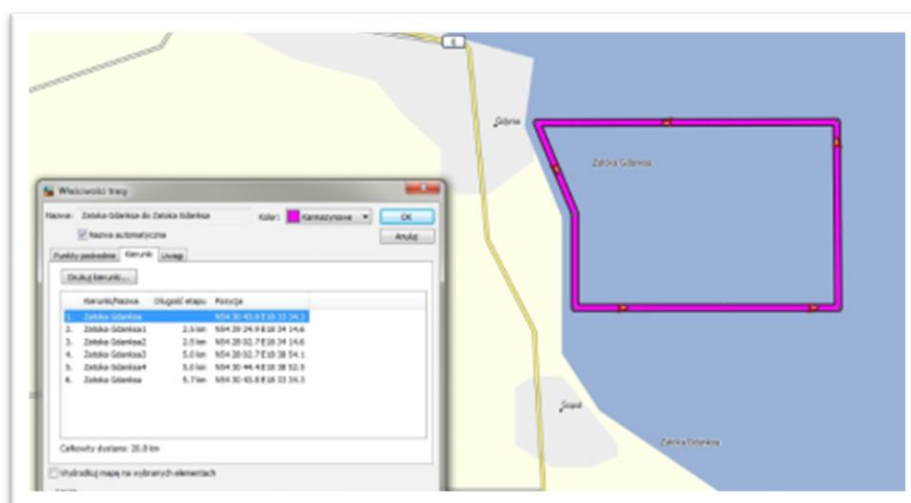
Wprowadzenie EA dla pokazu lotniczego zapewnia pierwszeństwo do danej przestrzeni organizatorowi pokazu lotniczego. Za ruch lotniczy i jego bezpieczeństwo wewnątrz EA, podobnie jak w TSA, odpowiada organizator pokazu lotniczego zamawiający strefę po jej aktywowaniu. Wszelkie wloty i przeloty w rejonie EA po jego aktywowaniu tylko za zgodą organizatora pokazu lotniczego. Na pokazy lotnicze zamawia się Rejon EA od GND.

ATZ - Strefa ruchu lotniskowego – Aerodrome Traffic Zone - Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, ustanowiona wokół lotniska niekontrolowanego dla ochrony ruchu lotniskowego. W ATZ występuje przestrzeń klasy G. Wlot w aktywny ATZ może nastąpić po nawiązaniu łączności z kierownikiem lotów lub innym organem odpowiedzialnym. Użytkownik lotniska ma pierwszeństwo do swojego ATZ-u przy planowaniu wykorzystania przestrzeni.



Podział przestrzeni powietrznej

AUP – Airspace Use Plan – Plan wykorzystania przestrzeni - dostępny w internecie na stronie: www.amc.pata.pl **UUP – Updated AUP – korekta AUP** – publikowany wg potrzeb. Opracowaniem i udostępnianiem tych publikacji zajmuje się AMC Polska (Airspace Management Center) będące komórka Agencji Ruchu Lotniczego (PAŻP).



EA wydane Suplementem AIP Polska - przykład

POLSKA AGENCJA
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

SŁUŻBA INFORMACJI
LOTNICZEJ



POLISH AIR NAVIGATION
SERVICES AGENCY

AERONAUTICAL INFORMATION
SERVICE

SUP 05/18 (ENR 5)

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5610, Fax: +48-22-574-5619, AFS: EPWWYOYX
NOTAM Office: +48-22-574-7174, Fax: +48-22-574-7179, AFS: EPWWYNYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl, www: http://www.ais.pansa.pl

Obowiązuje od / Effective from
12 JAN 2018

Obowiązuje do / Effective to
15 JAN 2018

**LOTY MOTOPARALOTNI I PARALOTNI Z NAPĘDEM W
CTR EPKK - REJON EA 50**

1. **TERMINY**
2018-01-12 do 2018-01-15
2. **CZAS (UTC)**
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
3. **REJON OGRANICZEŃ LOTÓW**
Rejon wyznaczony na potrzeby zabezpieczenia lotów motoparalotni i paralogotni z napędem. Wlot do rejonu możliwy tylko po uzgodnieniu z organizatorem.
EA 50
Granice poziome:
Koło o promieniu 1,3 NM i środkiem w punkcie:
50°03'57"N 019°59'46"E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 1200 ft AMSL

4. **ORGANIZATOR**

Tel. kom.:

5. **INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Rejon ograniczeń lotów EA 50 wydzielony jest z przestrzeni odpowiedzialności służby TWR EPKK oraz FIS KRAKÓW.
- 5.2 W rejonie wykonywane będą loty łącznie 10 motoparalotni i paralogotni z napędem. Lotnisko startu i lądowania: EPKK.
- 5.3 Loty w rejonie ograniczeń lotów EA 50 powinny być wykonywane przez użytkownika zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS), w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 5.4 Wlot do rejonu EA 50 statków powietrznych wykonujących loty ratownicze, GARDA lub o statusie HEAD, FFR, HOSP możliwy jest po telefonicznym poinformowaniu użytkownika (+48-602-773-224), który zobowiązany jest niezwłocznie zakończyć wykonywanie lotów w strefie do momentu uzyskania od TWR lub FIS informacji o możliwości ich wznowienia.
- 5.5 Rejon ograniczeń lotów podlega procedurze zamawiania i aktywacji przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 2.2.3 pkt 4 oraz pkt 5.2.

**POWERED PARAGLIDER AND PARAMOTOR TRIKE
FLIGHTS WITHIN EPKK CTR - EA 50**

1. **DATES**
2018-01-12 to 2018-01-15
2. **TIME (UTC)**
According to the Airspace Use Plan (AUP).
3. **FLIGHT RESTRICTION AREA**
The area designated for the purposes of securing powered paraglider and paramotor trike flights. Entry into the area is possible after consultation with the organiser.
EA 50
Lateral limits:
Circle of 1.3 NM radius centred at point:
50°03'57"N 019°59'46"E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 1200 ft AMSL

ORGANISER

Mobile:

ADDITIONAL INFORMATION

- The flight restriction area EA 50 is segregated within the area of responsibility of EPKK TWR and KRAKÓW FIS.
- Flights of 10 powered paragliders and paramotor trikes altogether will be conducted within the area. The aerodrome of departure and landing: EPKK.
- Flights within the flight restriction area EA 50 shall be performed by the user under VFR at speeds ensuring the ability to spot other traffic or obstacle (at speeds not greater than 250 kt IAS), within the time sufficient to avoid a collision. The operations shall be performed away from the designated area boundaries and without infringing them.
- Entry into EA 50 of aircraft performing rescue flights, GARDA flights or HEAD, FFR, HOSP flights is possible after informing the user by phone (+48-602-773-224), who is obliged to terminate flights within the area until obtaining information from TWR or FIS about the possibility to restart the flights.
- The flight restriction area is subject to the ordering and activation procedure by the organiser in accordance with AIP Poland ENR 2.2.3 point 4 and point 5.2.

5.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności rejonu ograniczeń lotów EA 50 będą dostępne w AMC Polska, tel: +48-22-574-5733 - 35.

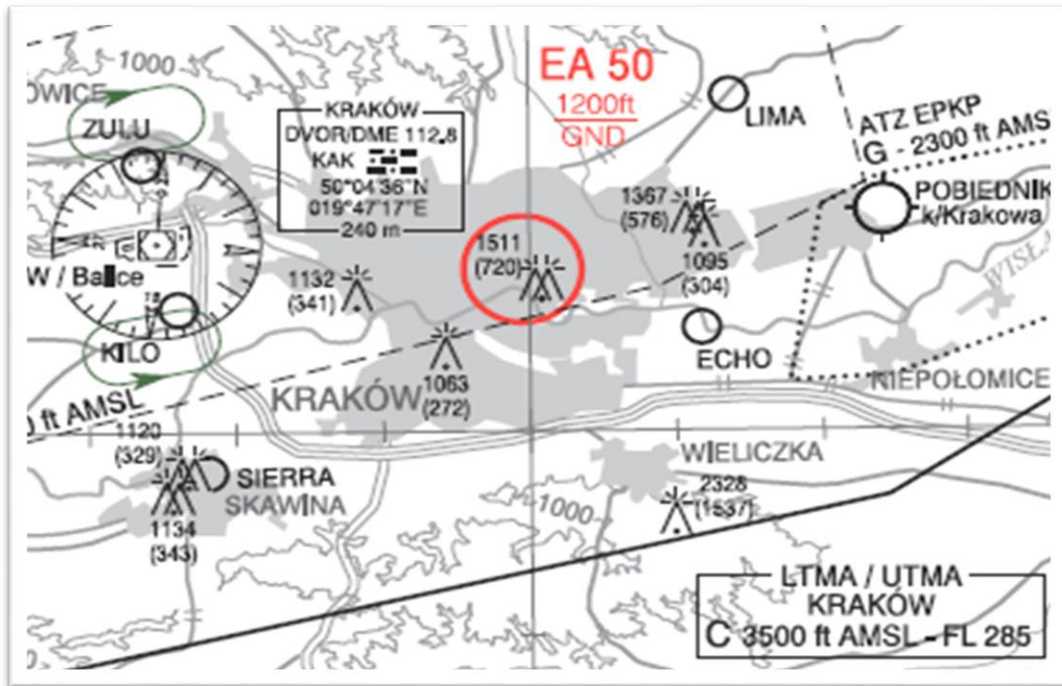
Detailed information on the real activity time of the flight restriction area EA 50 will be available at AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 - 35.

Patrz: mapa.

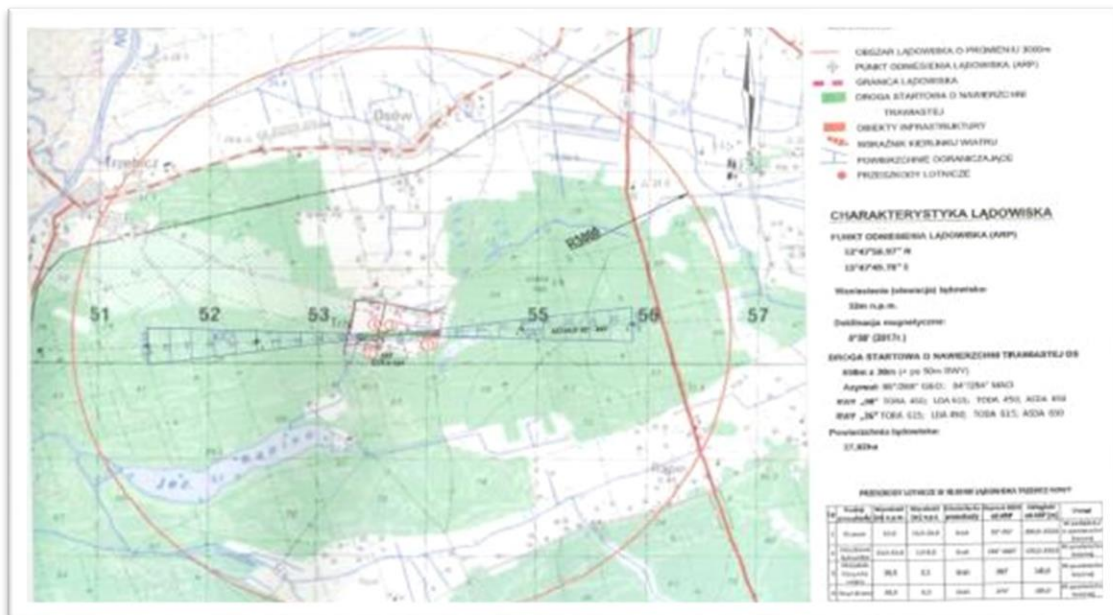
See: chart.

- KONIEC -

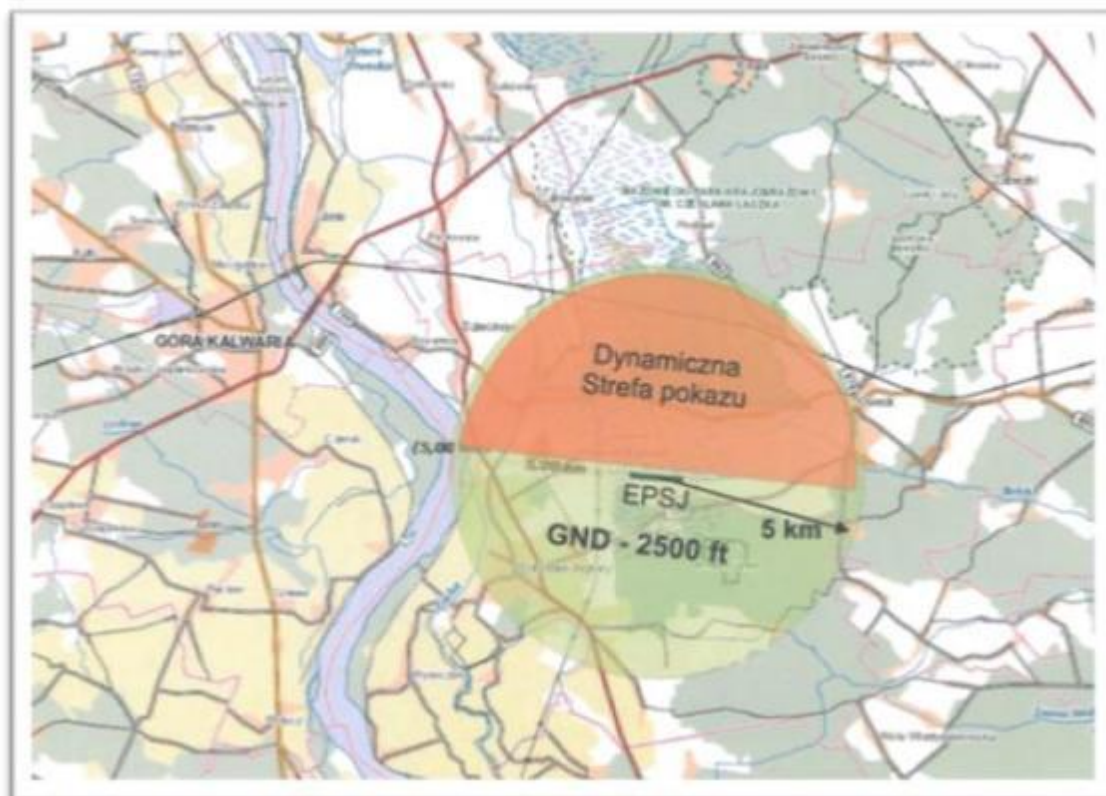
- END -



Uwzględnienie przeszkód lotniczych w pobliżu miejsca pokazu lotniczego



Charakterystyka lądowska



Wyznaczenie dynamicznej strefy pokazu

6.1.7.4. Miejsca/e wydzielonych stref/y wlotowych, wylotowych i oczekiwania statków powietrznych

W celu zapanowania nad ruchem statków powietrznych, które na pokaz lotniczy będą przybywały z innych lotnisk przygotowuje się specjalne strefy wlotowe oraz wylotowe, strefy oczekiwania statków powietrznych na wlot strefę pokazu lotniczego. To pozwoli bezpiecznie poseparować statki powietrzne i ustawić je w kolejce do pokazu lotniczego. Taka sytuacja dotyczy bardzo dużych pokazów lotniczych z udziałem wielu statków powietrznych.

6.1.7.5. Strefa akrobacji (z zaznaczeniem minimalnych odległości separacyjnych od strefy publiczności)

Jeżeli Organizator Pokazu Lotniczego zdecyduje się na wydzielenie dodatkowo strefy

akrobacji w strefie pokazu lotniczego, to musi to odpowiednio zaznaczyć na mapkach oraz opisać dlaczego wyznacza taką strefę oraz dla jakich statków powietrznych została ustanowiona. Strefa akrobacji lotniczej musi być tak usytuowana, aby nie była ustanowiona nad terenami zamieszkałymi a także nad infrastrukturą krytyczną oraz w odległości od publiczności nie mniejszej niż ma to wcześniejsze usytuowanie strefy pokazu lotniczego. Usytuowanie ww. stref oraz linii pokazu lotniczego jest zależne od kategorii prędkościowej statków powietrznych biorących udział w pokazie.

6.1.7.6. Strefa/y dla publiczności, parkingi, wraz z określeniem odległości od granicy strefy akrobacji/pokazu

Organizator Pokazu Lotniczego musi mieć świadomość, że usytuowanie strefy pokazu lotniczego, parkingów będzie zależeć od

usytuowania strefy dla publiczności oraz linii pokazu lotniczego. Wydzielenie zbyt dużej przestrzeni dla publiczności lub jej zbyt dalekie wysunięcie na płytę lotniska może spowodować brakiem możliwości właściwego usytuowania stref pokazów lotniczych oraz linii pokazu.

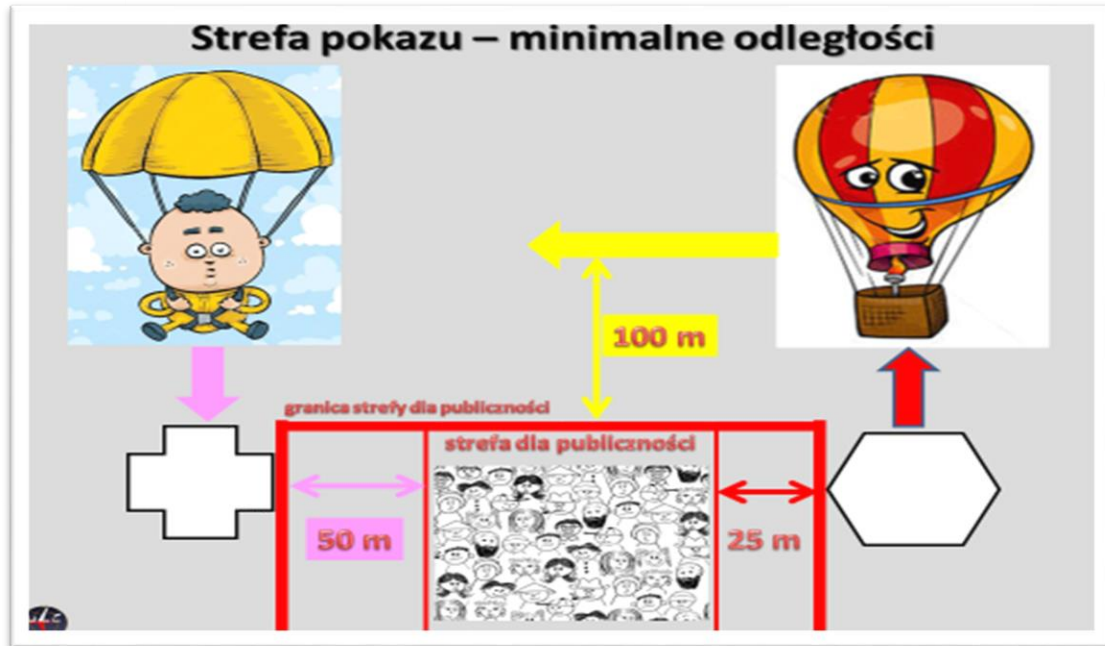
6.1.7.7. Linie strefy akrobacji/pokazu dla odpowiedniej kategorii prędkościowej statku powietrznego (jeżeli jest więcej niż jedna linia pokazu, to należy wpisać na każdej z nich statki powietrzne danej kategorii prędkościowej)

Linie pokazu lotniczego wyznacza się w zależności od kategorii prędkościowej statków powietrznych ale także od elementu pokazu lotniczego jaki statek będzie wykonywał lot np.: lot akrobacyjny ultralekkich statków powietrznych szybowców, lotni, motolotni, parapanów – odległość linii pokazu lotniczego wynosi nie mniej niż 150 m od strefy dla publiczności ale, jeżeli wymienione statki powietrzne będą wykonywać tylko prezentacje w locie, to wówczas

można dla nich ustanowić linie pokazu lotniczego w odległości 100 m od strefy dla publiczności. Natomiast, jeżeli statki powietrzne kategorii prędkościowej I i II oraz śmigłowce będą wykonywać loty akrobacyjne a także prezentację w locie to linie pokazu lotniczego dla tych statków powietrznych należy ustanowić w odległości 230 m od strefy dla publiczności. Ustanawiając wiele linii pokazu Organizator Pokazu Lotniczego musi mieć świadomość, że wszystkie te linie muszą być wyraźnie oznaczone w terenie oraz muszą być oznaczone tak aby były widoczne z powietrza przez pilotów. Zbyt duża liczba linii może spowodować błądzenie dowódców statków powietrznych. Część Organizatorów Pokazu Lotniczego wyznacza tylko jedną linię pokazu tj. 230 m od strefy dla publiczności. Ustanowione linie pokazu lotniczego są liniami nieprzekraczalnym (nawet obrysem skrzydła) w kierunku do strefy dla publiczności. Każde przekroczenie linii pokazu jest zagrożeniem bezpieczeństwa dla publiczności zgromadzonej w strefie pokazu lotniczego.



Minimalne odległości linii pokazu od strefy dla publiczności



Strefa pokazu – minimalne odległości



Strefa pokazu – minimalne odległości dla statków powietrznych do 70 kg



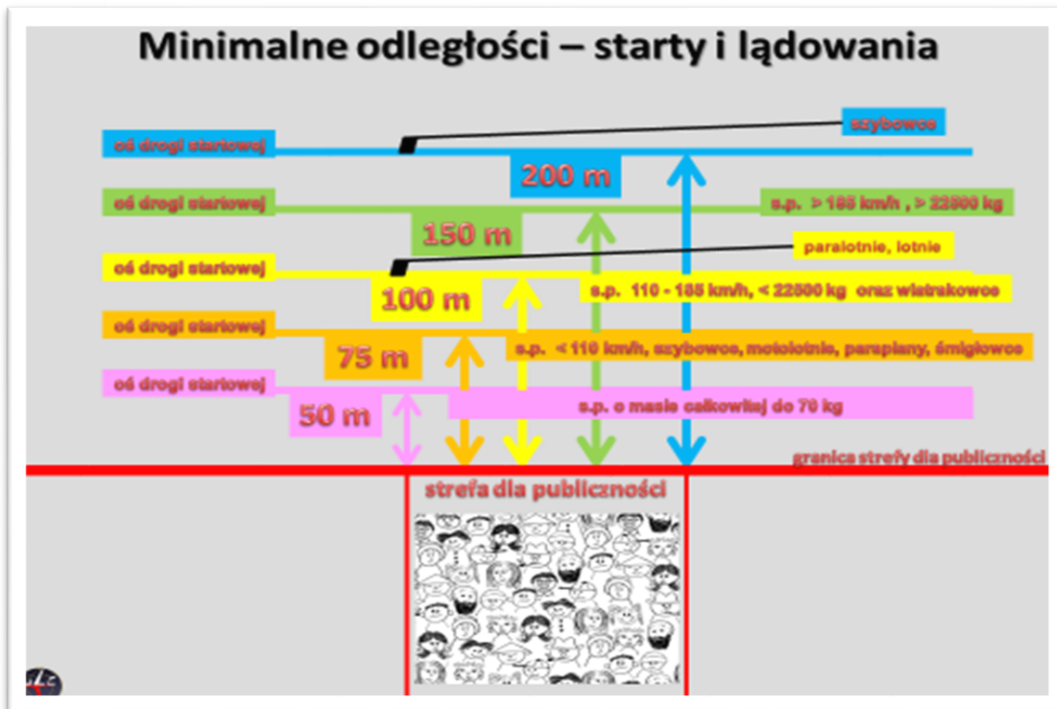
Strefa pokazu – minimalne odległości

Przykładowe oznaczenie linii pokazu w terenie za pomocą niezbyt wysokich pylonów. Takie oznaczenie początku linii pokazu jest bardzo widoczne dla pilotów i daje im pewność, że nie będzie przekroczona linia pokazu.

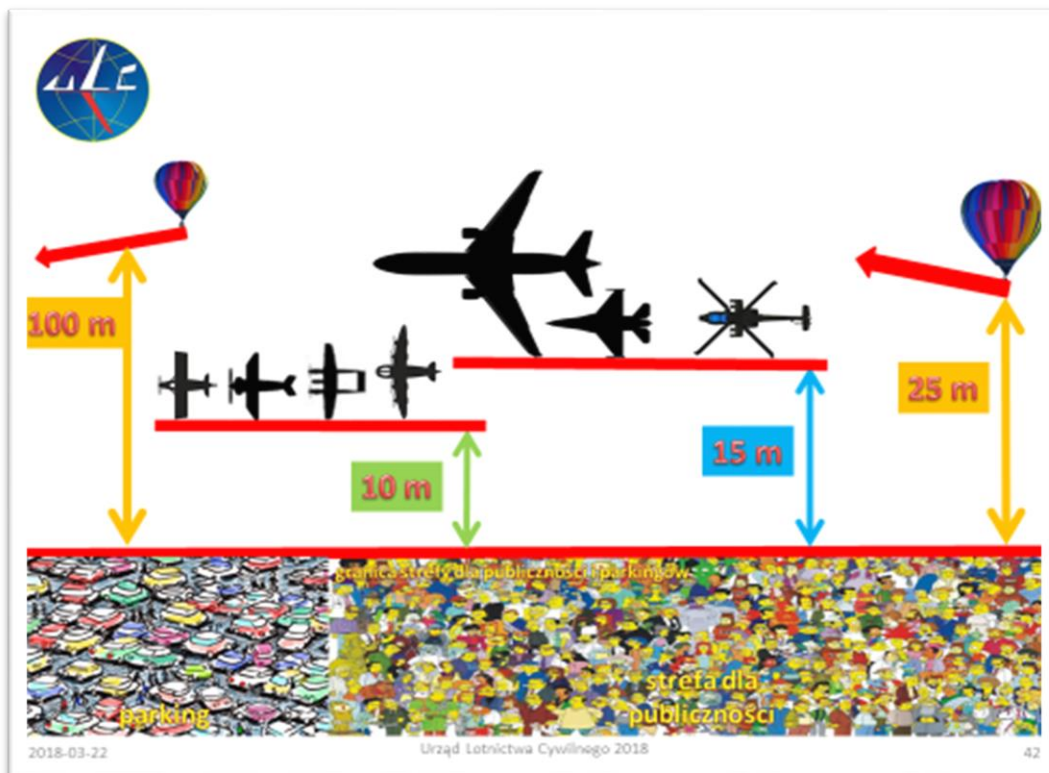


Oznaczenie linii pokazu w terenie za pomocą pylonów

OŚ DROGI STARTWEJ



Minimalne odległości – starty i lądowania



Odległości poszczególnych stref pokazu

6.1.7.8. Wyznaczanie miejsc/a kontroli lotów (kierownicy lotów)

Miejsce dla kontroli lotów – kierownika lotów wyznacza się w taki sposób, aby wszystkie płaszczyzny manewrowe oraz droga startowa była widoczna z miejsca

kontroli lotów (wieży). Jeżeli nie ma takiej możliwości to w miejscach, w których brak jest widoczności manewrujących statków powietrznych wyznacza się dodatkowych kierowników lotów na ziemi, wyposażonych w odpowiednią łączność oraz uprawnienia.



Samochód kierowania lotami



Wyznaczone miejsce kontroli lotów

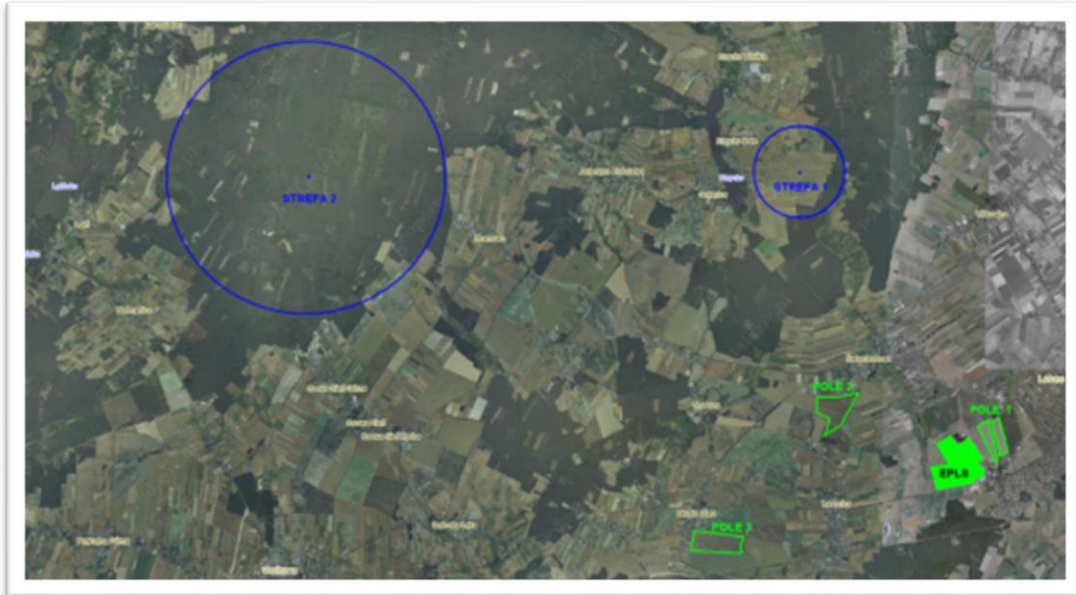
6.1.7.9. Miejsce/a wyznaczone do lądowań awaryjnych statków powietrznych

Organizator Pokazu Lotniczego wyznacza je wraz z Dyrektorem Pokazu Lotniczego po uprzednio przeprowadzonej wizji lokalnej.

W przypadku braku takich lądowisk awaryjnych w pobliżu lotniska/lądowiska miejscem wyznaczonym do lądowań awaryjnych może być lotnisko/lądowisko, na którym prowadzi się pokaz lotniczy. Należy wówczas ustalić, że w tym samym czasie gdy

statek powietrzny wykonuje lot pokazowy w strefie pokazu lotniczego nie może zająć drogi startowej żaden inny statek powietrzny do czasu lądowania tego statku

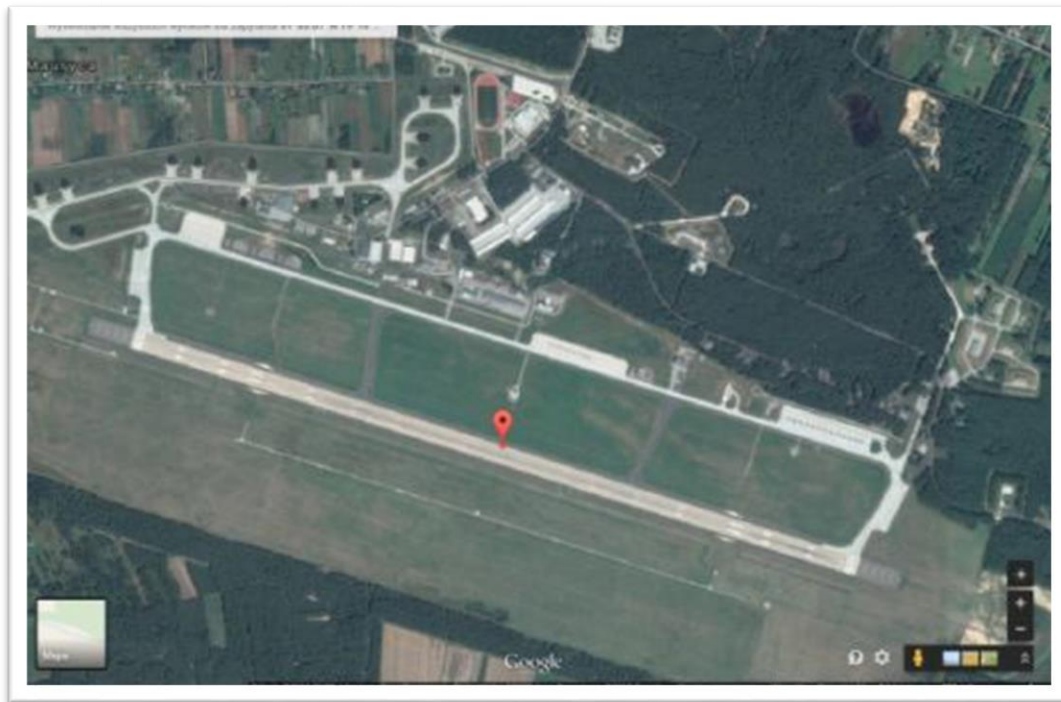
lub opuszczenia strefy pokazu lotniczego w locie na inne lotnisko.



Wyznaczenie miejsc do lądowań awaryjnych statków powietrznych



Wyznaczenie miejsc do lądowań awaryjnych statków powietrznych



Wyznaczenie miejsc do lądowań awaryjnych statków powietrznych

6.1.7.10. Przeszkody lotnicze zlokalizowane w strefie pokazu lotniczego z określeniem ich rodzaju i wysokości również z uwzględnieniem przeszkód dla skoczków spadochronowych

Obiekty budowlane i obiekty naturalne w otoczeniu lotniska nie mogą stanowić zagrożenia dla startujących i lądujących statków powietrznych. Jeżeli jednak takie obiekty są zlokalizowane wokół lotniska oraz na samym lotnisku, wszyscy piloci oraz skoczkowie spadochronowi muszą być poinformowani o takich przeszkodach.

Nieoznakowana przeszkoda lotnicza, zwłaszcza w rejonie lotniska, stanowi poważne zagrożenie dla operacji lotniczych, a zderzenie statku powietrznego z tego typu przeszkodą z reguły kończy się katastrofą.

Należy przy tym pamiętać, że przeszkodami lotniczymi dla skoczków spadochronowych mogą być inne statki powietrzne dlatego

powinno się zapewnić separację odległościową do planowanego lądowiska spadochronowego w okresie zrzutu skoczków spadochronowych co najmniej 250 metrów od pracujących śmigieł samolotów, pracujących silników odrzutowych lub pracujących wirników śmigłowców. Przeszkodą lotniczą może być woda znajdująca się w pobliżu strefy lądowania skoczków spadochronowych.

- Lokalizację przeszkody lotniczej, określoną nazwą miejscowości oraz za pomocą współrzędnych według Światowego Systemu Geodezyjnego WGS-84, z dokładnością do 1/10 sekundy w przypadku przeszkody lotniczej w otoczeniu lotniska oraz do 1 sekundy poza otoczeniem lotniska,

- Mapę w skali 1:50 000 lub 1:100 000 w przypadku przeszkody lotniczej poza otoczeniem lotniska i w skali 1:25 000

lub dokładniejszej w przypadku przeszkody lotniczej w otoczeniu lotniska, z zaznaczeniem lokalizacji tej przeszkody,

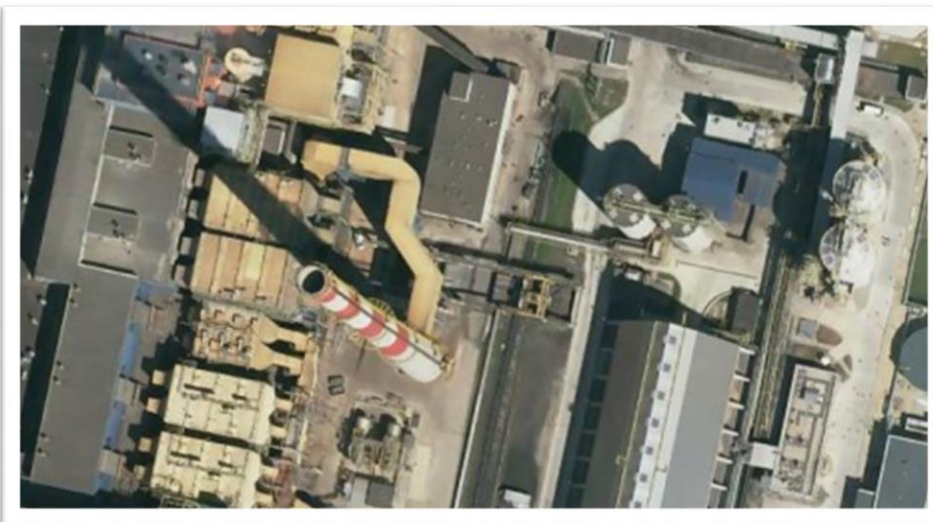
- Wysokość przeszkody lotniczej powyżej poziomu terenu, z dokładnością do trzech metrów poza otoczeniem lotniska oraz do pół metra w otoczeniu lotniska,

- Wysokość wzniesienia terenu w miejscu zlokalizowania przeszkody lotniczej, w odniesieniu do poziomu morza, z dokładnością do jednego metra poza otoczeniem lotniska i pół metra w otoczeniu lotniska,

- Opis oznakowania dziennego i nocnego.



Wiatraki jako przeszkody lotnicze



Komin fabryki, jako przeszkoda lotnicza

6.1.7.11. Centralny punkt pokazu lotniczego (widoczny punkt odniesienia dla pilotów)

Wyznacza się dla pilotów w celu właściwego usytuowania wiązanek akrobacyjnych wykonywanych w strefie pokazu lotniczego. Może to być ustawiony na ziemi dobrze widoczny pylon lub wskazany budynek charakterystyczny znajdujący się w pobliżu np.: wieża lotniskowa. Centralnym punktem pokazu może być skrzyżowanie drogi startowej z drogą kołowania.

6.1.7.12. Miejsca rozlokowania ustawionych obiektów (np. pylony) na ziemi (dotyczy lotów akrobacyjnych wykonywanych między ustawionymi obiektami)

Rozmieszczenie np. pylonów ma znaczenie bezpieczeństwa nie tylko na użytkowników statków powietrznych ale także na bezpieczeństwo publiczności. Należy wykonać analizę ryzyka pod kątem zagrożeń bezpieczeństwa dla użytkowników statków powietrznych ale także pod kątem zagrożeń upadku części w strefie publiczności w wyniku zderzenia się statku np.: z ziemią. Należy też pamiętać o obowiązkowym treningu przed pokazami lotniczymi dla pilotów uczestniczących w lotach między ustawionymi obiektami.



Obiekty na ziemi wykorzystywane podczas akrobacji

6.1.7.13. Miejsca ustawienia statków powietrznych wyznaczonych do dynamicznego pokazu lotniczego

Należy tak zlokalizować miejsce ustawienia statków powietrznych biorących udział w

dynamicznym pokazie, aby osoby postronne nie miały dostępu do tych stref oraz żeby zachować minimalną odległość od strefy dla statków powietrznych wyznaczonych do dynamicznego pokazu lotniczego do strefy dla publiczności.

6.1.7.14. Wyznaczenie drogi kołowania z miejsc ustawienia statków powietrznych wyznaczonych do pokazu lotniczego (z zaznaczeniem minimalnych odległości separacyjnych od strefy publiczności)

Należy wziąć pod uwagę własności nawierzchni przeznaczonej do kołowania, szczególnie po deszczach oraz wielokrotnym kołowaniu po tej samej nawierzchni wówczas może się zmienić nośność tej nawierzchni. Drogi kołowania powinny być usytuowane w taki sposób aby końcówka skrzydła znajdowała się co najmniej 10 m od strefy dla publiczności a w przypadku udziału samolotów odrzutowych oraz śmigłowców powinna być zwiększona do 15 m.

6.1.7.15. Miejsce/a ustawienia statków powietrznych wystawy statycznej

Należy się zastanowić, czy do statków powietrznych wystawy statycznej będzie dopuszczana publiczność w bezpośredni dostęp do statku powietrznego, czy też wystawa statyczna będzie statków powietrznych będzie chroniona poprzez wyгородzenie i niedopuszczanie pokazu lotniczego pod warunkiem, że statki takie będą wypychane a następnie holowane do miejsca uruchomienia tych statków. Statki powietrzne będące na wystawie statycznej, do których dopuszcza na bezpośredni dostęp publiczności nie należy używać do pokazu lotniczego, ponieważ każdy taki statek musi dokładnie być przejrzany pod kątem uszkodzeń lub pozostawionych rzeczy publiczności bezpośrednio do poszczególnych statków powietrznych.

6.1.7.16. Miejsce/a ustawienia pojazdów i innych urządzeń lotniskowych wystawy statycznej

Wszystkie pojazdy powinny być zabezpieczone przed niepowoływanymi uruchomieniami, zabezpieczone przed stoczeniem się z pochyłości oraz powinny posiadać zabezpieczenie p-poz. Bardzo ważne jest odpowiednie usytuowanie takiej w taki sposób, aby nie była narażona na działanie lotnictwa. W związku z faktem, że będzie tam przebywała publiczność, to strefę tą traktujemy tak ja strefę dla publiczności i wszelkie separacje stosujemy jak dla tej strefy.

6.1.7.17. Miejsce/a postojowe statków powietrznych lotów widokowych/ zapoznawczych

Organizator Pokazu Lotniczego ma obowiązkowo wyznaczyć drogę kołowania dla statków powietrznych wykonujących loty widokowe oraz bramkę postojową, a także ma wyznaczyć bramkę ze strefy dla publiczności, przez którą pasażerowie pod kontrolą udawaliby się do statku powietrznego i z powrotem.

6.1.7.18. Miejsce/a startów balonów

Dyrektor oraz Kierownik Lotów Balonami zobowiązani są dokonać wizji lokalnej proponowanego obszaru startu balonów, aby zlokalizować istniejące i przewidywane zagrożenia, szczególnie w zakresie wymagań dotyczących przygotowania, dużej powierzchni do rozłożenia, przygotowania się do napełniania, napełniania balonu, startu, lotu swobodnego, lotu na uwięzi, lądowania;

Miejsce startów balonów należy tak usytuować, aby minimalna separacja odległościowa od pracujących śmigieł samolotów,

pracujących silników odrzutowych lub pracujących wirników śmigłowców do strefy startu i lądowania balonów, sterowców lub balonów na uwięzi wynosiła, co najmniej 250 metrów, pod warunkiem, że kierunek wiatru nie będzie spychał powstającego śladu aerodynamicznego za statkami powietrznymi, podmuchu od silników odrzutowych oraz zawirowania od śmigieł w kierunku strefy startu i lądowania, ponieważ są one bardzo podatne na turbulencje powietrza.

Loty podczas pokazów lotniczych na balonach w charakterze pilota dowódcy mogą wykonywać osoby, które ukończyły 18 lat. Dyrektor pokazu lotniczego (DPL) informuje zespół pilotów balonowych biorących udział w pokazie o wszelkich innych działaniach lotnictwa podczas pokazu lotniczego, o których wiadomo, że mają miejsce na wydarzeniu lub w jego pobliżu (np. loty helikopterem, balony na uwięzi, modele samolotów).

Loty balonami podczas pokazu lotniczego odbywają się tylko przy dobrej, stabilnej pogodzie, bez turbulencji, braku opadów i słabym wietrze maksymalnie 3-4m/s, przy zachmurzeniu nie większym niż 4/8, podstawie chmur nie mniejszej niż 500 m i widzialności nie mniejszej niż 3 km.

Minimalne warunki atmosferyczne dla balonów biorących udział w pokazie lotniczym można podwyższyć w zależności od ich charakterystyk, w szczególności ich osiągnięć lotniczo technicznych zawartych w instrukcjach eksploatacji balonów.

Podjęcie decyzji przez pilota dowódcę o wykonaniu lotu balonem musi uwzględniać:

- a) panujące i przewidywane warunki meteorologiczne w planowanym rejonie lotu;
- b) opublikowane ograniczenia ruchu

lotniczego;

- c) przydatność miejsca do startu i obszaru przewidzianego do lądowania;
- d) zapas paliwa (balastu) wraz z niezbędną rezerwą;
- e) umiejętności własne i załogi naziemnej;
- f) ograniczenia eksploatacyjne balonu;
- g) wyposażenie osobiste i balonu stosowne do planowanego lotu;

Każdy pilot musi być pewien, że posiada odpowiednią załogę do obsługi balonu. Musi być pewien, że wszyscy zaangażowani w obsługę balonu zostali odpowiednio poinstruowani pod względem bezpieczeństwa. Napełnianie balonu na ziemi i jego ekspozycja musi być prowadzona przy zastosowaniu uwięzi uniemożliwiającej niezamierzone przemieszczanie się balonu oraz z uwzględnieniem warunków, które uniemożliwią zagrożenie dla załogi, balonu oraz osób i mienia osób trzecich.

Gdy pilot balonu osiągnie pełną gotowość do startu i balon ma wyporność dodatnią, powinien zasygnalizować ten fakt kierownikowi lotów. Gdy kierownik lotów potwierdzi gotowość, uczestnik pokazu lotniczego powinien przez cały czas utrzymywać gotowość do startu. O ile jest to możliwe kierownik lotów powinien wypuszczać balony w sygnalizowanej przez ich załogi gotowości do startu.

Zezwolenie udzielone przez kierownika lotów nie zwalnia pilota balonu od całkowitej odpowiedzialności za sposób wykonania startu, w tym wybranie takiego momentu rozpoczęcia wznoszenia, aby uniknąć wszelkich przeszkód i nie przeszkadzać innym uczestnikom oraz w przypadku lotu nad publicznością bezpiecznie kontynuować lot tak aby nad granicą strefy dla pu-

bliczności osiągnąć co najmniej 25 m wysokości w locie wznoszącym;

Start do lotu wolnego z obszaru pokazu lotniczego:

Minimalna odległość balonu podczas startu do lotu wolnego od osi drogi startowej do strefy dla publiczności, nie powinna znajdować się bliżej niż 30 metrów pod warunkiem, że:

- start balonu będzie się odbywał w osi drogi startowej, a oś drogi startowej dla balonów będzie usytuowana równolegle do granicy strefy dla publiczności;
- wiatr będzie wiał w łozu osi drogi startowej lub w kierunku od strefy dla publiczności;
- w przypadku gwałtownej zmiany kierunku wiatru w kierunku do strefy dla publiczności pilot balonu jest zobowiązany tak sterować balonem, aby uzyskać nad granicą strefy dla publiczności, co najmniej 25 m wysokości w locie wznoszącym;
- nie ustala się minimalnej wysokości po starcie balonu w osi drogi startowej usytuowanej równolegle do granicy strefy dla publiczności, jeżeli wiatr wieje w łozu osi drogi startowej;
- minimalną wysokość prezentacji w locie ustala Dyrektor Pokazu Lotniczego.

Start do lotu wolnego z obszaru pokazu lotniczego nad strefę dla publiczności:

- podczas startu do lotu wolnego z obszaru pokazu lotniczego nad strefę dla publiczności minimalna wysokość powinna wynosić, co najmniej 25 m nad strefą dla publiczności podczas lotu wznoszącego;
- podczas startu balonu do lotu z wolnego obszaru pokazu lotniczego nad strefę

dla publiczności minimalna odległość od miejsca startu balonu do granicy strefy dla publiczności wynosi minimum 25 m. Pilot musi wykonać w taki sposób start, aby uzyskać nad granicą strefy dla publiczności co najmniej 25 m wysokości w locie wznoszącym.

- Jeżeli pilot balonu nie jest w stanie zapewnić, co najmniej 25 m wysokości nad publicznością w locie wznoszącym, to nie może takiego lotu wykonywać.

Lądowanie na obszarze pokazu lotniczego w locie wolnym:

- minimalna wysokość lotu nad strefą dla publiczności w locie poziomym nie powinna być niższa niż 100 m w locie poziomym.
- zniżanie lotu balonem nad strefą dla publiczności może dopiero nastąpić po przelocie granicy strefy dla publiczności.

6.1.7.19. Miejsce/a operacji statków bezzałogowych

Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych oraz modeli latających nie mają prawa wykonywać lotów podczas pokazów lotniczych bez zgody Dyrektora Pokazu Lotniczego.

Pokaz lotniczy z udziałem modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych musi być obowiązkowo ujęty w Programie Pokazu Lotniczego.

Operatorzy bezzałogowych statków powietrznych oraz modeli latających podczas pokazu lotniczego mogą wykonywać tylko w zasięgu wzroku.

W pokazach lotniczych mogą brać udział osoby posiadające duże doświadczenie zawodnicze w operowaniu dronami oraz uprawnienia i kwalifikacje w zakresie:

- VLOS (*Visual Line of Sight Rating*) – uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów w zasięgu wzroku oraz doświadczenie zawodnicze.
- BVLOS (*Beyond Visual Line of Sight Rating*) – uprawnienie podstawowe do wykonywania lotów w zasięgu i poza zasięgiem wzroku oraz doświadczenie zawodnicze.
- INS UAVO (*Instructor Rating*) – uprawnienie instruktora oraz doświadczenie zawodnicze.

Strefa pokazu lotniczego dla modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych

Minimalne odległości linii pokazu lotniczego od strefy dla publiczności dla modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych - zgodnie z załącznikiem Nr 5 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1488).

Ustawienia modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie należy tak wykonać zabezpieczenia, aby osoby postronne nie miały dostępu do tych stref oraz żeby zachować minimalną odległość od strefy dla statków powietrznych wyznaczonych do dynamicznego pokazu lotniczego do strefy dla publiczności.

Strefa pokazu lotniczego dla modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych wyłączona z ruchu ludzi i osób postronnych, na terenie mogą znajdować się tylko operatorzy tych statków, osoby ze

specjalnymi przepustkami, którzy przeszli przeszkolenie oraz kierownik lotów, który czuwa nad bezpieczeństwem i dopuszczeniami do lotów pokazowych. Loty mogą być wykonywane tylko za zgodą kierownika lotów i na warunkach określonych w regulaminie pokazów dronów lub zawodów lotniczych. Kierownik lotów dronami w stałym kontakcie z wieżą/ kierownikiem lotów pokazu lotniczego.

Tam gdzie z analizy ryzyka wynika, że jest nieakceptowany poziom zagrożenia bezpieczeństwa publiczności ze strony dronów, obowiązkowe jest zastosowanie siatki ochronnej dla publiczności o wysokości 5 m, która ma posłużyć do wyłapania uszkodzonego sprzętu lub błędów operatora, która mogłaby poskutkować spowodowaniem zagrożenia dla publiczności oraz dla samych uczestników pokazu.

Pomiędzy terenem lotów oraz siatką zabezpieczająca będzie teren przygotowania poprzez pilotów swoich urządzeń do lotu. Miejsca te będą znajdowały się za siatką lub pod namiotami, aby nie zwiększać ryzyka nieumyślnego wlecenia.

Operator modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych zachowuje szczególną ostrożność w stosunku do publiczności zgromadzonej w strefie publiczności.

Operator modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych ponosi odpowiedzialność za decyzję o wykonaniu lotu oraz jego poprawność, a wyznaczenie i udział obserwatora w wykonywaniu lotów nie zwalnia go z odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych;

Operator modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych używa modelu latającego oraz urządzeń sterujących zgodnie z zaleceniami i ograniczeniami określonymi przez producenta, jeżeli zostały opublikowane;

Operator przed lotem dokonuje kontroli stanu technicznego modeli latających oraz

bezzałogowych statków powietrznych będących w jego posiadaniu;

Operator modeli latających oraz bezzałogowych statków powietrznych wykonuje loty jedynie urządzeniami sprawnymi technicznie.



Operator modeli latających

6.1.7.20. Miejsce/a postojowe statków powietrznych nieuczestniczących w pokazie lotniczym

Miejsca statków powietrznych nieuczestniczących w pokazie mogą być udostępnione publiczności do zwiedzania za zachowaniem warunków bezpieczeństwa (m.in. wyznaczenie osób do nadzoru) oraz wyposażenie w środki ppoż. Nie należy pozostawiać statków powietrznych bez nadzoru. W razie konieczności należy wygrodzić miejsca stacjonowania statków powietrznych celem ograniczenia niekontrolowanego dostępu przez publiczność. Należy bezwzględnie pamiętać o zakazie palenia papierosów w pobliżu statków powietrznych.

6.1.7.21. Miejsce/a tankowania statków powietrznych

Miejsca tankowania powinny być odizolowane od skupisk publiczności. W trakcie operacji tankowania w pobliżu statków powietrznych powinny znajdować się tylko osoby niezbędne do procesu tankowania.

6.1.7.22. Miejsce lądowania skoczków spadochronowych z zaznaczeniem odległości od strefy publiczności

1. Spadochronowy pokaz lotniczy może być zorganizowany w ramach pokazu lotniczego lub jako oddzielne wydarzenie.
2. W przypadku gdy program pokazu lotniczego obejmuje wyłącznie skoki spado-

chronowe – funkcje Dyrektora Pokazu Lotniczego oraz Kierownika Programu pokazu może pełnić Kierownik Skoków.

3. W skokach spadochronowych mogą brać udział skoczki spadochronowi:

a) spełniający warunki i wymagania dotyczące używania spadochronów – Rozporządzenie w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków na podstawie art. 33 ust 2 i 4 ustawy – Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r

b) posiadający świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem klasy wyszkolenia co najmniej C - PJ(C), którzy wykonali minimum 200 skoków, w tym co najmniej 5 skoków na spadochronie, na którym wykonują skok podczas pokazu lotniczego albo posiadają równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo posiadającego ważne uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym,

c) wyposażeni w automatyczne urządzenia aktywujące spadochron zapasowy – (automat spadochronowy – AAD – Automatic Activation Device);

d) wykonujący dynamiczny zakręt tuż nad ziemią, rozpędzanie spadochronu do bardzo dużej prędkości oraz wykonaniu długiego poziomego lądowania – wykonanie tzw. Swoopa pod warunkiem, że skoczek spadochronowy posiada odpowiedni konstrukcyjnie przygotowany spadochron.

e) wykonujący zespołową akrobację powietrzną na otwartych spadochronach typu "latające skrzydło",

f) wykonujący zespołową akrobację powietrzną podczas swobodnego spadania, Polegającej na odpowiednim manewrowaniu własnym ciałem w celu utworzenia zaplanowanej wcześniej figury, wykonywana przez zespół skoczków z ustalonej wysokości. Warunkiem uczestnictwa w formacji jest posiadanie ważnego lotniczego pozwolenia pokazowego.

- ile zostali dopuszczeni do wykonywania spadochronowego pokazu lotniczego przez Dyrektora Pokazu Lotniczego.

4. Kierownik Skoków – jest zobowiązany posiadać ważne:

a) świadectwo kwalifikacji skoczka spadochronowego z uprawnieniem klasy wyszkolenia co najmniej D - PJ(D) albo równoważny dokument wydany przez właściwy organ państwa obcego albo posiadającego ważne uprawnienia nabyte w lotnictwie państwowym,

b) świadectwo ogólne operatora radiotelefonisty lub świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej.

5. Dyrektor Pokazu Lotniczego oraz Kierownik Skoków zobowiązani są dokonać wizji lokalnej proponowanego obszaru lądowania, aby zlokalizować istniejące i przewidywane zagrożenia w celu omówienia:

a) minimów pogodowych

b) wymiarów miejsca lądowania wymaganych przez zespół

c) ustalenia dotyczące kontroli publiczności

d) lokalizacja obszarów zagrożenia / zbyt niskiego poziomu, budynków i linii energetycznych

e) Lokalizacje ogrodzeń publiczności, parkingów samochodowych, markiz i innych

zagrożeń (np. dźwigów używanych do skoków na bungee)

f) Pierwszej pomocy

6. Dyrektor musi zadbać o to, aby zespół pokazu spadochronowego był informowany o wszelkich innych działaniach związanych z lotnictwem, o których wiadomo, że mają miejsce na wydarzeniu lub w jego pobliżu (np. loty helikopterem, balony na uwięzi, modele samolotów).

7. Dyrektor musi zapewnić, aby w żadnym wypadku śmigła, silniki odrzutowe lub wirniki śmigłowca nie zbliżyły się bardziej niż 250 metrów do planowanego lądowiska spadochronowego w okresie zrzutu spadochroniarzy.

8. Statek powietrzny może być używany tylko do zrzutu skoczka spadochronowego, jeżeli są zawarte właściwe informacje dostępne w Instrukcji Użytkowania w Locie lub odnoszące się do zrzutu skoczków spadochronowych dla danego statku powietrznego.

9. W razie potrzeby statek powietrzny musi zatwierdzić modyfikacje w celu zrzutu skoczka spadochronowego i musi być użytkowany zgodnie z instrukcją użytkowania w locie lub dodatkiem do instrukcji obsługi w locie.

10. Kierownik zespołu pokazu spadochronowego jest odpowiedzialny za uzyskanie zezwolenia na ruch lotniczy (np. loty niestandardowe w kontrolowanej przestrzeni powietrznej).

11. Zespół pokazowy spadochronowy musi posiadać pisemne zezwolenia danego właściciela gruntu lub jego przedstawiciela, jeżeli wykonuje pokaz spadochronowy poza lotniskiem/ lądowiskiem.

Obszar lądowania

1. Jeżeli wyznaczony obszar lądowania znajduje się na widocznej stronie linii publiczności, żadna część tego obszaru nie powinna znajdować się bliżej niż 15 metrów od linii publiczności.

2. Jeżeli wyznaczony obszar lądowania znajduje się na obszarze zarezerwowanym dla publiczności, powinien być ogrodzony liną, taśmą lub ogrodzeniem, a żaden spadochroniarz nie powinien umyślnie lądować bliżej niż 50 metrów od jakiegokolwiek widza.

3. Dostępna powierzchnia do lądowania musi wynosić, co najmniej:

- 1000 m² powierzchni w obszarze o minimalnej szerokości 20 metrów dla klasy "D" licencji spadochroniarzy

- 5 000 m² powierzchni w obszarze o minimalnej szerokości 50 metrów dla klasy "C" licencji spadochroniarzy

- 20 000 m² powierzchni w obszarze o minimalnej szerokości 100 metrów dla klasy "B" licencji spadochroniarzy

4. Strefa lądowania powinna być odpowiednio oznakowana i powinna być jasno określona dla każdego spadochroniarza od chwili opuszczenia statku powietrznego.

Pokaz lotniczy

1. Gdy pokaz spadochronowy wchodzi w skład pokazu lotniczego, dowódca spadochronowego samolotu musi mieć odprawę ze strony Dyrektora Pokazu lotniczego.

2. Zespół pokazowy spadochronowy zapewni uprawnioną osobę na miejscu lądowania, która będzie mogła komunikować się ze spadającymi spadochroniarzami za pomocą paneli sygnałowych i / lub radia.

3. Organizator jest odpowiedzialny za ustalenia dotyczące kontroli publiczności.

4. Kierownicy zespołów pokazowych spadochroniarzy powinni zapoznać się z dodatkowymi materiałami pomocniczymi dotyczącymi pokazów spadochronowych zawartych w CAP 660 rozdział 4.

5. Lądowania lub starty samolotów, inne statki powietrzne z silnikami pracującymi i obracającymi się śmigłami lub wirnikami stanowią zagrożenie dla spadochroniarzy. Aby zminimalizować ryzyko, Dyrektor Pokazu Lotniczego musi zapewnić przestrzeganie następujących procedur:

a) Wszyscy piloci mają zostać poinformowani o procedurach, których należy przestrzegać podczas każdego skoku spadochronowego;

b) W żadnym wypadku śmigła, silniki odrzutowe lub wirniki śmigłowca nie zbliżają się bardziej niż na 250 metrów do planowanego lądowiska spadochronowego w okresie pokazu skoku spadochroniarzy;

c) Piloci samolotów znajdujących się poza promieniem 250 metrów (1000 metrów w przypadku lotów widokowych), zarówno w powietrzu, jak i na ziemi, powinni być świadomi lotu spadochroniarzy w kierunku ziemi i być przygotowani na zatrzymanie

silnika lub wirnika, jeśli spadający spadochroniarze są postrzegani, jako blisko dryfujący w pobliże swojego samolotu.

6. Dyrektor Pokazu Lotniczego powinien brać pod uwagę program pokazu w taki sposób, aby zminimalizować potencjalne konflikty między samolotami a spadochroniarzami.

6.1.7.23. Miejsca rozmieszczenia służb ratowniczo gaśniczych

Rozmieszczenie służb ratowniczo gaśniczych powinno być tak rozlokowane, aby widoczne były płaszczyzny operacyjne ruchu statków powietrznych oraz płaszczyzna tankowania, a drogi dojazdowe wyznaczone i drożne.

Służby ratowniczo gaśnicze mogą wjechać na operacyjne części lotniska po uprzedniej zgodzie Kierownika Lotów, tak aby nie doprowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa zderzenia się z lądującymi lub startującymi statkami powietrznymi. W przypadku zabezpieczenia pokazu lotniczego nie przez Lotniskową Straż Pożarną należy dokładnie i szczegółowo udzielić instrukcji w zakresie wjazdu na płytę lotniska oraz poruszania się po niej.



Wozy strażackie Lotniskowej Straży Pożarnej

6.1.7.24. Miejsca rozmieszczenia punktów medycznych

Rozmieszczenie punktów medycznych powinno być tak rozlokowane, aby były widoczne płaszczyzny operacyjne ruchu stat-

ków powietrznych oraz płaszczyzna tankowania, a drogi dojazdowe wyznaczone i drożne w celu dzielenia pomocy medycznej.



Punkt medyczny

6.1.7.25. Miejsca rozmieszczenia służb porządkowych oraz służb informacyjnych

Służbę porządkową stanowią osoby podlegające Kierownikowi do spraw bezpieczeństwa, wyznaczone przez Organizatora, legitymujące się ważną licencją pracownika ochrony fizycznej.

Służbę informacyjną stanowią osoby podlegające Kierownikowi do spraw bezpieczeństwa, wyznaczone przez organizatora, w tym spikera/ konferansjera pokazu lotniczego.

Liczebność służby porządkowej oraz służby informacyjnej określa się w następujący sposób:

– co najmniej 10 osób służby porządkowej i informacyjnej na 300 osób, które mogą być obecne na pokazie lotniczym organizowanym w ramach imprez masowej i co najmniej 1 członek służby porządkowej lub służby informacyjnej na każde następne 100 osób, przy czym służba porządkowa musi stanowić co najmniej 20% ogólnej liczby członków służb;

– jeśli pokaz lotniczy zaliczamy do imprez podwyższonego ryzyka – musi być co najmniej 15 członków służb porządkowej i informacyjnej na 200 osób, które mogą być obecne na imprezie masowej, i co najmniej 2 członków służb porządkowej lub informacyjnej na każde następne 100 osób, przy czym osoby ze służby porządkowej muszą stanowić co najmniej 50% ogólnej liczby członków służb.

Na mapce należy nanieść dokładnie miejsca, które są zabezpieczane przez służby porządkowe Organizatora Imprezy Masowej/ Pokazu Lotniczego oraz z miejscami, które zabezpiecza Policja, ewentualnie Żandarmeria Wojskowa lub Straż Graniczna jeśli występuje.

6.1.7.26. Miejsca rozmieszczenia stacjonarnych i przenośnych środków gaśniczych

Do samodzielnego gaszenia pożarów w „zardodku” służą tzw. podręczne środki gaśnicze, do których należą: woda, piasek, gaśnice, koce gaśnicze, hydronetki, agregaty

gaśnicze, bosaki, siekiery, łopaty, drabiny, wiadra.

Najczęściej wykorzystywane są koce gaśnicze i gaśnice (ze względu na wygodę użycia, dostępność i efektywność). Posiadają one wyraźne oznaczenia literowe świadczące o tym, do gaszenia jakiego rodzaju pożaru są przeznaczone:

A - Ciała stałe pochodzenia organicznego, przy spalaniu, których występuje zjawisko żarzenia (drewno, papier),

B - Ciecze płynne i stałe topniejące w skutek ciepła (benzyna, rozpuszczalniki, smoła, topiące się tworzywa sztuczne),

C - Gazy palne (gaz ziemny, acetylen, propan-butan),

D - Pożary metali (magnez, sód, uran),

E - Pożary z grup ABCD występujące w obrębie urządzeń pod napięciem.

Do gaszenia każdego z nich należy używać odpowiednich środków gaśniczych:

do grupy A - woda, piana gaśnicza, proszek gaśniczy, dwutlenek węgla.

do grupy B - piana gaśnicza, proszek gaśniczy, dwutlenek węgla, halon;

do grupy C - proszek gaśniczy, dwutlenek węgla, halon;

do grupy D - proszek gaśniczy, dwutlenek węgla, halon.

Należy pamiętać o tym, że przy użyciu gaśnic (żadnego typu) nie można gasić płonących na ludziach ubrań ze względu na bardzo niską temperaturę środka gaśniczego (należy to robić przy użyciu koca gaśniczego), obowiązuje również całkowity zakaz gaszenia wodą lub gaśnicami pianowymi urządzeń pod napięciem (grozi to porażeniem prądem), metali oraz karbidu. Przy użyciu wody nie należy gasić również tłuszczu, paliw oraz olejów.



Urządzenia służące do gaszenia pożaru

6.1.7.27. Miejsca rozlokowania na ziemi ładunków wybuchowych lub materiałów pirotechnicznych

Miejsce rozlokowania ładunków wybuchowych lub materiałów pirotechnicznych na mapach jest konieczną informacją przede

wszystkim dla służb ratowniczo-gaśniczych w celu szybkiego dojazdu i udzielenia stosownej pomocy, ale także ze względów bezpieczeństwa dla samochodów służb zabezpieczających oraz statków powietrznych kołujących po płycie lotniska

6.1.7.28. Miejsce zespołu reagowania awaryjnego

Miejsca Zespołu Reagowania Awaryjnego, (jeśli występuje) należy tak rozmieścić, aby mogły skutecznie podjąć działania. Zespół powinien mieć zapewnione drożne drogi dojazdowe na płytę lotniska, na której odbywają się operacje lotnicze.

6.1.7.29. Drogi ewakuacyjne, bramy i miejsce zgrupowania ludzi po ewakuacji

Przygotowanie map z drogami ewakuacyjnymi oraz miejscem zgrupowania po ewakuacji jest znacznym ułatwieniem dla działania wszystkich służb ratowniczo-gaśniczych zaangażowanych w proces ewakuacji ale także dla Zespołu Reagowania Awaryjnego.

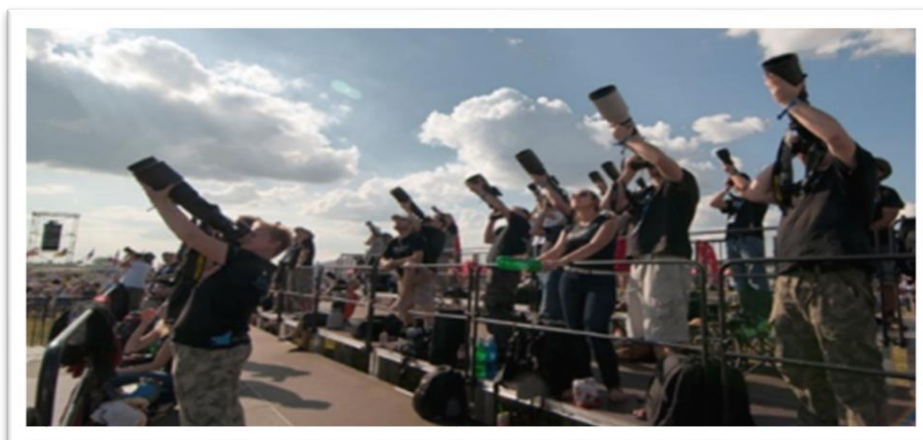
6.1.7.30. Miejsce komentatora pokazów lotniczych

Zaznaczenie miejsca Komentatora pokazu lotniczego pozwoli Zespołowi informacyjnemu, Dyrektorowi oraz Organizatorowi w przypadku braku łączności na dotarcie z komunikatami do wygłoszenia w przypadku wystąpienia zagrożenia.

6.1.7.31. Miejsca/stanowiska przewidziane dla fotoreporterów

Odpowiednie przygotowanie miejsca dla fotoreporterów, odpowiednio zabezpieczone z wyznaczonymi opiekunami pozwoli uniknąć zagrożeń wynikających ze swobodnego poruszania się po zastrzeżonych operacyjnych częściach płyty lotniska.

Prawidłowo



Nieprawidłowo



6.1.7.32. Miejsca lokalizacji głównych hydrantów przeciwpożarowych

Umieszczenie na mapach lokalizację głównych hydrantów przeciwpożarowych pozwoli służbom ratowniczo-gaśniczym na podjęcie skutecznej walki z powstałym pożarem. Dotyczy to w szczególności służb ratowniczo-gaśniczych stacjonujących poza lotniskiem/ lądowiskiem.

6.1.7.33. Potencjalne miejsca tworzenia się „dzikich stref publiczności”

Dyrektor pokazu w ramach przygotowań dokonuje oceny lokalizacji pod kątem tworzenia się dzikich stref publiczności. Jeśli stwierdzi, że takie ryzyko występuję, podejmuje odpowiednie działania zaradcze, które muszą być adekwatne do poziomu ryzyka, jak również współpracuje ze służbami porządku publicznego.



Przykład dzikiej strefy publiczności

Reasumując

Wypełnienie poszczególnych podpunktów formularza umożliwia, krok po kroku, z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów, które mają wpływ na bezpieczne przeprowadzenie pokazu lotniczego pozwala właściwie przygotować się do pokazu lotniczego. Każda udzielona odpowiedź powinna być poparta konkretnym działaniem, które zbliża organizatora pokazu lotniczego do uzyskania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

