



DZIENNIK URZĘDOWY

KOMENDY GŁÓWNEJ POLICJI

Warszawa, dnia 28 listopada 2005 r.

Nr 18

TREŚĆ:
Poz.:

ZARZĄDZENIE KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI

125 – nr 1216 z dnia 2 listopada 2005 r. w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji 697

125

ZARZĄDZENIE NR 1216 KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI

z dnia 2 listopada 2005 r.

w sprawie metod i form wykonywania zadań przez służbę Lotnictwo Policji

Na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2002 r. Nr 7, poz. 58 z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział I Przepisy ogólne

§ 1

1. Zarządzenie określa metody i formy wykonywania zadań w Lotnictwie Policji przez policjantów i pracowników Policji na ziemi i w powietrzu, w szczególności w zakresie:

- 1) nadawania i weryfikacji uprawnień personelowi lotniczemu Lotnictwa Policji;
- 2) działalności operacyjnej Lotnictwa Policji;
- 3) wykorzystania lotnisk i lądowisk;
- 4) badań lotniczo-lekarskich i utrzymania sprawności psychofizycznej przez personel lotniczy Lotnictwa Policji;

- 5) bezpieczeństwa lotniczego;
- 6) systemu jakości w Lotnictwie Policji;
- 7) utrzymania zdolności statków powietrznych Lotnictwa Policji do lotów;
- 8) eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Policji;
- 9) zasady odbioru, przekazywania i ewidencji sprzętu lotniczego Lotnictwa Policji;
- 10) zaopatrywania materiałowo-technicznego statków powietrznych Lotnictwa Policji;
- 11) ochrony i zabezpieczenia przeciwpożarowego statków powietrznych Lotnictwa Policji na lotnisku i lądowisku;
- 12) bezpieczeństwa przy obsłudze i użytkowaniu statków powietrznych Lotnictwa Policji.

2. Przepisy zarządzenia stosuje się do statków powietrznych i personelu lotniczego Lotnictwa Policji oraz osób korzystających lub dysponujących tymi statkami powietrznymi.

3. Postanowienia zarządzenia dotyczące wykonywania lotów obowiązują w polskiej przestrzeni powietrznej i w czasie przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Postanowienia zarządzenia stosuje się także poza granicami kraju, jeżeli nie są one sprzeczne z przepisami, obowiązującymi w granicach danego terytorium, a na obszarze niepodlegającym zwierzchnictwu żadnego państwa z przepisami międzynarodowymi. W przypadku występowania różnic stosuje się przepisy wprowadzające większe ograniczenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w (Dz. U. z 2002 r. Nr 19, poz. 185, Nr 74, poz. 676, Nr 81, poz. 731, Nr 113, poz. 984, Nr 115, poz. 996, Nr 153, poz. 1271, Nr 176, poz. 1457, Nr 200, poz. 1688, z 2003 r. Nr 90, poz. 844, Nr 113, poz. 1070, Nr 130, poz. 1188 i poz. 1190, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1609, Nr 192, poz. 1873 i Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 171, poz. 1800, Nr 179, poz. 1842, Nr 210, poz. 2135, Nr 273, poz. 2703, Nr 277, poz. 2742 oraz z 2005 r. Nr 10, poz. 70, Nr 164, poz. 1365 i Nr 169, poz. 1411).

§ 2

1. Użyte w zarządzeniu określenia oznaczają:

- 1) licencja Lotnictwa Policji – dokument stwierdzający posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowód upoważnienia do wykonywania określonych czynności lotniczych – zwana dalej licencją;
- 2) świadectwo kwalifikacji – dokument stwierdzający posiadanie określonych kwalifikacji oraz dowód upoważnienia do wykonywania czynności lotniczych nieokreślonych w licencji;
- 3) uprawnienia lotnicze – uprawnienia do wykonywania określonych czynności na pokładzie policyjnego statku powietrznego wpisywane do licencji, świadectwa kwalifikacji lub książki członka personelu lotniczego;
- 4) świadectwo rejestracji – dokument potwierdzający że sprzęt lotniczy został wpisany do Rejestru Statków Powietrznych Lotnictwa Służb Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji;
- 5) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego – dokument potwierdzający, że statek powietrzny Lotnictwa Policji został uznany za zdalny do lotu;
- 6) świadectwo oględzin statku powietrznego – dokument potwierdzający wykonanie inspekcji statku powietrznego;
- 7) orzeczenie lotniczo-lekarskie – orzeczenie o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, wydane przez Centrum Medycyny Lotniczej;
- 8) pilot – policjant lub pracownik Policji legitymujący się aktualną licencją pilota;
- 9) mechanik pokładowy – policjant lub pracownik Policji, legitymujący się aktualną licencją członka personelu lotniczego, uprawniającą do wykonywania określonych w niej czynności lotniczych;
- 10) mechanik lotniczy obsługi – policjant lub pracownik Policji, legitymujący się aktualną licencją członka personelu lotniczego;
- 11) instruktor szkolenia lotniczego – policjant lub pracownik Policji, posiadający wpisane do licencji ważne uprawnienia instruktora;
- 12) egzaminator teoretyczny – członek komisji egzaminacyjnej, upoważniony do przeprowadzania egzaminu teoretycznego;
- 13) egzaminator praktyczny – członek komisji egzaminacyjnej, upoważniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych;
- 14) personel lotniczy Lotnictwa Policji – policjanci i pracownicy Policji, posiadający lub ubiegający się o licencję lub świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego Policji;
- 15) personel latający Lotnictwa Policji – policjanci i pracownicy Policji, posiadający lub ubiegający się o licencję lub świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego Policji, uprawniające do wykonywania określonych czynności na pokładzie statku powietrznego podczas lotu;
- 16) pokładowy personel latający – policjanci i pracownicy Policji, wykonujący określone czynności na pokładzie statku powietrznego podczas lotu, niemające bezpośredniego wpływu na jego przebieg oraz posiadający lub ubiegający się o świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego;
- 17) personel naziemny Lotnictwa Policji – policjanci i pracownicy Policji, posiadający lub ubiegający się o licencję lub świadectwo kwalifikacji członka personelu lotniczego Policji, uprawniające do wykonywania określonych czynności związanych z obsługą techniczną statków powietrznych;
- 18) egzamin kwalifikacyjny – teoretyczny i praktyczny sprawdzian wiedzy i umiejętności, poświadczających kwalifikacje kandydata do uzyskania policyjnych uprawnień lotniczych;
- 19) postępowanie kwalifikacyjne – zespół przedsięwzięć odnoszących się do kandydata, mających na celu zdobywanie przez niego wiedzy i umiejętności, uzasadniających nadanie uprawnień, prowadzonych z jednoczesną ciągłą oceną uzyskiwanych postępów;
- 20) czas wykonywania czynności lotniczych – czas lotu i czas wykonywania następujących czynności na ziemi:
 - a) organizowania lotu przed startem statku powietrznego,
 - b) oczekiwania na lot przed startem statku powietrznego,
 - c) wykonywania czynności po wylądowaniu lub zakończeniu lotu,
 - d) postoju między lądowaniami,
 - e) pełnienia dyżurów na lotnisku;
- 21) czas lotu śmigłowca – czas liczony od chwili uruchomienia wirnika nośnego do chwili jego zatrzymania;
- 22) czas wypoczynku – nieprzerwany i określony czas, w którym członek personelu latającego zwolniony jest od pełnienia obowiązków służbowych;
- 23) przerwa w czynnościach lotniczych – czas wolny od obowiązków, krótszy niż czas wypoczynku;
- 24) lot próbny – jest to lot kontrolny, w czasie którego sprawdzana jest sprawność techniczna statku powietrznego, jego poszczególnych elementów;
- 25) inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji – policjant lub pracownik Policji, posiadający upoważnienie Komendanta Głównego Policji do wykonywania oględzin statku powietrznego.

Rozdział II
NADAWANIE I WERYFIKACJA UPRAWNIENÍ
PERSONELOWI LOTNICZEMU LOTNICTWA POLICJI

§ 3

1. W Lotnictwie Policji czynności lotnicze mogą wykonywać wyłącznie policjanci i pracownicy Policji, posiadający licencję, świadectwo kwalifikacji i uprawnienia lotnicze oraz uczestniczący w szkoleniu lotniczym celem ich uzyskania.
2. Licencje i świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji wydaje Komendant Główny Policji dla następujących specjalności lotniczych:
 - 1) pilota;
 - 2) mechanika pokładowego;
 - 3) mechanika lotniczego obsługi;
 - 4) członka personelu pokładowego.
3. Do licencji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji mogą być wpisywane uprawnienia lotnicze nadawane przez Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
4. Wzory licencji, świadectw kwalifikacji oraz książek członka personelu lotniczego Policji dla poszczególnych specjalności lotniczych określa załącznik nr 1.

§ 4

1. O uzyskanie licencji, świadectwa kwalifikacji może się ubiegać osoba, zwana dalej kandydatem, która spełnia następujące wymagania:
 - 1) jest policjantem lub pracownikiem Policji;
 - 2) posiada minimum średnie wykształcenie o kierunku technicznym lub średnie wykształcenie ogólne oraz specjalistyczne szkolenie o kierunku lotniczym;
 - 3) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej potwierdzonym orzeczeniem o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, wydanym przez Centrum Medycyny Lotniczej;
 - 4) zaliczyła wstępny test kwalifikacyjny z zakresu wiedzy lotniczej wymaganej dla danej specjalności;
 - 5) odbyła teoretyczne i praktyczne szkolenie lotnicze przewidziane dla danej specjalności lotniczej;
 - 6) spełnia wymagania i warunki dotyczące szkolenia lotniczego, praktyki lotniczej oraz posiadania wiedzy i umiejętności potwierdzone zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją powołaną przez Komendanta Głównego Policji.
2. Kandydat do uzyskania licencji pilota Lotnictwa Policji powinien spełniać następujące wymagania:
 - 1) ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w Zarządzie Lotnictwa Komendy Głównej Policji, cywilnym lub wojskowym ośrodku szkolenia

lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami;

- 2) podczas teoretycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, powinien wykazać się wiedzą z zakresu:
 - a) prawa lotniczego – podstawy międzynarodowego i polskiego prawa lotniczego, przepisy licencjonowania personelu lotniczego Lotnictwa Policji, przepisy i procedury ruchu lotniczego, służby i organy ruchu lotniczego oraz współdziałanie z nimi,
 - b) wiedzy ogólnej o statku powietrznym – konstrukcja i funkcjonowanie płatowca, budowa i funkcjonowanie zespołu napędowego, przekładni, systemów i przyrządów pokładowych oraz ocena zdolności do lotu,
 - c) osiągnięć i planowania lotu – wpływ masy i wyważenia na osiągi i właściwości pilotażowe, określanie i praktyczne wykorzystanie danych o osiągnięciach podczas wszystkich faz lotu, opracowanie operacyjnego planu lotu i planu lotu na potrzeby ruchu lotniczego,
 - d) podstawowej wiedzy o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie,
 - e) meteorologii – wiedzy o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych, zagrażających bezpieczeństwu lotu, organizacji osłony meteorologicznej lotnictwa, informacji meteorologicznej na potrzeby lotnictwa i ich pozyskiwanie, interpretacja oraz wykorzystywanie,
 - f) nawigacji – kula ziemską i jej odwzorowania na mapach, odległości i kierunki, plany, mapy i odwzorowania kartograficzne, ich odczytywanie i wykorzystanie w różnych rodzajach lotów, wysokość i poziom lotu, nstawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas średni lokalny i uniwersalny koordynowany, strefy czasowe, radionawigacja, systemy radionawigacyjne, rodzaje i wykorzystanie urządzeń radionawigacyjnych pokładowych, nawigacja radarowa, transponder,
 - g) procedur operacyjnych – posługiwanie się dokumentacją operacyjną i nawigacyjną, poszukiwanie i ratownictwo, przepisy dotyczące eksploatacji statków powietrznych, badanie wypadków i incydentów lotniczych, skutki naruszenia przepisów,
 - h) zasad lotu – aerodynamika podstawowa, aerodynamika wirnika, kinematyka i mechanika jego ruchu, lot z prędkością postępową i zawis, zależność wysokości bezpiecznej i prędkości, autorotacja, mechanika pod-

- stawowych elementów lotu, sterowanie skokiem ogólnym i mocą, sterowanie położeniem przestrzennym, stateczność, obciążenia konstrukcji w locie, wibracje i ich działanie na konstrukcję statku powietrznego, obciążenia podwozia przy lądowaniu, specyficzne zagrożenia lotu statku powietrznego,
- i) łączności – frazeologia i radiotelefonii, nawiązywanie i prowadzenie łączności podczas lotu we wszystkich klasach przestrzeni powietrznej, zezwolenia, instrukcje, ostrzeżenia i informacje, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych, procedury w przypadku utraty łączności;
- 3) podczas praktycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, powinien wykazać się umiejętnościami z zakresu:
- a) operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, oceny zdatności i obsługi naziemnej statku powietrznego,
 - b) zastosowania manewrów przyziemnych właściwych dla statku powietrznego i lotów w przestrzeni powietrznej przylotniskowej, przestrzegania środków ostrożności i procedur antykolizyjnych,
 - c) pilotowania śmigłowca według zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością, podczas wszystkich manewrów normalnych, charakterystycznych dla statku powietrznego,
 - d) powrotu do normalnego stanu z początkowej fazy przeciągnięcia wirnika na mocy, powrotu z niskich obrotów wirnika do normalnego ich zakresu,
 - e) wykonania startów i lądowań z zawisu oraz z rozbiegiem i dobiegiem (jeśli układ podwozia na to pozwala) przy wietrze o kierunku i prędkości akceptowanych przez instrukcję użytkowania statku powietrznego w locie, manewrów w zawisie, kołowania (jeśli układ podwozia na to pozwala), operacji połączonych ze startem i lądowaniem na lądowiskach, również na nawierzchni pochyłej, stromych podejściach,
 - f) wykonania startów i lądowań z minimalną niezbędną mocą, pionowych oraz z rozbiegiem i dobiegiem, wykorzystania maksymalnych osiągnięć statku powietrznego przy starcie i lądowaniu, również w operacjach na lądowiskach o ograniczonych rozmiarach,
 - g) wykonania zawisu statku powietrznego bez wpływu ziemi, operacji z podwieszonym ciężarem, lotu na dużej wysokości (zbliżenie do pułapu praktycznego),
 - h) wykonania lotu według wskazań przyrządów, obejmującego wykonanie normalnych manewrów pilotażowych, wyprowadzanie z nienormalnych położzeń statku powietrznego, nawigowanie z wykorzystaniem radionawigacji,
 - i) wykonania przelotu z widocznością na podstawie zewnętrznych punktów orientacyjnych, nawigacji zliczeniowej i radionawigacji,
 - j) zastosowania procedur awaryjnych: autorotacji łącznie z lądowaniem autorotacyjnym, postępowanie w sytuacjach symulowanych usterek silnika, instalacji, układu sterowania i wyposażenia, wyprowadzania z rezonansu powstającego na skutek bliskości ziemi, postępowania w przypadku usterek instalacji elektrycznych i hydraulicznych,
 - k) wykonania przelotu do lotniska kontrolowanego i odlotu z lotniska kontrolowanego, przelotów z widocznością w ruchu kontrolowanym,
 - l) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej,
 - m) wykonania lotów nocnych z widocznością;
3. Kandydat powinien wykazać, że jako pilot statku powietrznego ukończył, przewidziane programem szkolenia lotniczego wydane innym aktem prawnym, szkolenie do uzyskania licencji lub uprawnienia.
4. Do licencji pilota statku powietrznego, po spełnieniu przez niego wymagań określonych do uzyskania tych uprawnień, może być wpisane uprawnienie:
- 1) na poszczególne typy statków powietrznych, które mogą być ograniczone do wykonywania czynności drugiego pilota na statku powietrznym z załogą wieloosobową;
 - 2) do lotów według wskazań przyrządów;
 - 3) pilota – instruktora.
5. Pilot statku powietrznego celem przedłużenia ważności uprawnienia powinien raz na 12 miesięcy zaliczyć sprawdzian umiejętności w zakresie:
- 1) wiadomości teoretycznych dotyczących typu statku powietrznego;
 - 2) wiedzy dotyczącej stosowania procedur awaryjnych;
 - 3) umiejętności lub wiedzy dotyczącej oceny zdatności statku powietrznego do lotu i jego obsługi naziemnej;
 - 4) umiejętności wykonywania czynności w locie pilota dowódcy statku powietrznego, instruktora lub drugiego pilota, jeżeli uprawnienie jest ograniczone do takich czynności, podczas procedur normalnych i awaryjnych;
 - 5) szczegółowy zakres sprawdzianu określa egzaminator praktyczny.
6. Szkolenie na dany typ statku powietrznego powinno być przeprowadzone zgodnie z programem szkolenia, obejmującym procedury normalne i awaryjne, łącznie z procedurami lotu z jednym silnikiem niepracującym (dotyczy szkolenia na statku

powietrznym wielosilnikowym), zgodnie z instrukcją użytkowania w locie tego typu statku powietrznego w czasie lotów szkoleniowych na statku powietrznym dwusterowym i lotów samodzielnych.

7. Kandydat do wydania uprawnienia instruktora powinien posiadać licencję pilota i nalot ogólny na śmigłowcach 500 godzin, w tym jako pilot dowódca 300 godzin.

8. Kandydat do nadania uprawnienia instruktora powinien spełnić następujące wymagania:

1) ukończyć wymagane programem szkolenie teoretyczne i praktyczne w wymiarze co najmniej 12 godzin lotów z instruktorem na dwusterze.

9. Kandydat do uzyskania licencji mechanika pokładowego statku powietrznego powinien spełniać następujące wymagania:

1) ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w Zarządzie Lotnictwa Komendy Głównej Policji, cywilnym lub wojskowym ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami;

2) podczas teoretycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1. pkt 6, powinien wykazać się wiedzą z zakresu:

a) przepisów dotyczących operacji statków powietrznych, mających związek z czynnościami lotniczymi i obowiązkami mechanika pokładowego,

b) ogólnej wiedzy o statku powietrznym:

- podstawowych zasad pracy zespołów napędowych, paliwa lotnicze i kontrola ich jakości, układy paliwowe i kontrola ich funkcjonowania, smarowanie i układy smarowania, systemy rozruchowe,
- zasad operacyjnych, procedur handlingowych, ograniczeń operacyjnych zespołów napędowych, wpływu warunków atmosferycznych na osiągi silników,
- płatowce statków powietrznych, układy sterowania lotem, podwozia, ich układy i systemy hamowania, korozja i trwałość zmęczeniowa, rozpoznawanie uszkodzeń strukturalnych i usterek, systemy hydrauliczne oraz pneumatyczne,
- systemy klimatyzacji, przeciwoblodzeniowe i odladzające,
- podstawy wiedzy o elektryczności, system elektryczny i jego elementy,
- przyrządy pokładowe, kontroli zespołów napędowych i systemów statku powietrznego, pilotażowo-nawigacyjne, awionika i monitory, systemy kierowania lotem,
- ograniczenia statku powietrznego zamieszczone w instrukcji użytkowania w locie,

- instalacja przeciwpożarowa statku powietrznego, system wykrywania i sygnalizacji oraz tłumienia lub gaszenia pożaru,
- wykorzystanie systemu sprawdzania zdadności do lotu wyposażenia i systemów statku powietrznego;

c) osiągow i planowania lotu – obliczenia masy i wyważenia, zależność właściwości statku powietrznego od masy i wyważenia,

d) człowiek – podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną pilota, czynnik ludzki w lotnictwie,

e) meteorologii – podstawowa wiedza o atmosferze, czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych niebezpiecznych dla lotu, uskok wiatru i turbulencja,

f) nawigacji – podstawowe zasady, wysokość i poziom lotu, nastawianie wysokościomierzy ciśnieniowych, nawigacja zliczeniowa, wykorzystanie kalkulatorów nawigacyjnych, czas średni lokalny i uniwersalny koordynowany, systemy nawigacyjne i radionawigacyjne, systemy kierowania lotem,

g) procedur operacyjnych – zasady obsługi technicznej, procedury utrzymania i oceny zdadności do lotu, zgłaszanie usterek, procedury ostrożności przy tankowaniu paliwa i wykorzystaniu obcych źródeł mocy, obsługa systemów wyposażenia kabin, procedury awaryjne, procedury przewozu ładunku i materiałów niebezpiecznych,

h) zasad lotu – aerodynamika podstawowa, podstawy mechaniki lotu, obciążenia konstrukcji w czasie lotu oraz poruszania się statku powietrznego na ziemi przy użyciu własnego napędu i holowania,

i) frazeologii lotniczej, procedur radiotelefonicznych stosowanych przy próbach naziemnych radiostacji, nawiązywanie łączności, łączność w niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących, procedury w przypadku utraty łączności;

3) podczas praktycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, wykazać się umiejętnościami z zakresu:

a) stosowania i wykonywania procedur:

- sprawdzenia przed lotem, oceny zdadności oraz jeżeli przewiduje to instrukcja obsługi technicznej, wykonanie obsługi technicznej przedlotowej,
- kontroli jakości paliwa, tankowania oraz nadzoru nad obsługą naziemną wykonywaną przez służby lotniskowe,
- procedur pokładowych podczas wszystkich faz lotu,

- współpracy w załodze,
 - zgłaszania usterek;
 - b) stosowania procedur zastępczych przewidzianych w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego w zakresie rozpoznawania nieprawidłowego funkcjonowania jego systemów oraz wykonywania działań przewidzianych dla tych okoliczności,
 - c) stosowania procedur awaryjnych w zakresie rozpoznawania awarii oraz wykonywania działań awaryjnych przewidzianych dla tej awarii,
 - d) wykorzystywania systemów statku powietrznego w ramach możliwości technicznych i ograniczeń,
 - e) podejmowania prawidłowych decyzji i sprawnego sterowania systemami,
 - f) właściwej współpracy w załodze jako integralnej części, w sposób niebudzący wątpliwości pozostałych członków załogi, skutecznego porozumiewania się z nimi przy wykorzystaniu standardowej frazeologii,
 - g) prowadzenia w zakresie zleconym przez dowódcę statku powietrznego korespondencji z organami ruchu lotniczego lub statkami powietrznymi;
- 4) w trakcie praktycznego szkolenia lotniczego i nadzorowanej praktyki wykonać na statku powietrznym, do którego odnosi się licencja, ogółem co najmniej 30 godzin lotu w charakterze mechanika pokładowego;
- 5) posiadać co najmniej rok praktyki w obsłudze statku powietrznego tego typu, do którego ma się odnosić licencja, o którą się ubiega, w zakresie płatowca i zespołu napędowego;
10. Do licencji mechanika pokładowego statku powietrznego mogą być wpisane uprawnienia:
- 1) na poszczególne typy statków powietrznych;
 - 2) instruktora typu statku powietrznego, uprawniające do szkolenia praktycznego na ziemi i podczas lotu.
11. Uprawnienie lotnicze jest ważne 12 miesięcy i jego ważność może być przedłużona, jeżeli w okresie ważności jego posiadacz wykonał co najmniej 10 godzin lotu jako mechanik pokładowy oraz wykonał kontrolę wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych.
12. Uprawnienie instruktora typu może być nadane mechanikowi pokładowemu, który:
- 1) wykonał co najmniej 300 godzin lotu na danym typie statku powietrznego jako mechanik pokładowy;
 - 2) ukończył szkolenie do uprawnień instruktora, obejmujące:
 - a) szkolenie teoretyczne w zakresie przedmiotów: prawo lotnicze, człowiek,
 - b) możliwości i ograniczenia, metodyka i organizacja szkolenia mechaników pokładowych,
 - zasady wykonywania czynności lotniczych mechanika pokładowego,
 - c) szkolenie praktyczne obejmujące nauczanie kandydatów na mechaników pokładowych w locie;
13. Kandydat do uzyskania licencji mechanika obsługi statku powietrznego powinien spełniać następujące wymagania:
- 1) ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w Zarządzie Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji, cywilnym lub wojskowym ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami;
 - 2) podczas teoretycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, wykazać się wiedzą z zakresu:
 - a) prawa lotniczego, przepisów dotyczących certyfikacji typu i zdatności do lotu statku powietrznego, przepisów dotyczących napraw strukturalnych, organizacji obsługi technicznej i szkolenia mechaników obsługi, przepisów dotyczących wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego oraz jej poświadczania,
 - b) ogólnej wiedzy o statku powietrznym – matematyka, jednostki miar, fizyka i chemia w zakresie niezbędnym w obsłudze statku powietrznego, kategorie statków powietrznych i ich zespoły,
 - c) techniki lotniczej (dotyczącej typu statku powietrznego) – rodzaje i właściwości materiałów stosowanych w konstrukcji statków powietrznych, zasad konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, łączenia zespołów statku powietrznego, zespoły napędowe i systemy z nimi współdziałające, systemy mechaniczne, hydrauliczne, powietrzne, elektryczne i elektroniczne, źródła mocy, systemy przyrządów, awionika, systemy kierowania lotem, systemy sterowania statkiem powietrznym, systemy ciśnieniowe i klimatyzacyjne, awaryjne i ratownicze,
 - d) obsługi technicznej statku powietrznego – podstawowe technologie mające zastosowanie w obsłudze i drobnych naprawach, czynności obsługowe wymagane dla zapewnienia ciągłej zdatności statku powietrznego do lotu, metody i procedury przeglądów, napraw, inspekcji, wymiany części, modyfikacji i usuwania usterek i wad w strukturze i w zespołach, częściach i systemach zgodnie z metodami opisanymi w instrukcjach obsługi technicznej i standardach zdatności do lotu,
 - e) podstawowej wiedzy o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływ warunków pracy na obsługę statku powietrznego, wysiłku fi-

- zycznego i psychicznego na wydolność, wpływ zmęczenia na możliwość popełniania błędów, sposobach ich unikania, wpływ stanów chorobowych, używanie medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, czynnik ludzki w lotnictwie,
- f) aerodynamiki i mechaniki lotu obsługiwanego statku powietrznego, obciążenia w locie statku powietrznego i jego zespołów, funkcjonowanie elementów statku powietrznego wykorzystujących zjawiska aerodynamiki i aerostatyki,
- g) bezpieczeństwa obsługi statku powietrznego – przeciwdziałanie zagrożeniom dla ludzi, obsługiwanego statku powietrznego lub jego zespołu i otoczenia ze strony procesu technologicznego, zastosowanych źródeł energii i zasilania, urządzeń i materiałów promieniotwórczych, wykorzystywanych innych materiałów, w tym paliw, zapobieganie pożarowi i eksplozji;
- 3) podczas praktycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, wykazać się umiejętnościami z zakresu:
- a) wykorzystania instrukcji obsługowych oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla typu statku powietrznego w taki sposób, że może wykonać inspekcję lub kontrolę bez pominięcia jakiegokolwiek usterek,
- b) identyfikacji i umiejscowienia podzespołów oraz ich demontażu, montażu i dopasowania, a następnie właściwej inspekcji prawidłowości tych czynności,
- c) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz obrotu technologicznego, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamienianymi w sposób wykluczający możliwość pozostawienia obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole,
- d) skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości,
- e) zachowania odpowiednich środków ostrożności chroniących podzespoły i materiały podczas posługiwania się nimi,
- f) zachowania wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego,
- g) dbałości o zdatność statku powietrznego i bezpieczeństwo lotów,
- h) dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi,
- i) dokumentowania poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego;
- 4) wykazać, że posiada praktykę w obsłudze statku powietrznego nie krótszą niż 4 miesiące.
14. Do licencji mechanika obsługi statku powietrznego mogą być wpisane uprawnienia lotnicze:
- 1) płatowca;
- 2) zespołu napędowego;
- 3) awioniki.
15. Posiadacz licencji mechanika obsługi statku powietrznego jest uprawniony w zakresie posiadanych uprawnień do:
- 1) wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego;
- 2) poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej osobiście;
- 3) poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej przez inną osobę pod jego nadzorem oraz prowadzenia szkolenia praktycznego w zakresie obsługi technicznej statku powietrznego.
16. Uprawnienia lotnicze mechanika obsługi są ważne 12 miesięcy i ich ważność może być przedłużona, jeżeli w okresie ich ważności mechanik obsługi wykonywał czynności lotnicze bez przerwy dłuższej niż 3 miesiące oraz wykonał kontrolę z wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych.
17. Kandydat do uzyskania świadectwa kwalifikacji członka pokładowego personelu latającego powinien spełniać następujące wymagania:
- 1) ukończyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w Zarządzie Lotnictwa Komendy Głównej Policji, cywilnym lub wojskowym ośrodku szkolenia lotniczego, potwierdzone odpowiednimi świadectwami;
- 2) podczas teoretycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, wykazać się wiedzą z zakresu:
- a) przepisów dotyczących operacji statków powietrznych, mających związek z czynnościami lotniczymi i obowiązkami członka personelu pokładowego, przepisów i procedur łączności radiowej oraz ruchu lotniczego,
- b) ogólnej wiedzy o statku powietrznym, wyposażeniu elektrycznym, łączności oraz specjalnym,
- c) podstawowej wiedzy o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków lotu, chorób, higieny, medykamentów i środków psychotropowych oraz wydolności psychofizycznej, czynnika ludzkiego w lotnictwie,
- d) podstawowej wiedzy o czynnikach meteorologicznych i zjawiskach atmosferycznych,
- e) podstawowej wiedzy o nawigacji lotniczej;
- 3) podczas praktycznego egzaminu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust.1 pkt 6, wykazać się umiejętnościami z zakresu:

- a) wykorzystania instrukcji obsługowych oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla typu obsługiwanego urządzenia pokładowego w taki sposób, że może wykonać inspekcję lub kontrolę bez pominięcia jakiegokolwiek usterki,
 - b) identyfikacji i umiejscowienia podzespołów oraz ich demontażu, montażu i dopasowania, a następnie właściwej inspekcji prawidłowości tych czynności,
 - c) skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości,
 - d) zachowania wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego,
 - e) obsługi, sprawdzania i posługiwania się wyposażeniem specjalnym wraz ze sprawdzeniem i obsługą instalacji elektrycznej statku powietrznego, służącej do zasilania tego wyposażenia,
 - f) właściwej współpracy w załodze w sposób niebudzący wątpliwości pozostałych członków załogi oraz skutecznego porozumiewania się w załodze;
- 4) wykazać, że posiada praktykę w obsłudze wyposażenia specjalnego statku powietrznego i wykonał co najmniej 10 godzin lotu jako operator pokładowych systemów obserwacji lotniczej, pokładowych urządzeń dźwigowych lub desantowych.
18. Do świadectwa kwalifikacji członka pokładowego personelu latającego mogą być wpisane uprawnienia lotnicze:
- 1) operatora pokładowych systemów obserwacji lotniczej;
 - 2) operatora pokładowych urządzeń dźwigowych lub desantowych.

§ 5

1. Postępowanie kwalifikacyjne w celu uzyskania uprawnień członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji rozpoczyna się na pisemny wniosek kandydata skierowany poprzez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej Policji do Komendanta Głównego Policji.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, należy dołączyć orzeczenie o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, wydane przez Centrum Medycyny Lotniczej.
3. Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji ustala rodzaj i zakres wstępnego testu kwalifikacyjnego, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 4, oraz za pośrednictwem Dyrektora Głównego Sztabu Policji wnioskuję do Komendanta Głównego Policji o powołanie komisji celem jego przeprowadzenia.

4. W skład komisji, o której mowa w ust. 3, może zostać powołany policjant lub pracownik Policji, który:
 - 1) posiada wykształcenie wyższe w specjalności, z której będzie przeprowadzał egzamin;
 - 2) posiada wykształcenie średnie w specjalności, z której będzie przeprowadzał egzamin i 5 lat praktyki w tej specjalności;
 - 3) posiada co najmniej średnie wykształcenie, ukończone lotnicze szkolenie zawodowe w specjalności, z której będzie przeprowadzał egzamin i 5 lat praktyki w tej specjalności.
5. O terminie i zakresie wstępnego testu kwalifikacyjnego kandydat jest informowany z co najmniej 14-dniowym wyprzedzeniem.

§ 6

1. Zaliczenie wstępnego testu kwalifikacyjnego warunkuje rozpoczęcie procesu szkolenia pod kierunkiem wyznaczonego przez Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, instruktora danej specjalności lotniczej.
2. Niezaliczenie wstępnego testu kwalifikacyjnego skutkuje odmownym rozpatrzeniem wniosku, o którym mowa w § 5 ust. 1.
3. Proces szkolenia, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 5, w zależności od uzyskiwanych uprawnień trwa od 3 miesięcy do 3 lat.
4. Przebieg procesu szkolenia jest dokumentowany w ewidencji personelu lotniczego prowadzonej przez Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
5. Po zakończeniu szkolenia lotniczego kandydat otrzymuje zaświadczenia, których wzory określa załącznik nr 2.

§ 7

1. Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji prowadzi ewidencję personelu lotniczego - zwaną dalej ewidencją, na którą składają się:
 - 1) lista członków personelu lotniczego;
 - 2) karty i arkusze ewidencyjne członków personelu lotniczego;
 - 3) teczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.
2. W karcie i arkuszu ewidencyjnym członka personelu lotniczego zamieszcza się:
 - 1) podstawowe dane osobowe członka personelu lotniczego;
 - 2) osobisty numer ewidencyjny członka personelu lotniczego, którym oznakowane są wszystkie wydane mu licencje, świadectwa kwalifikacji;
 - 3) wykaz wszystkich wydanych mu licencji i świadectw kwalifikacji z uwzględnieniem:
 - a) oznaczenia licencji i świadectwa kwalifikacji,
 - b) daty wydania i okresu, na jaki została wydana licencja lub świadectwo kwalifikacji,

- c) wpisanych do licencji lub świadectwa kwalifikacji uprawnień lotniczych, z oznaczeniem terminu ich ważności i przedłużania ich ważności,
 - d) okresów zawieszeń licencji lub świadectw kwalifikacji i uprawnień lotniczych wpisanych do tych dokumentów oraz dat przywrócenia ich ważności,
 - e) oznaczenia daty cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia lotniczego wpisywanego do tych dokumentów.
3. Teczka osobowa członka personelu lotniczego zawiera:
- 1) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz o wydanie lub wznowienie ważności wpisywanych do tych dokumentów uprawnień lotniczych;
 - 2) protokoły zaliczonych egzaminów teoretycznych i praktycznych, wymaganych do wydania licencji, świadectw kwalifikacji lub do wydania, wznowienia ważności wpisywanych do tych dokumentów uprawnień lotniczych;
 - 3) decyzje dotyczące cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia lotniczego wpisywanego do tych dokumentów.
4. Kartę ewidencyjną i teczkę osobową członka personelu lotniczego usuwa się z ewidencji po upływie 5 lat od upłynięcia terminu ważności ostatniego uprawnienia wpisanego do licencji lub świadectwa kwalifikacji. Jest to jednoznaczne ze skreśleniem z ewidencji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji.
5. Wzory karty ewidencyjnej i arkusza ewidencyjnego członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji określa załącznik nr 3.

§ 8

- 1. Egzamin kwalifikacyjny do wydania, wznowienia licencji lub świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego oraz uprawnień wpisywanych do tych dokumentów, o którym mowa w § 4 ust.1. pkt 6, przeprowadza komisja powołana przez Komendanta Głównego Policji.
- 2. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się w zakresie wiadomości teoretycznych, którego wynik pozytywny jest warunkiem dopuszczenia do egzaminu praktycznego.
- 3. W przypadku gdy do wydania licencji lub świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego wymagane jest odbycie z wynikiem pozytywnym praktyki lotniczej, kandydat po zdaniu egzaminu teoretycznego i praktycznego zostaje skierowany do jej odbycia w oznaczonym miejscu i terminie.

- 4. W przypadku negatywnego wyniku praktyki lotniczej kandydat może zostać skierowany ponownie do jej odbycia.
- 5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu kwalifikacyjnego kandydat może do niego przystąpić ponownie, nie wcześniej niż po upływie 1 miesiąca.
- 6. Wzór protokołu egzaminu teoretycznego i praktycznego zawiera załącznik nr 4.

§ 9

- 1. Po zakończeniu procesu szkolenia lotniczego potwierdzonego zdaniami komisyjnie egzaminami z wiedzy teoretycznej, umiejętności praktycznych oraz w przypadku gdy jest to wymagane pozytywnym wynikiem odbycia praktyki lotniczej, Naczelnik Zarządu Lotnictwa za pośrednictwem Dyrektora Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji występuje do Komendanta Głównego Policji z wnioskiem o wydanie kandydatowi licencji lub świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego.
- 2. Uprawnienia, o których mowa w § 3 ust. 3, nadaje Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
- 3. W skład komisji, o której mowa w ust.1, wchodzi policjanci i pracownicy Policji, którzy spełniają wymagania określone w § 5 ust. 4.
- 4. Egzaminator praktyczny powinien spełniać następujące warunki:
 - 1) posiadać praktykę lotniczą wymaganą dla danego rodzaju egzaminu praktycznego;
 - 2) posiadać odpowiednią licencję, świadectwo kwalifikacji i odpowiednie uprawnienie lotnicze do nich wpisane;
 - 3) posiadać uprawnienie do wykonywania czynności lotniczych, będących przedmiotem egzaminu praktycznego.
- 5. Egzaminator teoretyczny powinien spełniać następujące warunki:
 - 1) posiadać wykształcenie wyższe w specjalności, z której będzie przeprowadzał egzamin;
 - 2) posiadać co najmniej średnie wykształcenie, ukończone lotnicze szkolenie zawodowe w specjalności, z której będzie przeprowadzał egzamin i 5 lat praktyki w tej specjalności.
- 6. Upoważnienia egzaminatora teoretycznego i praktycznego wydane są przez Komendanta Głównego Policji. Wzór upoważnienia określa załącznik nr 5.

§ 10

- 1. Wydania licencji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji dla policjantów i pracowników Policji dokonuje się na podstawie posiadanych dotychczas uprawnień lotniczych nadanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 2. Wydanie licencji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji dla kandydatów na członków perso-

nelu lotniczego Lotnictwa Policji następuje na podstawie weryfikacji posiadanych dotychczas uprawnień lotniczych nadanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub równoważnych uprawnień nadanych na podstawie dokumentu wystawionego przez odpowiedni organ Lotnictwa Państwowego.

3. Weryfikacji uprawnień dokonuje się na podstawie:
 - 1) posiadanych uprawnień uzyskanych w lotnictwie cywilnym i państwowym;
 - 2) udokumentowanego przebiegu pracy lub służby w lotnictwie oraz przebiegu dotychczasowej praktyki lotniczej;
 - 3) egzaminu kwalifikacyjnego złożonego przed komisją powołaną przez Komendanta Głównego Policji, o której mowa w § 9 ust. 3.

§ 11

1. Uprawnienia lotnicze wpisane do licencji tracą ważność po upływie terminu, na jaki zostały nadane.
 2. Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych przeprowadza się:
 - 1) w procesie szkolenia lotniczego, teoretycznego i praktycznego, zgodnie z programami szkolenia lotniczego;
 - 2) przed wydaniem licencji, świadectwa kwalifikacji lub wpisaniem uprawnienia lotniczego;
 - 3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia lotniczego;
 - 4) na polecenie Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, jeżeli w wyniku badania wypadku, incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie uzasadnione przypuszczenie, że członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności.
 3. Wzór protokołów kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych zawiera załącznik nr 6.
 4. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych może przeprowadzić wyznaczony przez Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji policjant lub pracownik Policji, posiadający upoważnienie egzaminatora wydane przez Komendanta Głównego Policji.
 5. Ważność kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych nie może być dłuższa niż 12 miesięcy.
- 1) wykonywania operacji lotniczych w sposób zgodny z niniejszym zarządzeniem, przepisami lotniczymi, mającymi zastosowanie w Lotnictwie Policji, instrukcjami użytkownika w locie statków powietrznych, instrukcjami obsługi technicznej statków powietrznych i programami szkolenia lotniczego;
 - 2) wykonywania wyłącznie takich operacji lotniczych, do wykonania których posiada licencję, świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego wydane przez Komendanta Głównego Policji oraz odpowiednio udokumentowane uprawnienia nadane przez Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, z wyjątkiem szkolenia lotniczego, wznowiania i kontroli umiejętności lotniczych;
 - 3) dotrzymywania okresów ważności posiadanych licencji, świadectw kwalifikacji, uprawnień lotniczych, badań lotniczo-lekarskich oraz okresowych kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych.
2. Dowódca statku powietrznego niezależnie od tego, czy osobiście pilotuje statek powietrzny, czy drugi pilot, podejmuje ostateczne decyzje w sprawie dysponowania nim podczas wykonywania powierzonych załodze zadań lotniczych, odpowiada za jego bezpieczeństwo oraz bezpieczeństwo wszystkich osób i ładunku na pokładzie.
 3. Podróżni znajdujący się na pokładzie statku powietrznego podlegają władzy dowódcy statku powietrznego. Władza dowódcy rozpoczyna się z chwilą wejścia podróżnych na pokład w celu rozpoczęcia lotu, a kończy się z chwilą wyjścia podróżnych z pokładu po wykonanym locie.
 4. Dowódca statku powietrznego w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa jest zobowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania podróżnych i załogi.
 5. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca jest upoważniony do:
 - 1) zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności, nienależących do ich zakresu obowiązków;
 - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom, znajdującym się na pokładzie statku powietrznego.
 6. Wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie są zobowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego.
 7. Dowódca statku powietrznego ma prawo decydować o zastosowaniu niezbędnych środków, łącznie ze środkami przymusu w stosunku do osób, niewykonujących jego poleceń albo zagrażających w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego.
 8. Dowódca statku powietrznego jest odpowiedzialny za przestrzeganie metod kontroli czynności przez załogę lotniczą oraz za nadzór nad wykony-

Rozdział III

DZIAŁALNOŚĆ OPERACYJNA LOTNICTWA POLICJI

§ 12

1. Członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji na każdym etapie wykonywania czynności lotniczych jest zobowiązany do:

waniem przez członków załogi czynności lotniczych.

9. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do przerwania kontynuowania lotu dalej niż do najbliższego lotniska lub lądowiska, jeżeli stwierdził, że sprawność psychofizyczna dowolnego członka załogi lotniczej została znacznie obniżona wskutek zmęczenia lub choroby.
10. Dowódca statku powietrznego, jest odpowiedzialny za zawiadomienie najbliższego organu właściwej służby ruchu lotniczego za pomocą dostępnych mu środków o każdym zdarzeniu powstałym w związku z wykonywanym lotem, w wyniku którego:
 - 1) nastąpiło uszkodzenie statku powietrznego, mające wpływ na dalszy bezpieczny przebieg lotu;
 - 2) nastąpiło poważne obrażenie ciała lub śmierć dowolnej osoby na pokładzie statku powietrznego;
 - 3) nastąpiło znaczne uszkodzenie albo utrata przewożonego ładunku lub mienia.
11. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić organ służby ruchu lotniczego – z którym utrzymuje łączność w czasie lotu – a w razie braku łączności niezwłocznie po wylądowaniu – o:
 - 1) niebezpiecznych warunkach lotu, innych niż meteorologiczne, napotkanych na trasie lotu;
 - 2) zauważonym wypadku lotniczym;
 - 3) zauważonym na trasie lotu wydarzeniu zagrażającemu życiu ludzkiemu lub mieniu.
12. W razie wypadku lotniczego lub przymusowego lądowania w terenie przygodnym na dowódcy statku powietrznego, a w razie braku możliwości jego działania na pozostałych członkach załogi, ciąży obowiązek:
 - 1) zorganizowania pomocy dla osób, które wskutek wypadku doznały uszkodzenia ciała lub są narażone na niebezpieczeństwo;
 - 2) zabezpieczenia statku powietrznego, jego części, ładunku, dokumentacji statku, śladów wypadku oraz świadków zdarzenia;
 - 3) zawiadomienia o wypadku dyżurnego Komendy Głównej Policji lub dyżurnego Komendy Wojewódzkiej Policji, dyżurnego Komendy Stołecznej Policji, właściwego kierownika jednostki organizacyjnej Policji oraz Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
13. Jeżeli lot został przerwany na skutek wypadku lotniczego lub innej niespodziewanej przyczyny, dowódca statku powietrznego, a w przypadku jego niezdolności inny członek załogi, wykonuje czynności dowódcy statku powietrznego do czasu zakończenia badania przyczyny wydarzenia lub zwolnienia z dalszego wykonywania tej funkcji przez przełożonych.
14. Dowódca statku powietrznego, który otrzymał sygnał o niebezpieczeństwie, grożącym innemu

statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu, spostrzegł statek powietrzny lub morski, który uległ wypadkowi lub znalazł się w niebezpieczeństwie, albo zauważył inną katastrofę lub klęskę żywiołową bądź zauważył osobę, znajdującą się na morzu w niebezpieczeństwie utraty życia, zobowiązany jest udzielić poszkodowanym lub znajdującym się w niebezpieczeństwie pomocy w zakresie, w jakim może to uczynić bez narażania na niebezpieczeństwo powierzonego mu statku powietrznego, podróźnych i załogi.

§ 13

1. Bieżący nadzór operacyjny sprawowany jest przez Szefa Nadzoru Operacyjnego Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji oraz kierowników komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji właściwych w zakresie realizacji działalności operacyjnej i eksploatacji statków powietrznych. Są oni odpowiedzialni za realizowanie procedur i standardów operacyjnych, zgodnie z przepisami lotniczymi, niniejszym zarządzeniem oraz przepisami zawartymi w obowiązujących instrukcjach i wytycznych.
2. Sprawowanie nadzoru operacyjnego składa się z kontroli poziomu znajomości i przestrzegania przez załogi lotnicze Lotnictwa Policji obowiązujących przepisów lotniczych, procedur i standardów operacyjnych, mających bezpośredni i pośredni wpływ na bezpieczeństwo i prawidłowość wykonywanych przez Lotnictwo Policji zadań i operacji lotniczych.
3. Kierownik komórki organizacyjnej wymieniony w ust. 1 jest zobowiązany udzielać pomocy dowódcy statku powietrznego w przygotowaniu do lotu i sporządzeniu planu lotu we współpracy ze służbą ruchu lotniczego, meteorologiczną i łączności. Udziela pomocy w uzyskaniu wszelkich niezbędnych informacji dla skutecznego i bezpiecznego wykonania zadania lotniczego.

§ 14

1. Nadzór nad kwalifikacjami personelu lotniczego, ważnością licencji, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień lotniczych sprawuje właściwy kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji oraz Szef Szkolenia Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji.
2. Bieżący nadzór nad poziomem aktualnej wiedzy teoretycznej, kontrolą umiejętności lotniczych w stosunku do personelu lotniczego sprawuje kierownik właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
3. Bieżący nadzór nad poziomem aktualnej wiedzy teoretycznej, kontrolą umiejętności praktycznych w stosunku do personelu technicznego sprawuje Szef techniczny właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.

§ 15

1. Przed wykonaniem lotu dowódca statku powietrznego jest zobowiązany wypełnić lub opracować następujące operacyjne dokumenty lotu:
 - 1) zlecenie wykonania lotu wystawione przez kierownika właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji;
 - 2) pokładowy dziennik techniczny;
 - 3) listę podróźnych;
 - 4) prognozę meteorologiczną;
 - 5) plan lotu ICAO oraz ewentualnie NOTAM-y, AIS, TAF, METAR itp., jeżeli są konieczne dla wykonywanej operacji.
2. Zlecenie wykonania lotu jest podstawowym dokumentem do wykonania każdej operacji lotniczej, który dowódca statku powietrznego po wykonaniu lotu i wypisaniu czasów lotu przekazuje kierownikowi komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
3. Zlecenie wykonania lotu wystawia kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji lub osoba przez niego uprawniona, w którym wyznacza dowódcę statku powietrznego oraz skład załogi lotniczej na dany lot.
4. Zlecenie wykonania lotu dla załogi dyżurnej Lotnictwa Policji wystawia się na czas trwania dyżuru.
5. Wzór zlecenia wykonania lotu określa załącznik nr 7.
6. Pokładowy dziennik techniczny jest podstawowym dokumentem sprawozdawczym w stosunku do zlecenia wykonania lotu i stanowi jego część integralną. Wypełnia się go w każdym dniu lotnym i każdorazowo, gdy na statku powietrznym wykonywane są czynności lotnicze. Jest podstawowym źródłem informacji na temat zdarzeń i usterek zaistniałych podczas pracy statku powietrznego oraz sposobów ich usunięcia.
7. Wzór pokładowego dziennika technicznego określa załącznik nr 8.
8. Lista podróźnych, która stanowi załącznik do zlecenia wykonania lotu, jest wypełniana przez dowódcę statku powietrznego w dwóch egzemplarzach. Egz. nr 1 zabierany jest na pokład statku powietrznego. Egz. nr 2 przekazywany jest kierownikowi komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
9. Wzór listy podróźnych określa załącznik nr 9.
10. Dowódca statku powietrznego przed każdym planowanym lotem zobowiązany jest zapoznać się z warunkami pogodowymi na trasie planowanego lotu oraz pozyskać osobiście lub faxem komunikat meteorologiczny.
11. W przypadku braku możliwości pozyskania przez dowódcę statku powietrznego prognozy meteorologicznej w formie pisemnej zobowiązany jest zapoznać się telefonicznie z warunkami pogodowymi, a następnie na podstawie uzyskanych informacji wypełnić druk „Prognoza meteorologiczna”.

12. Wzór druku „Prognoza meteorologiczna” określa załącznik nr 10.

§ 16

1. Odpowiedzialność za kierowanie operacjami lotniczymi realizowanymi przez Lotnictwo Policji ponoszą właściwi służbowo kierownicy komórek organizacyjnych.
2. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji, monitorujący operacje lotnicze wykorzystuje źródła informacji, pochodzące od:
 - 1) lotniskowych organów służby ruchu lotniczego;
 - 2) dowódcy statku;
 - 3) użytkowników obiektów związanych z daną operacją, np. lądowisk, stacji meteorologicznych, poligonów.
3. Dowódca statku powietrznego, któremu powierzono wykonanie danej operacji, jest osobiście odpowiedzialny za właściwe jej wykonanie.
4. W operacjach, wymagających kierowania lotami, kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji wyznacza kierownika lotów.
5. Kierowanie ruchem lotniczym przez kierownika lotów jest wymagane, jeśli są organizowane:
 - 1) dzienne loty nadlotniskowe, w których bierze udział więcej niż jeden statek powietrzny;
 - 2) loty nocne;
 - 3) loty według przyrządów;
 - 4) loty treningowe do pokazów lotniczych;
 - 5) publiczne pokazy lotnicze.
6. Wykonywanie czynności kierownika lotów można powierzyć:
 - 1) pilotowi z uprawnieniami instruktora;
 - 2) pilotowi nieposiadającemu uprawnień instruktora lub skoczki spadochronowemu nieposiadającemu uprawnień instruktora, pod warunkiem posiadania przez niego uprawnień do kierowania lotami nadanego przez Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
7. Członek personelu latającego zobowiązany jest do wykonywania czynności lotniczych zgodnie z:
 - 1) uprawnieniami określonymi w posiadanej licencji, świadectwie kwalifikacji oraz książce członka personelu lotniczego;
 - 2) określonymi w § 1 obowiązującymi aktami prawnymi w Lotnictwie Policji;
 - 3) przepisami obowiązującymi w Lotnictwie Policji, dotyczącymi personelu i sprzętu lotniczego;
 - 4) przepisami lotniczymi, obowiązującymi w kraju, na terenie którego odbywa się lot.
8. Załogę statku powietrznego stanowi personel latający, którego skład określony jest w instrukcji użytkowania w locie danego statku powietrznego.
9. Skład załogi do wykonania lotu lub serii lotów wyznacza kierownik właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji lub upoważniona przez niego osoba.

10. W zależności od stopnia trudności wykonywanej operacji lotniczej oraz doraźnych potrzeb ustalenia dodatkowe, dotyczące składu załogi, podejmuje kierownik właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.

§ 17

1. Członkowie załogi lotniczej muszą posiadać ważne licencje, świadectwa kwalifikacji i uprawnienia lotnicze oraz aktualne kontrole wiadomości i umiejętności lotniczych, wpisane do ksiąg członka personelu lotniczego, właściwe do pełnionej funkcji w załodze oraz rodzaju i zadania lotu, oraz ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
2. Członkowie załogi lotniczej wykonują swoje zadania pod nadzorem dowódcy statku powietrznego oraz osobiście odpowiadają za ich wykonanie zgodnie z przepisami.
3. Wszyscy członkowie załogi statku powietrznego od chwili rozpoczęcia przygotowania do lotu aż do zakończenia czynności związanych z tym lotem wykonują swoje obowiązki, wynikające z zajmowanej funkcji na pokładzie, zgodnie z przepisami lotniczymi, instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego, programem lotu oraz poleceniami dowódcy statku powietrznego.
4. Nie można pilotowi powierzyć pełnienia obowiązków dowódcy statku powietrznego, jeżeli w ciągu 90 dni, poprzedzających lot nie wykonał co najmniej trzech startów i lądowań na typie statku powietrznego, na którym aktualnie wykonuje loty.
5. Nie można pilotowi powierzyć, funkcji drugiego pilota, jeżeli w ciągu 120 dni, poprzedzających lot nie wykonał lotu w tym charakterze i na typie statku powietrznego, na którym wykonuje loty.
6. Nie można wyznaczać w skład załogi lotniczej członka personelu lotniczego, który nie posiada ważnych badań lotniczo-lekarskich, aktualnej licencji, świadectwa kwalifikacji członka personelu lotniczego i uprawnień, dopuszczających do wykonania postawionego zadania lub pełnienia określonej funkcji na danym typie statku powietrznego.
7. Nie można wyznaczać w skład załogi lotniczej członka personelu lotniczego, który nie posiada ważnej kontroli wiadomości teoretycznych i kontroli techniki pilotowania.

§ 18

1. Jeżeli ze względu na normatywny czas pracy członków załogi, zachodzi konieczność zmiany części lub całej załogi na dowódcę statku powietrznego wyznacza się pilotów na każdą zmianę.
2. Miejsce zmiany załogi i przekazania uprawnień dowódcy statku powietrznego musi być ujęte w zleceniu wykonania lotu.
3. Dowódca statku powietrznego musi przekazać dowodzenie statkiem powietrznym oraz stosowną dokumentację na ziemi i przy wyłączonym ze-

spole napędowym tego statku powietrznego w przypadku:

- 1) planowej zmiany dowódcy statku powietrznego;
- 2) zmiany zarządzanej przez przełożonego;
- 3) jeżeli sam uzna przed lotem, że dalsze wykonywanie przez niego obowiązków zagraża bezpieczeństwu.

§ 19

1. Każdy członek załogi lotniczej, przystępując do wykonywania czynności lotniczych, musi być w pełnej kondycji psychofizycznej.
2. Dowódca statku powietrznego nie może podjąć czynności lotniczych, jeżeli przynajmniej jeden członek załogi lotniczej nie jest w stanie wypełniać powierzonych mu obowiązków.
3. Zabrania się członkowi załogi lotniczej wykonywania czynności lotniczych, wynikających z posiadanych licencji i uprawnień lotniczych, w przypadku gdy:
 - 1) jest w stanie nietrzeźwym lub wskazującym na spożycie alkoholu;
 - 2) jest w stanie wskazującym na zażycie narkotyków lub środków farmakologicznych;
 - 3) odczuwa dolegliwości fizyczne bądź psychiczne, mogące powodować obniżenie bezpieczeństwa przy wykonywaniu powierzonych mu zadań i operacji lotniczych.
4. Jeśli podczas lotu dowódca statku powietrznego uzna, że dalsze wykonywanie przez niego obowiązków zagraża bezpieczeństwu lotu, powinien je przekazać rezerwowemu dowódcy statku powietrznego, jeżeli na pokładzie znajduje się rezerwowa załoga albo rezerwowi dowódca statku powietrznego, lub drugiemu pilotowi wchodzącemu w skład załogi.
5. W przypadku niezdolności do lotu członka załogi, innego niż dowódca o powierzeniu jego obowiązków innej osobie – decyduje dowódca statku powietrznego.
6. Jeżeli dowódca statku powietrznego z różnych przyczyn nie może wykonywać swych obowiązków na ziemi po wylądowaniu, jego obowiązki przechodzą w kolejności na drugiego pilota, mechanika pokładowego lub członka personelu pomocniczego.
7. Członek personelu latającego, który podlega obowiązkowi sprawdzenia zdolności psychofizycznej do pełnienia czynności lotniczych, ma obowiązek powiadomić przełożonego z wyprzedzeniem 30 dni o dacie upływu ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego oraz ma obowiązek poddania się badaniom lotniczo-lekarskim w czasie i miejscu wskazanym przez przełożonego.

§ 20

1. Na pokładzie statku powietrznego w czasie wykonywania lotu powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - 1) świadectwo rejestracji statku powietrznego;
 - 2) świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego;
 - 3) książki pokładowe płatowca i silników;
 - 4) zezwolenie na zabudowę i używanie pokładowych stacji lotniczych;
 - 5) kopia polisy ubezpieczeniowej statku powietrznego;
 - 6) instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego;
 - 7) zlecenie wykonania lotu;
 - 8) plan lotu, jeżeli jest wymagany;
 - 9) pokładowy dziennik techniczny;
 - 10) lista podróżnych;
 - 11) lista kontrolna czynności załogi statku powietrznego;
 - 12) komunikat meteorologiczny;
 - 13) aktualne mapy lotnicze.

§ 21

1. Obsługę techniczną statków powietrznych Lotnictwa Policji mogą przeprowadzać wyłącznie licencjonowani mechanicy lotniczy obsługi, posiadający odpowiednie ważne uprawnienia.
2. Obsługę podróży przewożonych statkami powietrznymi Lotnictwa Policji na lotniskach i lądowiskach prowadzi II pilot lub mechanik lotniczy obsługi, a w przypadku załogi jednoosobowej dowódca statku powietrznego.
3. W przypadku przewożenia osób niepełnosprawnych lub chorych konieczna jest specjalna opieka innej osoby lub lekarza.
4. Przewóz osób deportowanych lub aresztowanych odbywa się na zasadach określonych przepisami o konwojowaniu osób.
5. Bagaż podręczny niewielkich rozmiarów może być umieszczony pod fotelami pasażerskimi, w bagażniku lub innych miejscach możliwych do wykorzystania po odpowiednim umocowaniu i sprawdzeniu przed startem.
6. Ładunek o dużej masie powinien być transportowany w kabinie transportowej lub na podwieszeniu zewnętrznym, zgodnie z zaleceniami instrukcji użytkowania w locie danego typu statku powietrznego.
7. Załadunek i wyładunek ładunku nie może odbywać się przy pracującym zespole napędowym statku powietrznego, wyłączając zatwierdzone dla tej wersji technologii załadunku.
8. Obsługę i nadzór załadunku i rozładunku bagażu lub ładunku nadzoruje mechanik lotniczy obsługi lub członek załogi statku powietrznego.

§ 22

Dowódca statku powietrznego lub upoważniony przez niego członek załogi ma obowiązek nie dopuścić do wejścia na pokład podróżnych z objawami:

- 1) użycia środków odurzających;
- 2) w stanie wskazującym na spożycie alkoholu lub podobnie działających środków;
- 3) choroby, z wyjątkiem przypadku, gdy znajduje się pod odpowiednią opieką medyczną.

§ 23

1. Każdy rodzaj oblodzenia statku powietrznego, użytkowanego przez Lotnictwo Policji, powinien zostać usunięty przed wykonaniem lotu.
2. Do usuwania oblodzenia stosuje się naziemne urządzenia grzewcze. Obsługa tych urządzeń powinna odbywać się z zachowaniem środków ostrożności i zalecanych sposobów ich użycia wskazanych w instrukcji użycia danego urządzenia.
3. Dopuszcza się możliwość zastosowania spirytusu do odladzania na ziemi szyb kabiny pilota z zachowaniem środków ostrożności jak dla trucizn II klasy.
4. Wszystkie części statku powietrznego powinny być przed startem oczyszczone z lodu, śniegu lub szronu, tj. łopaty wirnika nośnego, łopatki śmigła ogonowego, kadłub, usterzenie, szczeliny między częściami ruchomymi, otwory odbiorników ciśnienia statycznego i całkowitego, wloty do sprężarek silników, podwozie.
5. Dowódca statku powietrznego odpowiedzialny jest za sprawdzenie przed uruchomieniem silników, czy we wlotach powietrza do silników nie znajdują się produkty krystalizacji pary wodnej oraz czy wirniki turbosprężarek swobodnie się obracają i nie są blokowane przez lód lub śnieg. Czas działania zabezpieczenia przeciwoblozeniowego może być różny w zależności od warunków pogodowych. Skuteczność zabezpieczenia powinna być każdorazowo analizowana przez dowódcę statku powietrznego z uwzględnieniem kryteriów, o których mowa powyżej.

§ 24

1. Każdy członek załogi statku powietrznego, który zobowiązany jest do pełnienia swoich czynności w kabinie załogi, musi znajdować się na swoim miejscu pracy, z wyjątkiem przypadków, kiedy jego nieobecność jest uzasadniona koniecznością działania związanego z użytkowaniem statku powietrznego.
2. Opuszczanie stanowiska pracy może nastąpić wyłącznie na polecenie lub za zgodą dowódcy statku powietrznego. W każdym takim przypadku za sterami musi pozostawać jeden licencjonowany pilot.

3. Każdy członek załogi statku powietrznego, pozostający na swoim miejscu pracy, musi być przypięty pasami bezpieczeństwa.
4. Za sterami statku powietrznego przy obracającym się wirniku musi znajdować się pilot, posiadający wymagane uprawnienia.

§ 25

1. Na statkach powietrznych Lotnictwa Policji zapięcie pasów bezpieczeństwa obowiązuje od momentu, poprzedzającego rozpoczęcie kołowania lub startu, do momentu lądowania i zakończenia kołowania po lądowaniu. Obowiązek ten dotyczy zarówno załogi, jak i podróżnych.
2. Dowódca statku powietrznego jest odpowiedzialny za przeprowadzenie instruktażu dla podróżnych, dotyczącego zapinania pasów bezpieczeństwa, oraz sprawdzenie ich zapięcia przed rozpoczęciem lotu.
3. Na statkach powietrznych niewyposażonych w urządzenia do audiowizualnego informowania podróżnych dowódca statku powietrznego lub upoważniony przez niego członek załogi – informuje podróżnych o konieczności oraz o sposobie zapięcia pasów bezpieczeństwa.

§ 26

1. Na statkach powietrznych Lotnictwa Policji nikt poza członkami załogi wyznaczonej do wykonania lotu nie ma prawa wstępu i nie może być przewożony w kabinie załogi.
2. Dowódca jednoosobowej załogi statku powietrznego może zezwolić podróżnemu zająć przedni fotel po uprzednim poinstruowaniu go o:
 - 1) zasadach bezpieczeństwa w czasie lotu;
 - 2) zakazie ingerowania w czynności lotnicze;
 - 3) zakazie dotykania jakichkolwiek przyrządów i włączników.

§ 27

1. Na statkach powietrznych Lotnictwa Policji, wykonujących loty z podróżnymi na pokładzie, w kabinie pasażerskiej powinno znajdować się następujące sprawne wyposażenie:
 - 1) ochraniacze słuchu dla wszystkich podróżnych;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na wszystkich fotelach;
 - 3) apteczka pierwszej pomocy medycznej;
 - 4) gaśnice.
2. Wsiadający podróżni muszą być poinformowani o kolejności zajmowania miejsc, sposobie zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa oraz o możliwościach i sposobach opuszczania statku powietrznego w sytuacjach awaryjnych.
3. Instrukcja dla podróżnych znajduje się w widocznym miejscu na każdym statku powietrznym.
4. Wsiadanie i wysiadanie ze statku powietrznego przy pracującym wirniku jest możliwe wyłącznie

pod nadzorem osoby wyznaczonej przez dowódcę statku powietrznego.

5. Kolejność zajmowania i opuszczania miejsc pasażerskich musi odbywać się zgodnie z numeracją foteli. Każdy z podróżnych musi mieć oddzielny fotel. Dowódca statku powietrznego lub osoba przez niego upoważniona może nakazać podróżnym inną kolejność zajmowania i opuszczania miejsc ze względu na obliczenia wyważenia statku powietrznego.
6. Zabrania się tankowania paliwa do statków powietrznych Lotnictwa Policji z podróżnymi na pokładzie.
7. Zabrania się załodze i podróżnym palenia otwartego ognia na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu oraz w czasie postoju na ziemi.
8. Przewożone bagaże podróżnych muszą być odpowiednio umocowane.
9. Transportowany ładunek na pokładzie statku powietrznego musi być umocowany zgodnie z zaleceniami zawartymi w Instrukcji użytkowania w locie danego typu statku powietrznego.

§ 28

1. W Lotnictwie Policji loty próbne kontrolne są wykonywane na zlecenie inspektora kontroli techniki lotniczej Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, lub w celu sprawdzenia parametrów technicznych statku powietrznego.
2. Przed wykonaniem lotu, o którym mowa w ust. 1, inspektor kontroli techniki lotniczej Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji sprawdza dokumentację oraz stan techniczny statku powietrznego i na tej podstawie dopuszcza statek powietrzny do lotu kontrolnego.
3. Załoga w locie próbnym kontrolnym składa się z podstawowej załogi danego typu statku powietrznego i może być rozszerzona o inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji.
4. Program lotu próbnego kontrolnego ustala inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji. Zakres tego lotu musi być określony i zamieszczony w zleceniu wykonania lotu.

§ 29

1. Prawo wydania polecenia wykonania lotu dla załogi statku powietrznego mają:
 - 1) dla załóg Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji:
 - a) Komendant Główny Policji,
 - b) Zastępcy Komendanta Głównego Policji,
 - c) Dyrektor Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji,
 - d) Zastępcy Dyrektora Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji,

- e) Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji,
 - f) Dyżurny Komendy Głównej Policji;
 - 2) dla załogi Sekcji Lotnictwa Policji Komendy Wojewódzkiej Policji:
 - a) Komendant Główny Policji,
 - b) Zastępcy Komendanta Głównego Policji,
 - c) Komendant Wojewódzki Policji,
 - d) Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego Policji,
 - e) Dyrektor Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji,
 - f) Zastępcy Dyrektora Głównego Sztabu Policji Komendy Głównej Policji,
 - g) Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji,
 - h) Naczelnik Sztabu Policji Komendy Wojewódzkiej Policji,
 - i) Dyżurny Komendy Głównej Policji,
 - j) Dyżurny Komendy Wojewódzkiej Policji.
 - 2. Wzór polecenia wykonania lotu określa załącznik nr 11.
 - 3. Decyzje o użyciu statku powietrznego lub gotowości załogi do startu powinny zawierać:
 - 1) miejsce dolotu (miejscowość lub współrzędne geograficzne);
 - 2) kanał łączności, na którym załoga statku powietrznego nawiąże korespondencję po starcie;
 - 3) kryptonim kierującego działaniami oraz wszelkie inne informacje dotyczące charakteru działań.
 - 4. W przypadku, gdy statek powietrzny nie może być użyty do działań z przyczyn technicznych, operacyjnych oraz pogodowych, dyżurny Komendy Wojewódzkiej Policji właściwy dla miejsca stacjonowania statku powietrznego powiadamia dyżurnych komend wojewódzkich Policji, Komendy Stołecznej Policji objętych rejonem działania operacyjnego danej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji oraz dyżurnego Komendy Głównej Policji.
 - 5. Po ustaniu przyczyn wymienionych w ust. 4 dyżurny Komendy Wojewódzkiej Policji, Komendy Stołecznej Policji właściwy dla miejsca stacjonowania statku powietrznego powiadamia dyżurnych komend wojewódzkich Policji, Komendy Stołecznej Policji objętych rejonem działania operacyjnego danej komórki Lotnictwa Policji oraz dyżurnego Komendy Głównej Policji.
 - 6. Działaniami z użyciem statku powietrznego kieruje Komendant Wojewódzki Policji, Komendant Stołeczny Policji lub jego zastępca, a w sytuacjach niecierpiących zwłoki dyżurny Komendy Wojewódzkiej Policji lub dowódca operacji Komendy Wojewódzkiej Policji.
 - 7. W przypadku przekroczenia granicy województwa kierowanie działaniami przejmują właściwa Komenda Wojewódzka Policji, Komenda Stołeczna Policji.
 - 8. W sytuacji, gdy działania z użyciem statku powietrznego obejmują obszar dwóch lub więcej województw, ich realizację koordynuje dyżurny Komendy Głównej Policji.
 - 9. W przypadku podjęcia działań z zagranicy decyzję o użyciu statku powietrznego podejmuje Komendant Wojewódzki Policji, Komendant Stołeczny Policji (lub jego zastępca), dyżurny Komendy Wojewódzkiej Policji właściwy dla miejsca przekroczenia granicy lub dowódca operacji.
 - 10. Decyzje, o których mowa w ust. 3, odwołują odpowiednio osoby uprawnione do jej podejmowania.
 - 11. Decyzję, o której mowa w ust. 9, odwołuje Komendant Wojewódzki Policji, Komendant Stołeczny Policji lub jego zastępca właściwy dla miejsca zakończenia działań.
 - 12. System pełnienia dyżurów załogi statku powietrznego Komendy Wojewódzkiej Policji ustala właściwy terytorialnie Komendant Wojewódzki Policji.
 - 13. System pełnienia dyżurów załóg statków powietrznych Komendy Głównej Policji ustala Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
 - 14. W skład dyżurującej załogi statku powietrznego wchodzi: pilot, mechanik lotniczy obsługi i obserwator wyznaczony przez Komendanta Wojewódzkiego Policji, Komendanta Stołecznego Policji lub jego zastępcę właściwego dla jego miejsca bazowania.
 - 15. Obserwator przed przystąpieniem do wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego powinien przejść przeszkolenie z zachowania warunków bezpieczeństwa lotniczego oraz zasad współpracy w załodze, przeprowadzone przez kierownika komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
 - 16. Loty nocne zaleca się wykonywać na statkach powietrznych, posiadających kamery termowizyjne i reflektory olśniewające.
- Rozdział IV**
WYKORZYSTANIE LOTNISK I LĄDOWISK
- § 30**
- 1. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji prowadzi rejestr lotnisk Lotnictwa Służb Porządku Publicznego.
 - 2. Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska.
 - 3. W Lotnictwie Policji przyjmuje się, jako obowiązujące do pozyskiwania informacji o lotniskach i lądowiskach, następujące publikacje:
 - 1) Zbiór informacji lotniczych (AIP) - Polska;
 - 2) Jeppesen dla lotów z widocznością i według przyrządów;
 - 3) Jeppesen Bottlang tylko dla lotów z widocznością.
 - 4. Przed wykonaniem lotu dowódca statku powietrznego musi zapoznać się z informacjami, dotyczą-

cymi minimów operacyjnych wszystkich lotnisk i lądowisk, które mogą być wykorzystywane w czasie realizowania lotu.

5. Statki powietrzne Lotnictwa Policji, w zależności od wykonywanej operacji lotniczej, wykonują loty z wykorzystaniem:
 - 1) lotnisk;
 - 2) lądowisk stałych;
 - 3) lądowisk tymczasowych;
 - 4) terenu przygodnego.
6. Dla lotnisk, podstawowym dokumentem dla określenia minimów operacyjnych jest Zbiór Informacji Lotniczych – Polska w lotach wykonywanych na jej terytorium oraz Zbiór Informacji Lotniczych kraju, w którym ma być wykonywany lot zagraniczny.
7. W Lotnictwie Policji obowiązujące minima operacyjne lądowisk określa załącznik nr 12.

Rozdział V

BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE I SPRAWNOŚĆ PSYCHOFIZYCZNA PERSONELU LOTNICZEGO ORAZ CZAS PRACY I WYPOCZYNKU CZŁONKÓW ZAŁÓG STATKÓW POWIETRZNYCH

§ 31

1. Sprawność psychiczną i fizyczną członka oraz kandydata na członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji sprawdza się w trakcie badań lotniczo-lekarskich.
2. Członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji nie może wykonywać lotów lub innych czynności lotniczych w przypadku utraty wymaganej sprawności psychicznej i fizycznej.
3. Członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji, który jest świadomy utraty sprawności fizycznej lub psychicznej wymaganej do wykonywania swojej funkcji, zobowiązany jest do natychmiastowego poddania się badaniom lotniczo-lekarskim.
4. Centra Medycyny Lotniczej przeprowadzają badania lotniczo-lekarskie oraz wydają orzeczenia o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego.
5. Osoby ubiegające się o licencje członka personelu lotniczego albo posiadające licencje członka personelu lotniczego muszą spełniać wymagania w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej, umożliwiające bezpieczne wykonywanie czynności lotniczych, wynikających z poszczególnych rodzajów specjalności.
6. Szczegółowe zasady, warunki i tryb przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich kandydatów na członków personelu lotniczego i członków personelu lotniczego określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2003 r. w sprawie badań lotniczo-lekarskich (Dz. U. Nr 187, poz.1829).

§ 32

1. Członek załogi statku może nie przystąpić do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli jego stan psychiczny lub fizyczny uniemożliwia mu pełnienie obowiązków lotniczych lub może zagrażać bezpieczeństwu lotu.
2. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji prowadzi dla podległego mu personelu ewidencję, zawierającą informacje dotyczące jego:
 - 1) czasu pracy;
 - 2) czasu lotu;
 - 3) czasu wypoczynku i dni wolnych.
3. Czas pracy członka załogi statku powietrznego Lotnictwa Policji nie może przekroczyć:
 - 1) norm czasu:
 - a) wykonywania czynności lotniczych – 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin,
 - b) pracy – przeciętnie 40 godzin na tydzień oraz 480 godzin w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym,
 - c) pracy – 1900 godzin w roku kalendarzowym;
 - 2) czasu lotu:
 - a) 8 godzin – w ciągu kolejnych 24 godzin,
 - b) 80 godzin – w miesiącu kalendarzowym,
 - c) 800 godzin – w roku kalendarzowym;
4. Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych określonego w ciągu kolejnych 24 godzin może nastąpić za zgodą dowódcy statku powietrznego w przypadku:
 - 1) udziału w akcji mającej na celu ratowanie życia lub zdrowia osób oraz ich mienia – o 3 godziny;
 - 2) lotu pościgowo-blokadowego – o 2 godziny.
5. Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych może nastąpić jedynie w dwóch kolejnych dniach z zachowaniem tygodniowej normy czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 3 miesięcy.
6. Minimalny czas wypoczynku po okresie wykonywania czynności lotniczych powinien wynosić 8 godzin i 30 minut.
7. Okres dyżuru obejmuje maksymalnie 8 dni, w których wypełniane są obowiązki lotnicze w Lotnictwie Policji.
8. Okres dyżuru, w którym zawarty jest czas wypoczynku krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, nie może trwać dłużej niż 4 dni.
9. Czas pełnienia dyżuru lotniczego nie może przekraczać 12 godzin na dobę.
10. Czas przerwy w wykonywaniu czynności lotniczych, przekraczający 1 godzinę w czasie pełnienia dyżuru, nie jest zaliczany do czasu wykonywania czynności lotniczych.
11. Jeżeli ze względu na szczególne okoliczności wystąpiło przedwczesne, zagrażające bezpieczeństwu, zmęczenie pilota, jest on obowiązany podjąć decyzję o wcześniejszym zakończeniu dyżuru.

12. Przed każdym okresem dyżuru lotniczego wypoczynek nie może być krótszy niż 24 godziny.

§ 33

1. Członek personelu latającego Lotnictwa Policji jest zobowiązany raz na rok, w ustalonym przez przełożonego właściwego w sprawach osobowych terminie, uczestniczyć co najmniej 14 dni na wyspecjalizowanym dla Lotnictwa Państwowego obozie kondycyjnym.
2. Na zalecenie komisji lotniczo-lekarskiej lub lekarza sprawującego opiekę nad personelem latającym Lotnictwa Policji, uczestnictwo na obozie kondycyjnym może być zastąpione pobytem w ośrodku sanatoryjnym.
3. Przerwa między urlopem wypoczynkowym a uczestnictwem na obozie kondycyjnym powinna wynosić co najmniej 2 miesiące.

§ 34

1. Członek personelu lotniczego Lotnictwa Policji, wykonujący czynności lotnicze za zgodą przełożonego poza Lotnictwem Policji, zobowiązany jest każdorazowo zgłosić fakt wykonywania takich czynności z uwzględnieniem godzin lotu bezpośredniemu przełożonemu w celu niedopuszczenia do sytuacji przekroczenia norm czasowych określonych w § 32 ust. 3.
2. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest zobowiązany do prowadzenia ewidencji czasu czynności lotniczych podległego personelu wykonywanych poza Lotnictwem Policji.

Rozdział VI BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW

§ 35

1. Bezpieczeństwo lotów obejmuje całokształt przedsięwzięć podejmowanych w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa wykonywania działalności lotniczej Lotnictwa Policji, w tym w szczególności prowadzenie przedsięwzięć profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów oraz zmierzających do zwiększenia efektywności wykorzystania lotnictwa.
2. W jednostkach organizacyjnych Lotnictwa Policji działają etatowe i nieetatowe struktury organizacyjne systemu bezpieczeństwa lotów:
 - 1) w Zarządzie Lotnictwa Komendy Głównej Policji etatowy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów;
 - 2) w Wydziale Lotniczym Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji oraz Sekcjach Lotnictwa Komend Wojewódzkich Policji nieetatowi inspektorzy Bezpieczeństwa Lotów oraz nieetatowe zespoły Bezpieczeństwa Lotów zwane dalej zespołami.

3. Do podstawowych zadań inspektorów i zespołów Bezpieczeństwa Lotów, zwanych dalej organami bezpieczeństwa lotów, należy:

- 1) wykrywanie i przewidywanie zagrożeń bezpieczeństwa lotów, ocena ryzyka i opracowywanie działań profilaktycznych;
- 2) prowadzenie i nadzorowanie działalności profilaktycznej w zakresie bezpieczeństwa lotów;
- 3) proponowanie kierownikom komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji działań, likwidujących lub zmniejszających ryzyko podczas wykonywania zadań lotniczych;
- 4) systematyczne zbieranie oraz analizowanie informacji o zdarzeniach lotniczych i zagrożeniach, ich archiwizowanie, opracowywanie i racjonalne wykorzystanie;
- 5) utrzymywanie wśród całego personelu lotniczego Lotnictwa Policji wysokiego poziomu świadomości występowania zagrożeń bezpieczeństwa lotów;
- 6) kierowanie badaniami zdarzeń lotniczych i ich nadzorowanie zgodnie z kompetencjami;
- 7) wymiana informacji o zdarzeniach lotniczych.

4. W całokształcie działalności organy bezpieczeństwa lotów powinny kierować się następującymi zasadami:

- 1) pełnić funkcje doradcze dla kierowników komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji;
- 2) dążyć do zaangażowania wszystkich policjantów i pracowników Lotnictwa Policji w działalność, mającą na celu poprawę bezpieczeństwa lotów;
- 3) wykorzystywać wszystkie dostępne źródła informacji o zaistniałych i potencjalnych zagrożeniach do oceny rzeczywistego stanu bezpieczeństwa lotów;
- 4) szukać przyczyn zdarzeń, a nie sprawców, czyli preferować działania profilaktyczne, a nie rozliczeniowe;
- 5) działać bezstronnie, wiarygodnie i systematycznie.

5. Za prawidłowe działanie organów bezpieczeństwa lotów odpowiedzialny jest Inspektor Bezpieczeństwa Lotów Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, do którego zadań należy w szczególności:

- 1) organizowanie i prowadzenie badań zdarzeń lotniczych w uzgodnieniu z Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego;
- 2) opracowywanie zaleceń profilaktycznych po zaistniałych zdarzeniach lotniczych i prowadzenie nadzoru nad ich wdrożeniem;
- 3) opracowywanie i rozsyłanie informacji o zdarzeniach lotniczych do komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji;
- 4) opracowywanie corocznych ocen stanu bezpieczeństwa lotów w Lotnictwie Policji i przedstawianie ich Naczelnikowi Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, a po jego akceptacji

- przekazywanie wniosków i zaleceń kierownikom komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji;
- 5) organizowanie konferencji bezpieczeństwa lotów w Lotnictwie Policji;
 - 6) sporządzanie corocznych wykazów ekspertów Lotnictwa Policji do badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych w Lotnictwie Państwowym i przedstawianie ich Naczelnikowi Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji do zatwierdzenia;
 - 7) archiwizowanie dokumentacji dotyczącej działalności organów bezpieczeństwa lotów;
 - 8) współpraca z zakładami produkcyjnymi i instytucjami naukowymi, prowadzącymi działalność związaną z funkcjonowaniem lotnictwa.
6. Do zadań nieetatowych inspektorów Bezpieczeństwa Lotów w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji należy w szczególności:
- 1) opracowywanie rocznych planów pracy nieetatowych zespołów bezpieczeństwa lotów oraz organizowanie miesięcznych i doraźnych posiedzeń;
 - 2) opracowywanie miesięcznych planów pracy, prowadzenie działalności profilaktycznej w zakresie przeciwdziałania naruszeniom dyscypliny lotniczej;
 - 3) wykrywanie i przewidywanie zagrożeń związanych z wykonywaniem zadań lotniczych, ocena ryzyka i opracowywanie propozycji działań profilaktycznych;
 - 4) informowanie o zaistniałych zdarzeniach lotniczych Inspektora Bezpieczeństwa Lotów Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji;
 - 5) prowadzenie kwartalnych analiz stanu bezpieczeństwa lotów i opracowywanie miesięcznych zestawień zdarzeń lotniczych;
 - 6) prowadzenie banku informacji o zdarzeniach lotniczych i ewidencja zdarzeń lotniczych;
 - 7) organizowanie badań incydentów lotniczych;
 - 8) organizowanie i przygotowywanie posiedzeń zespołów bezpieczeństwa lotów;
 - 9) uczestniczenie w szkoleniach z zakresu bezpieczeństwa lotów;
 - 10) realizowanie zadań w zakresie sprawozdawczości.

§ 36

1. Zespół i nieetatowego Inspektora Bezpieczeństwa Lotów powołuje się na szczeblu komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji decyzjami właściwego terytorialnie Komendanta Wojewódzkiego Policji, a w Komendzie Głównej Policji decyzjami Dyrektora Głównego Sztabu Policji. W skład zespołu wchodzi:
- 1) przewodniczący – nieetatowy inspektor bezpieczeństwa lotów;
 - 2) dwóch członków – specjalistów lotniczych komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji oraz

przedstawicieli innych komórek organizacyjnych Policji.

2. Głównym zadaniem Zespołu jest prowadzenie i nadzorowanie działalności profilaktycznej, mającej na celu wczesne rozpoznawanie i eliminowanie zagrożeń oraz zapobieganie zdarzeniom lotniczym i stratom powodowanym przez te zdarzenia.
3. Zespoły odbywają kwartalne lub doraźne posiedzenia, na których należy rozpatrywać w szczególności następujące zagadnienia:
 - 1) omówienie wyników prowadzonego nadzoru;
 - 2) rozliczanie członków z wykonania powierzonych zadań;
 - 3) realizacja przedsięwzięć, wynikających z rocznego i miesięcznego planu pracy;
 - 4) zapoznanie z otrzymanymi pismami, dotyczącymi bezpieczeństwa lotów;
 - 5) omówienie okoliczności i przyczyn zaistniałych zdarzeń lotniczych;
 - 6) ocena zagrożeń, wynikających z danego etapu realizacji zadań lotniczych i szkolenia lotniczego;
 - 7) opracowanie przedsięwzięć profilaktycznych, wynikających ze zdarzeń lotniczych zaistniałych w lotnictwie;
 - 8) omówienie planu następnego posiedzenia;
 - 9) postawienie zadań członkom zespołu;
 - 10) inne, wynikające z bieżącej działalności.

§ 37

1. Nieetatowy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji prowadzi następującą dokumentację:
- 1) książkę pracy zespołu bezpieczeństwa lotów, zawierającą:
 - a) decyzję powołującą nieetatowego inspektora bezpieczeństwa lotów,
 - b) decyzję powołującą zespół bezpieczeństwa lotów,
 - c) wytyczne w zakresie bezpieczeństwa lotów ze szczebla nadrzędnego,
 - d) roczny plan pracy zatwierdzony przez kierownika komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji,
 - e) protokoły z posiedzeń zespołu,
 - f) ewidencję wyników nadzoru szczebla nadrzędnego;
 - 2) ewidencję dokumentów, zawierającą zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lotów;
 - 3) ewidencję zdarzeń lotniczych zaistniałych we własnej komórce organizacyjnej Lotnictwa Policji;
 - 4) teczkę spraw bezpieczeństwa lotów, zawierającą:
 - a) miesięczne zestawienia zdarzeń lotniczych,
 - b) rejestr niesprawności sprzętu lotniczego,
 - c) sprawozdania z wykonania zadań lotniczych,
 - d) analizy stanu bezpieczeństwa lotów oraz inne dokumenty i opracowania, dotyczące tej problematyki;

- 5) protokoły badania zdarzeń lotniczych zaistniałych we własnej komórce organizacyjnej Lotnictwa Policji.
 2. Nietatowy Inspektor Bezpieczeństwa Lotów komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji w terminie do 5 dnia każdego miesiąca przesyła do Inspektora Bezpieczeństwa Lotów Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji miesięczne zestawienie zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz sprawozdanie z wykonanych zadań lotniczych. Ponadto w terminie do 15 dnia następnego miesiąca po zakończeniu kwartału (roku) przesyła do Inspektora Bezpieczeństwa Lotów Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji kwartalne (roczne) zestawienie zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz sprawozdanie z wykonanych zadań lotniczych.
 3. Inspektor Bezpieczeństwa Lotów Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji przesyła do Zespołu ds. Lotnictwa Służb Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji roczne zestawienie zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz sprawozdanie z wykonanych zadań lotniczych w terminie do 20 stycznia za rok ubiegły.
2. Polityka jakości w Lotnictwie Policji jest zaplanowanym i kontrolowanym dążeniem do uzyskania stałego, wysokiego poziomu efektywności i bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.
 3. Celem polityki jakości jest;
 - 1) wykonywanie operacji lotniczych w sposób bezpieczny, niezawodny oraz zgodny z wymaganiami właściwych przepisów, norm i dokumentacji technicznej;
 - 2) ciągłe spełnianie wymagań oraz podnoszenie kwalifikacji personelu lotniczego stosownie do wymagań jakościowych;
 - 3) bieżąca analiza potrzeb i oczekiwań jednostek odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego;
 - 4) monitorowanie podwykonawców.
 4. Polityka jakości podlega ciągłemu doskonaleniu stosowanego systemu, w tym zapewnieniu jakości poprzez:
 - 1) osiąganie i stałe utrzymywanie zgodności prowadzonej działalności z obowiązującymi przepisami lotniczymi;
 - 2) utrzymanie wysokiego poziomu świadomości wszystkich policjantów i pracowników Lotnictwa Policji w zakresie wymagań jakościowych przez prowadzenie odpowiednich szkoleń specjalistycznych;
 - 3) zwracanie szczególnej uwagi na bezpieczeństwo i higienę pracy w Lotnictwie Policji;
 - 4) analizę i wdrażanie procedur, mających wpływ na podniesienie wydajności, uproszczenie i ułatwienie procesów obsługi technicznej statków powietrznych, zachowaniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

§ 38

1. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji, której statek powietrzny uległ poważnemu incydentowi lub wypadkowi, powiadamia swojego bezpośredniego przełożonego, dyżurnego właściwej Komendy Wojewódzkiej Policji, Komendy Stołecznej Policji, Komendy Głównej Policji oraz Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
2. Dyżurny Komendy Głównej Policji, który otrzymał informację o poważnym incydencie lub wypadku lotniczym, powiadamia o powyższym starszego dyżurnego operacyjnego Centrum Operacji Powietrznych Ministerstwa Obrony Narodowej.
3. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego reguluje „Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” wprowadzona do użytku służbowego pismem nr DBP-258/1774/2005/Lot. Zastępcy Dyrektora Departamentu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego MSWiA z dnia 22 czerwca 2005 r.
4. Wzór rocznego zestawienia zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz sprawozdania z wykonanych zadań lotniczych zawiera załącznik nr 13.

Rozdział VII

SYSTEM JAKOŚCI W LOTNICTWIE POLICJI

§ 39

1. W Lotnictwie Policji ustanawia się system jakości, mający na celu zagwarantowanie realizacji określonej polityki jakości.
1. Zasady funkcjonowania i sposób zarządzania systemem opracowuje Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji, który podlega bezpośrednio Naczelnikowi Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
 2. Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji odpowiedzialny jest w szczególności za:
 - 1) realizację strategii dla potrzeb programów i ogólnych przepisów jakościowych w Lotnictwie Policji;
 - 2) wydawanie i aktualizację „Księgi jakości”, która określa strategię działania, organizację i strukturę systemu jakości;
 - 3) prawidłowe funkcjonowanie systemu jakości poprzez systematyczną analizę efektywności poszczególnych elementów systemu pod kątem osiągania efektów jakościowych;
 - 4) opracowanie, wdrożenie i funkcjonowanie skutecznych systemów i procedur operacyjnych, zapewniających bezpieczne wykonanie wszystkich operacji lotniczych;

5) dokumentowanie jakości wykonywanych operacji poprzez sprawowanie nadzoru i okresowych kontroli w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji oraz w miejscach wykonywania operacji lotniczych.

§ 41

1. Kontrola jakości ma na celu monitorowanie określonych zdarzeń, analizę zapisów w dokumentacji celem upewnienia się, że są przestrzegane wszystkie obowiązujące procedury operacyjne i wymagania oraz że osiągnięty został wymagany standard jakości.
2. W celu stwierdzenia, czy działania, odnoszące się do jakości i ich wyniki są zgodne z zaplanowanymi ustaleniami oraz czy przyjęte ustalenia są skutecznie realizowane i pozwalają na osiągnięcie określonych celów, przeprowadza się audyty jakości.
3. Audyty jakości obejmują następujące pakiety tematyczne:
 - 1) dokumentacji;
 - 2) organizacji i szkolenia lotniczego;
 - 3) bazy i obsługi technicznej;
 - 4) statku powietrznego.
4. Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji powołuje audytorów spośród policjantów i pracowników zatrudnionych w Lotnictwie Policji.
5. Dla zapewnienia niezależności audytorów wymaganej przepisami ujętymi w normach ISO 9000/2004 audytorzy nie mogą być bezpośrednio odpowiedzialni ani w inny, ograniczający sposób związani z obszarami, które audytują.
6. Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji zatwierdza roczny plan audytów jakości opracowany przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji;
7. W przypadku stwierdzenia pogorszenia się poziomu jakości Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji ma obowiązek przedstawić Naczelnikowi Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji wniosek z uzasadnieniem o przeprowadzenie doraźnego audytu jakości.

§ 42

1. W Lotnictwie Policji prowadzi się monitorowanie systemu jakości, którego celem jest badanie i ocena jego efektywności, a przez to upewnienie się, że określona polityka jakości, normy operacyjne i obsługa techniczna są prawidłowo realizowane.
2. Monitorowanie systemu jakości realizowane jest poprzez prowadzenie audytów jakości, działań korygujących i naprawczych oraz śledzeniu tych działań, skierowanych na likwidację przyczyn ich występowania.
3. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości na poziomie „krytyczne” lub „poważne” w obszarze

pakietów określonych w § 41. pkt 3 należy podjąć działania naprawcze.

4. Działania naprawcze mają na celu usunięcie nieprawidłowości wykrytych w trakcie monitorowania.
5. Za organizację i terminowe wykonanie działań korygujących i naprawczych odpowiedzialność ponosi kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji wskazany w raporcie z audytu jakości.
6. W celu identyfikowania i korygowania negatywnych tendencji oraz zapobiegania nieprawidłowościom w Lotnictwie Policji przynajmniej raz w roku dokonuje się oceny zarządzania poprzez analizę:
 - 1) rezultatów kontroli, audytów jakości i innych wskaźników;
 - 2) ogólnej efektywności organizacji zarządzania w osiąganiu założonych celów.
7. Wnioski i zalecenia, wynikające z oceny zarządzania Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji przekazuje na piśmie Naczelnikowi Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.

§ 43

1. Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji jest odpowiedzialny za prowadzenie szkoleń w zakresie jakości dla całego personelu Lotnictwa Policji.
2. Personel Lotnictwa Policji zobowiązany jest przejść szkolenie w zakresie:
 - 1) funkcjonowania systemu jakości w Lotnictwie Policji;
 - 2) zarządzania jakością;
 - 3) metod prowadzenia audytów jakości;
 - 4) sporządzania raportów z audytów jakości i ich dokumentowania.

§ 44

W przypadku zlecenia podwykonawcy usługi w zakresie obsługi technicznej, obsługi naziemnej, szkolenia itp. Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji musi upewnić się, że podwykonawca posiada wymagane kwalifikacje i środki do wykonania zleconej usługi.

§ 45

1. Kierownik Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji jest zobowiązany do prowadzenia i archiwizacji następującej dokumentacji:
 - 1) plan audytów jakości;
 - 2) zlecenia audytów jakości;
 - 3) raporty z audytów jakości;
 - 4) arkuszy działań naprawczych;
 - 5) raporty z oceny zarządzania.
2. Wzory zlecenia audytu jakości, raportu z audytu jakości, arkusza działań naprawczych oraz raportu z oceny zarządzania zawiera załącznik nr 14.

Rozdział VIII

ZDATNOŚĆ STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNICTWA POLICJI DO LOTÓW

§ 46

1. Do użytkowania w Lotnictwie Policji dopuszczone są typy statków powietrznych, które posiadają dopuszczenia do lotu w lotnictwie wojskowym lub cywilnym.
2. Zdarność statków powietrznych do lotów oraz ich silników i innych podzespołów jest sprawdzana w całym procesie ich eksploatacji.
3. Zabrania się, z zastrzeżeniem ust.12, użytkować w Lotnictwie Policji statek powietrzny, który nie posiada ważnego świadectwa zdarności do lotu.
4. Zgodność stanu technicznego każdego egzemplarza statku powietrzego z warunkami technicznymi ujętymi w instrukcjach technicznych, biuletynach technicznych, dyrektywach zdarności stwierdza się poprzez wydanie świadectwa zdarności do lotu.
5. Wzór świadectwa zdarności do lotu statku powietrzego określa załącznik nr 15.
6. Inspektorzy kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji określają zdarność statku powietrzego do lotu na wniosek złożony przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej Policji.
7. Świadectwo zdarności do lotu statku powietrzego wydaje Komendant Główny Policji.
8. Komendant Główny Policji odmawia wydania świadectwa zdarności do lotu statku powietrzego, jeżeli statek powietrzny nie spełnia wymagań w zakresie zdarności do lotu lub wymagań ustanowionych ze względu na ochronę środowiska przed nadmiernym hałasem, wibracją i zanieczyszczeniami ziemi, wody, powietrza.
9. Komendant Główny Policji może zawiesić lub cofnąć świadectwo zdarności do lotu statku powietrzego, jeżeli inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji stwierdzi, że statek powietrzny utracił wymaganą zdarność do lotu.
10. Zdarność do lotu statku powietrzego znajdującego się w trakcie prób, mających na celu określenie jego zdarności do lotu, inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji potwierdza wydaniem świadectwa oględzin statku powietrzego.
11. Wzór świadectwa oględzin statku powietrzego określa załącznik nr 16.
12. Komendant Główny Policji na wniosek Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji przesłany za pośrednictwem Dyrektora Głównego Sztabu Policji, może zezwolić na wykonanie lotu przez statek powietrzny, nieposiadający ważnego świadectwa zdarności do lotu lub w warunkach nieprzewidzianych w świadectwie zdarności do lo-

tu, celem przeprowadzenia prób lub badań statku powietrzego w trakcie lotu, przebazowania na lotnisko, na którym ma być naprawiony, albo w innych szczególnych okolicznościach.

13. W przypadkach, o których mowa w ust.12, dozwolone jest wykonywanie lotu wyłącznie z osobami niezbędnymi do wykonania określonych czynności na pokładzie statku powietrzego.
14. Użytkownik oraz dowódca i inni członkowie załogi statku powietrzego są zobowiązani przestrzegać warunków i ograniczeń ustalonych w świadectwie zdarności do lotu statku powietrzego oraz dokumentach z nim związanych.
15. Użytkownik statku powietrzego i inne osoby, wykonujące na jego zlecenie czynności związane z przeglądami, naprawami i obsługą techniczną statku powietrzego mają obowiązek zawiadomić Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji o wszelkich zdarzeniach i okolicznościach, mogących mieć istotne znaczenie dla zdarności statku powietrzego do lotu.
16. Upoważnienie do wykonywania czynności inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji wydaje Komendant Główny Policji na wniosek Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji, przesłany za pośrednictwem Dyrektora Głównego Sztabu Policji. Wzór upoważnienia określa załącznik nr 5.
17. Na inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji może zostać powołany policjant lub pracownik Policji, który posiada:
 - 1) wykształcenie wyższe techniczne w specjalności lotniczej;
 - 2) praktykę lotniczą przy bezpośredniej eksploatacji statków powietrznych w okresie nie krótszym niż 10 lat potwierdzoną posiadaniem uprawnień nadanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub równoważnych uprawnień nadanych przez odpowiedni organ Lotnictwa Państwowego.

§ 47

1. Statek powietrzny do oceny, mającej na celu wydanie świadectwa zdarności do lotu jest przedstawiany przez:
 - 1) mechanika lotniczego obsługi statku powietrzego, składającego oświadczenie o przygotowaniu statku powietrzego do przeprowadzenia oceny jego zdarności do lotu;
 - 2) podmiot posiadający uprawnienia cywilne lub wojskowe do obsługi statków powietrznych.
2. Przed wydaniem świadectwa zdarności do lotu inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji przeprowadza ocenę zdarności statku powietrzego do lotu w miejscu i terminie uzgodnionym z wnioskodawcą.
3. Ocena zdarności statku powietrzego do lotu obejmuje:

- 1) ocenę dokumentacji statku powietrznego;
 - 2) ocenę stanu technicznego statku powietrznego;
 - 3) próby funkcjonalne statku powietrznego;
 - 4) loty próbne kontrolne.
4. Loty próbne kontrolne, o których mowa w ust. 3 pkt 4, wykonuje pilot użytkownika statku powietrznego zgodnie z wymaganiami określonymi w instrukcji wykonywania lotów próbnych.
 5. Inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji w przypadku pozytywnego wyniku oceny zdolności statku powietrznego do lotu, o której mowa w ust. 3, wystawia świadectwo oględzin statku powietrznego.
 6. Komendant Główny Policji wydaje świadectwo zdolności do lotu w przypadku pozytywnego wyniku oceny zdolności statku powietrznego do lotu, o której mowa w ust. 5.
 7. Komendant Główny Policji odmawia wydania świadectwa zdolności do lotu w przypadku negatywnej oceny zdolności statku powietrznego do lotu na którymkolwiek z etapów, o których mowa w ust. 3.
 8. Świadectwo zdolności do lotu wydaje się na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wydania świadectwa oględzin, z zastrzeżeniem ust. 9.
 9. W przypadku gdy statek powietrzny do oceny jego zdolności do lotu przedstawia podmiot, posiadający uprawnienia cywilne lub wojskowe do obsługi przedmiotowych statków powietrznych, świadectwo zdolności do lotu wydaje się na okres nie dłuższy niż 24 miesiące od dnia wydania świadectwa oględzin.
 10. Świadectwo zdolności do lotu wydaje się w dwóch egzemplarzach.
 11. Świadectwo zdolności do lotu musi znajdować się na pokładzie statku powietrznego w czasie wykonywania lotów.
 12. W przypadku zmiany danych zawartych w świadectwie zdolności do lotu użytkownik statku powietrznego składa wniosek o jego wymianę.
 13. Inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji sprawdza w okresie ważności świadectwa zdolności do lotu utrzymanie statku powietrznego w stanie zdolności do lotu. O terminie inspekcji użytkownik statku powietrznego nie jest uprzedzany.
 14. Zakres inspekcji może dotyczyć wszystkich lub wybranych elementów oceny zdolności statku powietrznego do lotu, o którym mowa w ust. 3.
 15. Dokumentem potwierdzającym wynik oraz zakres przeprowadzonej inspekcji jest świadectwo oględzin.
 16. Osoba przeprowadzająca inspekcję jest zobowiązana przekazać kopię świadectwa oględzin do rejestru statków powietrznych Lotnictwa Służb Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.
 17. Świadectwo zdolności do lotu zawiesza się w przypadku stwierdzenia:
 - 1) zawieszenia dopuszczenia do lotu typu statku powietrznego w lotnictwie wojskowym lub cywilnym;
 - 2) poważnych uszkodzeń lub usterek technicznych statku powietrznego;
 - 3) upływu okresu międzynaprawczego elementów wyposażenia statku powietrznego;
 - 4) upływu okresu międzynaprawczego statku powietrznego;
 - 5) wykonania naprawy statku powietrznego;
 - 6) wykonania modyfikacji statku powietrznego lub elementów jego wyposażenia;
 - 7) przymusowego lądowania statku powietrznego z przyczyn technicznych;
 - 8) wypadku lotniczego.
 18. W przypadku zawieszenia świadectwa zdolności do lotu, o którym mowa w ust. 17, na drugiej stronie świadectwa zdolności do lotu, w rubryce świadectwo zdolności do lotu ważne do – wpisuje się „zawieszone”.
 19. Odnowienie ważności świadectwa zdolności do lotu statku powietrznego następuje:
 - 1) z urzędu po ustaniu przyczyn zawieszenia w przypadkach, o których mowa w ust. 17 pkt 1 – 3;
 - 2) na wniosek użytkownika statku powietrznego, po przeprowadzeniu oceny zdolności do lotu statku powietrznego:
 - a) w przypadkach, o których mowa w ust. 17 pkt 4 – 8, po ustaniu przyczyn zawieszenia,
 - b) w przypadku upływu okresu ważności świadectwa zdolności do lotu,
 - c) w okresie ważności świadectwa zdolności do lotu na kolejny okres.
 20. Świadectwo zdolności do lotu statku powietrznego unieważnia się w przypadku stwierdzenia:
 - 1) unieważnienia dopuszczenia do lotu typu statku powietrznego w lotnictwie wojskowym lub cywilnym;
 - 2) nieodpowiedniego stanu technicznego statku powietrznego, naruszenia zasad jego użytkowania albo użytkowania go przez osoby nieuprawnione.
 21. W przypadku, o którym mowa w ust. 20, inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji wydaje świadectwo oględzin statku powietrznego, wpisując przyczynę unieważnienia świadectwa zdolności do lotu statku powietrznego.
 22. W przypadku unieważnienia świadectwa zdolności do lotu statku powietrznego, Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji występuje niezwłocznie do użytkownika statku powietrznego z wnioskiem o jego zwrot.

§ 48

1. Na wniosek Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji przesłany za pośrednictwem Dyrektora Głównego Sztabu Policji Komendant Główny Policji wydaje zezwolenie na wykonanie lotów w przypadkach określonych w § 46 ust. 12 niniejszego zarządzenia, zwane dalej zezwoleniem.
 2. Przed wydaniem zezwolenia musi być przeprowadzona przez inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji ocena stanu technicznego statku powietrznego w celu ustalenia ograniczeń eksploatacyjnych oraz oceny zdolności statku powietrznego do wykonania lotu.
 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji wydaje świadectwo oględzin.
 4. Zezwolenie jest wydawane na czas oznaczony, nie dłuższy niż 15 dni, lub na określoną trasę lotu.
 5. Zezwolenie powinno znajdować się na pokładzie statku powietrznego przez cały czas lotu, na który zostało wydane.
9. Świadectwo oględzin statku powietrznego wydaje się na podstawie wniosku o wydanie lub odnowienie ważności świadectwa zdolności do lotu statku powietrznego oraz na podstawie wniosku o wydanie zezwolenia na loty w szczególnych okolicznościach.
 10. Inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji może zawiesić świadectwo oględzin statku powietrznego w razie utraty przez statek powietrzny zdolności do lotu, a w szczególności w przypadku:
 - 1) stwierdzenia uszkodzeń lub innych usterek technicznych, mogących mieć wpływ na prawidłową eksploatację statku powietrznego lub bezpieczeństwo lotu;
 - 2) nieprzestrzegania przepisów w sprawie eksploatacji statków powietrznych, warunków lub ograniczeń ustalonych w dokumentach statku powietrznego w stopniu, mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotów.

§ 49

1. Lot próbny kontrolny wykonywany jest w celu sprawdzenia parametrów technicznych statku powietrznego w procesie jego eksploatacji.
2. Lot próbny-kontrolny wykonuje się jako jeden z następujących lotów:
 - 1) kategorii pierwszej, przez który rozumie się lot wykonywany w celu wydania lub odnowienia świadectwa zdolności do lotu statku powietrznego;
 - 2) kategorii drugiej, przez który rozumie się lot wykonywany po wykonaniu czynności obsługowych statku powietrznego, w wyniku których wymagane jest sprawdzenie tego statku powietrznego w locie.
3. Osoby uczestniczące w wykonywaniu lotów próbnych muszą być zapoznane ze sposobem postępowania w przypadkach niebezpiecznych i szczególnych podczas lotu oraz sposobem użycia wyposażenia ratowniczego.
4. Dowódca statku powietrznego, wykonujący lot próbny kontrolny musi posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów na statku powietrznym tego typu.
5. W wykonywaniu lotów próbnych-kontrolnych, oprócz załogi statku powietrznego, mogą uczestniczyć wyłącznie członkowie personelu zatrudnionego przez przeprowadzającego loty próbne.
6. Z wykonanego lotu próbnego-kontrolnego dowódca statku powietrznego sporządza protokół prób statku powietrznego.
7. Wzór protokołu prób statku powietrznego określa załącznik nr 17.
8. Świadectwo oględzin statku powietrznego, o którym mowa w § 46 ust. 10, uprawnia do wykonywania lotów próbnych-kontrolnych, jeżeli stwierdza się w tym locie zdolność do lotu tego statku powietrznego.
11. Zawieszenie świadectwa oględzin statku powietrznego inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji odnotowuje w tym świadectwie.
12. Jeżeli ustały przyczyny zawieszenia, o którym mowa w ust. 10, inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji na wniosek użytkownika wydaje nowe świadectwo oględzin statku powietrznego.
13. Inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji może unieważnić świadectwo oględzin statku powietrznego w razie stwierdzenia, że statek powietrzny utracił trwale zdolność do lotu. Fakt ten odnotowuje w świadectwie oględzin statku powietrznego.

Rozdział IX**EKSPLLOATACJA STATKÓW POWIETRZNYCH
LOTNICTWA POLICJI****§ 50**

1. Obsługa techniczna statków powietrznych jest wykonaniem zadań i czynności wymaganych do zapewnienia zdolności do lotu statku powietrznego, zawierających: pojedynczy lub złożony przegląd, kontrolę, wymianę, usunięcie usterki oraz wprowadzenie modyfikacji lub wykonanie naprawy.
2. Obsługa techniczna statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego eksploatowanego przez Lotnictwo Policji jest wykonywana w bazach komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji przez personel obsługi technicznej pod nadzorem Szefa Technicznego właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji. Nadzór nad systemem obsługi tech-

- nicznej sprawuje Szef Techniczny Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji.
3. Personel obsługi technicznej Lotnictwa Policji może we własnym zakresie wykonywać tylko taki rodzaj obsługi technicznej użytkowanych statków powietrznych, dla których posiada wymagane technologią zaplecze, wyposażenie specjalistyczne, narzędzia, urządzenia, dokumentację oraz przygotowanie pod względem przeszkolenia, uprawnień i umiejętności.
 4. Obsługa techniczna statków powietrznych, zespołów napędowych, wyposażenia pokładowego lub innego sprzętu lotniczego musi być wykonywana z częstotliwością, standardami i technologiami, zawartymi w odnośnych instrukcjach obsługi technicznej danego sprzętu lotniczego. Zakres obsługi technicznej może być rozszerzony poprzez biuletyny techniczne producenta, dyrektywy odpowiednich nadzorów lotniczych właściwych dla danego typu statku powietrznego lub polecenia wykonania czynności profilaktycznych nakazane przez przełożonych.
 5. Rodzaje i podział obsługi technicznej określają szczegółowo odpowiednie instrukcje techniczne wydane dla typu statku powietrznego.
 6. Ogólny podział obsług technicznych przyjęty w Lotnictwie Policji jest następujący:
 - 1) obsługa bieżąca – jest to każda obsługa wchodząca w zakres prac obsługowych, która musi być wykonana przed lotem, przed powtórным lotem, po locie, po zakończeniu dnia lotnego, dla upewnienia się, że przewidziany do lotu statek powietrzny jest sprawny i obsłużony w sposób, zapewniający mu bezpieczne wykonanie zadania;
 - 2) obsługa okresowa – jest to obsługa techniczna, której częstotliwość wykonania zależy od czasu nalotu statku powietrznego lub jego kalendarzowego okresu eksploatacji, a zakres prac określa odpowiednia instrukcja obsługi technicznej danego typu statku powietrznego;
 - 3) obsługa specjalna – jest to obsługa techniczna związana z wymianą, regulacją lub inną czynnością nakazaną w dokumentacji eksploatacyjnej statku powietrznego, niewchodząca w zakres obsług okresowych i bieżących.
 7. W zakres obsługi bieżącej wchodzi następujące rodzaje przeglądów:
 - 1) przegląd przed lotem – jest to sprawdzenie statku powietrznego przed lotem w celu upewnienia się co do sprawności statku powietrznego i jego wyposażenia, które umożliwiłoby mu wykonanie zamierzonego lotu;
 - 2) przegląd startowy – jest to obsługa techniczna, mająca na celu sprawdzenie, czy podczas poprzedniego lotu nie nastąpiło uszkodzenie statku powietrznego, jego zespołu napędowego i wyposażenia pokładowego;
 - 3) przegląd polotowy – jest to obsługa techniczna statku powietrznego przeprowadzana po zakończeniu każdego dnia lotnego celem przywrócenia sprawności technicznej danego statku powietrznego.
 8. Obsługa techniczna, której wykonanie własnymi siłami i środkami przekracza posiadane zezwolenia, możliwości technologiczne, techniczne lub kadrowe, powinna być zlecona do wykonania innej, uprawnionej do tego organizacji obsługowej.
 9. Dowodem, że wszystkie wymagane w obsłudze technicznej czynności zostały wykonane zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami i standardami, jest dokonany przez uprawnioną do tego osobę wpis, poświadczający w odpowiedniej dokumentacji pokładowej statku powietrznego (książka pokładowa statku powietrznego i silnika, karta kontrolna obsługi, karta pomiaru parametrów, karta smarowania śmigłowca, metryki lub przywieszki agregatów) oraz w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.
 10. Wzory karty kontrolnej obsługi, karty pomiaru parametrów, karty smarowania śmigłowca, przywieszki agregatów określa załącznik nr 18.
 11. Każdy statek powietrzny, w tym jego zespół napędowy i wyposażenie pokładowe, przed przekazaniem do lotu powinien zostać poddany obsłudze technicznej zgodnie z instrukcją obsługi technicznej danego statku oraz przewidzianymi dla tej obsługi procedurami i technologiami.
 12. Zespoły i poszczególne agregaty przed dopuszczeniem do zabudowy na statku powietrznym podlegają obsłudze technicznej i sprawdzeniu ich stanu technicznego, sprawdzeniu dokumentacji technicznej, upewnieniu się o wykonaniu wprowadzonych biuletynów i innych zleconych czynności okresowych.
- ### § 51
1. W zakres obsługi technicznej wykonywanej w Lotnictwie Policji wchodzi:
 - 1) czynności obsługowe opisane w stosownych instrukcjach obsługi technicznej;
 - 2) czynności obsługowe lub modyfikacje, wynikające z zaleceń lub nakazów dyrektyw, poleceń wydanych przez władze lotnicze cywilne lub wojskowe, biuletynów technicznych, listów serwisowych wydanych przez producenta statku powietrznego;
 - 3) doraźne naprawy sprzętu lotniczego, niepołączone z planowymi czynnościami okresowymi, leżące w zakresie dopuszczonym przez producentów;
 - 4) usuwanie i analiza usterek wykrytych i zgłoszonych podczas eksploatacji, przeglądów i obsług;
 - 5) wymiany podzespołów, zespołów i wyposażenia w zakresie dopuszczonym przez producentów;

- 6) okresowe lub doraźne regulacje, próby funkcjonalne, pomiary i sprawdzenia;
- 7) prowadzenie, aktualizowanie i kontrola prawidłowości dokumentacji technicznej wykonawczej i sprawozdawczej, dotyczącej wykonywanej obsługi technicznej.
2. Pełną odpowiedzialność z tytułu nadzoru za terminowe, zgodne z wszelkimi obowiązującymi i mającymi zastosowanie przepisami, prowadzenie obsługi technicznej sprzętu lotniczego w Lotnictwie Policji ponoszą szefowie techniczni komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji.
3. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest przełożonym wszystkich mechaników lotniczych obsługi zatrudnionych i wykonujących czynności lotnicze w danej komórce organizacyjnej.
4. Mechanik lotniczy obsługi ponosi bezpośrednią odpowiedzialność za wszystkie czynności lotnicze, które wykonał osobiście.

§ 52

1. Obsługa bieżąca obejmuje odpowiedni, przewidziany przez instrukcję obsługi technicznej danego statku powietrznego, zestaw czynności kontrolnych, które mają wykazać, że statek powietrzny nadaje się do wykonania zamierzonego lotu.
2. W Lotnictwie Policji obsługą bieżącą objęte są wszystkie statki powietrzne, będące w użytkowaniu komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji.
3. Obsługa bieżąca może również uwzględniać określenie rodzaju usterki, usunięcie usterki, wymianę podzespołu z ewentualnym wykorzystaniem zewnętrznej aparatury testującej, drobne naprawy i modyfikacje, które nie wymagają całościowego demontażu i które mogą być wykonane przy wykorzystaniu prostych narzędzi. Wykonanie obsługi bieżącej dokumentuje się wpisem w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.
4. Obsługa okresowa obejmuje wykonanie obsługi technicznej sprzętu lotniczego z częstotliwością zależną od liczby wylatanych godzin, liczby cykli pracy urządzeń lub upływu okresu kalendarzowego ważności sprawności technicznej danego rodzaju sprzętu lotniczego.
5. Obsługę okresową przeprowadza się zgodnie z technologiami i procedurami zawartymi w odpowiedniej dokumentacji eksploatacyjnej dla danego typu sprzętu lotniczego.
6. W Lotnictwie Policji obsługę okresową na sprzęcie lotniczym może wykonywać tylko personel, posiadający ważną licencję mechanika lotniczego obsługi statków powietrznych i uprawnienia wpisane do osobistej dokumentacji mechanika lotniczego obsługi.
7. Wykonanie obsługi okresowej musi być potwierdzone w dokumentacji wykonawczej obsługi technicznej (karta kontrolna obsługi, karta smarowania, karta pomiaru parametrów), w dokumentacji pokładowej statku powietrznego, metrykach lub przywieszkach agregatów i zespołów statku powietrznego.
8. Obsługa specjalna obejmuje wykonanie obsługi technicznej związanej z wymianą agregatu lub zespołu statku powietrznego, regulacją lub inną czynnością nakazaną w dokumentacji eksploatacyjnej statku powietrznego, a niewchodząca w zakres obsług okresowych i bieżących.
9. Obsługę specjalną przeprowadza się zgodnie z technologiami i procedurami zawartymi w odpowiedniej dokumentacji eksploatacyjnej dla danego typu sprzętu lotniczego.
10. W Lotnictwie Policji obsługę specjalną na sprzęcie lotniczym może wykonywać tylko personel posiadający ważną licencję mechanika lotniczego obsługi statków powietrznych i uprawnienia wpisane do dokumentacji osobistej.
11. Wykonanie obsługi specjalnej powinno być potwierdzone w dokumentacji wykonawczej obsługi technicznej (karta kontrolna obsługi, karta smarowania, karta pomiaru parametrów), w dokumentacji pokładowej statku powietrznego, w metrykach lub przywieszkach agregatów lub zespołów statku powietrznego.

§ 53

1. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest uprawniony do:
 - 1) kierowania całokształtem pracy podległego mu personelu technicznego;
 - 2) kierowania wykonywaną przez mechaników lotniczych obsługą techniczną sprzętu lotniczego;
 - 3) uczestniczenia w odbiorze sprzętu lotniczego z zakładów produkcyjnych lub remontowych;
 - 4) wnioskowania do przełożonego o odebranie, zawieszenie lub cofnięcie uprawnień lotniczych personelowi technicznemu komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
2. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji ma obowiązek:
 - 1) znać przepisy lotnicze, obowiązujące w Lotnictwie Policji, i ich przestrzegać;
 - 2) znać zasady obsługi i użytkowania przydzielonego mu do eksploatacji statku powietrznego, i ich przestrzegać;
 - 3) organizować i nadzorować terminowe wykonywanie obsług technicznych na użytkowanych statkach powietrznych;
 - 4) gromadzić i stale uaktualniać posiadany zbiór instrukcji obsługi, modyfikacji, napraw, biuletynów, przepisów i innych dokumentów dotyczących eksploatacji użytkowanego statku powietrznego.
3. Mechanik lotniczy obsługi statku powietrznego Lotnictwa Policji jest uprawniony do:

- 1) wykonywania czynności związanych z obsługą użytkowanego statku powietrznego w ramach posiadanych uprawnień;
 - 2) zgłaszania przełożonemu wszelkich uwag, dotyczących niezgodności w zakresie obsługiwanego lub użytkowania statku powietrznego;
 - 3) poświadczania w dokumentacji statku powietrznego wykonanych osobiście czynności obsługowych na statku powietrznym.
4. Mechanik lotniczy obsługi statku powietrznego Lotnictwa Policji ma obowiązek:
- 1) znać przepisy lotnicze obowiązujące w Lotnictwie Policji, i ich przestrzegać;
 - 2) terminowo wykonywać obsługi techniczne użytkowanego statku powietrznego;
 - 3) znać zasady obsługiwanego i użytkowania przydzielonego mu do eksploatacji statku powietrznego, i ich przestrzegać;
 - 4) utrzymywać ważność posiadanych uprawnień lotniczych.

§ 54

1. Wszystkie płyny techniczne i materiały, które mają być wykorzystane w czasie eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Policji (użytkowanie i obsługa techniczna), powinny być zgodne ze specyfikacją producentów statków powietrznych, zespołów i podzespołów.
2. Wykazy zalecanych płynów technicznych i materiałów oraz ich zamienników zawierają instrukcje obsługi technicznej statków powietrznych, zespołów i podzespołów, opracowane przez ich producentów. Wykazy te mogą być uzupełnione lub ograniczone poprzez biuletyny techniczne producenta statku powietrznego.
3. Wszystkie części zamienne, które mają być wykorzystane w czasie eksploatacji statków powietrznych Lotnictwa Policji, powinny pochodzić od wykonawców i podwykonawców uznanych przez producenta statku powietrznego. Części lotnicze, mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, powinny posiadać poświadczenie zdatności – metrykę (atest) lub inny równoważny dokument, a części sprowadzane z zagranicy – stosowne dokumenty producenta.
4. W przypadku stwierdzenia złej jakości dostarczonego wyrobu, braku lub niekompletności dokumentacji wyrobu, Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji ma obowiązek powiadomić Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji o zaistniałym fakcie.
5. Sprawdzenie wyrobów, zespołów i podzespołów przed zastosowaniem w procesie eksploatacji statku powietrznego obejmuje ocenę:
 - 1) stanu opakowania w zakresie uszkodzeń, naruszenia zabezpieczeń (plomb, taśmy);
 - 2) stanu wskaźników wilgotności (jeżeli znajdowały się w opakowaniu) po rozpakowaniu;
 - 3) stanu technicznego wyrobu po rozpakowaniu pod kątem naruszenia warunków składowania, transportu oraz konserwacji i terminu jej ważności;
 - 4) informacji o producencie wyrobu;
 - 5) kompletności dokumentacji wyrobu, zgodności kompletności dokumentacji opisowo-eksploatacyjnej w odniesieniu do specyfikacji i zamówienia;
 - 6) poświadczenia zdatności w odniesieniu do zapisów w nim dokonanych, natomiast dla wyrobów używanych ocena tych zapisów w kontekście możliwości odtworzenia pełnej i wiarygodnej do-tychczasowej historii ich eksploatacji.

§ 55

1. Tankowanie paliwa do statków powietrznych Lotnictwa Policji jest wykonywane:
 - 1) przez własny, odpowiednio przeszkolony i uprawniony personel obsługi technicznej;
 - 2) przez przeszkolonych i upoważnionych pracowników firm dystrybucji paliw pod nadzorem załóg lotniczych Lotnictwa Policji we wszystkich portach lotniczych.
2. W czasie napełniania instalacji paliwowych statków powietrznych Lotnictwa Policji należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) sprawdzić według paliwomierza pokładowego ilość paliwa w zbiornikach rozchodowych, bocznych i dodatkowych;
 - 2) sprawdzić orzeczenie laboratoryjne, rodzaj dostarczonego paliwa i jego właściwości fizykochemiczne;
 - 3) uziemić statek powietrzny i dystrybutor paliwa;
 - 4) sprawdzić, czy na statku powietrznym wyłączone są wszystkie odbiorniki energii elektrycznej, z wyjątkiem przyrządów kontroli napełniania instalacji paliwowej;
 - 5) sprawdzić, czy w pobliżu napełnianego paliwem statku powietrznego znajdują się środki gaśnicze;
 - 6) nie przepełniać zbiorników paliwa i nie rozlewać paliwa;
 - 7) zabrania się napełniania instalacji paliwowej paliwem w czasie pracy silników, w czasie burzy, przy braku środków gaśniczych;
 - 8) zabrania się wykonywania jakichkolwiek czynności przy osprzęcie i wyposażeniu radiotechnicznym oraz włączania i wyłączania bezpieczników, przełączników i wyłączników;
 - 9) zabrania się również wykonywania na statku powietrznym lub w odległości mniejszej niż 25 m od niego czynności mogących wywołać iskrzenia elektryczne;
 - 10) zabrania się przebywania podróźnych na pokładzie statku powietrznego podczas jego tankowania.
3. Personel lotniczy Lotnictwa Policji powinien przestrzegać szczegółowego zakresu czynności podczas tankowania danego typu statku powietrznego.

go, który jest zawarty w jego instrukcji obsługi technicznej.

§ 56

1. Kompletacja wyposażenia baz technicznych Lotnictwa Policji ustalana jest na podstawie wykazów proponowanego i zalecanego wyposażenia naziemnego, narzędzi specjalistycznych, opracowanych przez producenta statku powietrznego.
2. Kompletacja aparatury kontrolno-pomiarowej ustalana jest w odniesieniu do zabudowanego w statkach powietrznych wyposażenia i planowanych jego zmian, na podstawie wykazów opracowanych przez producenta statku powietrznego.
3. Wybór narzędzi i wyposażenia naziemnego dokonywany jest poprzez analizę i ocenę sporządzonej kompletacji, w odniesieniu do już posiadanego wyposażenia, narzędzi specjalistycznych i aparatury kontrolno-pomiarowej, z uwzględnieniem możliwości jak najszerzego ich wykorzystania. Analizowana i oceniana powinna być również możliwość wyboru i zastosowania zamiennego wyposażenia, spełniającego „Warunki Techniczne”, określone przez producenta statku powietrznego.
4. Przed pierwszym dopuszczeniem do stosowania wyposażenia naziemnego i narzędzi Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji dokonuje sprawdzenia:
 - 1) stanu opakowania;
 - 2) stanu zabezpieczeń (plomby, taśmy);
 - 3) zgodności kompletacji narzędzi i wyposażenia ze specyfikacją;
 - 4) zachowania warunków transportu i składowania (zawilgocenie, kurz, brud, wymiary);
 - 5) stanu technicznego pod kątem ewentualnych uszkodzeń mechanicznych;
 - 6) stanu konserwacji, stanu powłok ochronnych, występowania korozji;
 - 7) instrukcji obsługi, sprawdzenia i skalowania, ważności świadectwa legalizacji (w przypadku aparatury kontrolno-pomiarowej i narzędzi specjalistycznych).
5. W przypadku wprowadzenia do użytku narzędzi, narzędzi specjalistycznych i aparatury kontrolno-pomiarowej, muszą one być składowane i przechowywane w szafach lub na regałach narzędziowych, odpowiednio opisanych i oznakowanych, w zamkniętym pomieszczeniu – magazynku narzędzi.
6. Odpowiedzialność za magazynek narzędzi ponosi wyznaczony mechanik lotniczy obsługi, odpowiedzialny w zakresie właściwego składowania, przechowywania, zachowania kompletacji i sprawności.

§ 57

1. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest odpowiedzialny za zapewnienie utrzymania kompletacji, sprawności i ciągłej ważności okresu legalizacji, wzorcowania lub uwierzytelnienia po-

siadanych narzędzi i wyposażenia wykorzystywanego w obsłudze technicznej statków powietrznych.

2. Każdy mechanik lotniczy obsługi, wykonujący obsługę techniczną statków powietrznych lub sprzętu lotniczego Lotnictwa Policji, odpowiedzialny jest za zgodne z przeznaczeniem użytkowanie narzędzi i wyposażenia. Prace obsługowe muszą być wykonywane wyłącznie przy użyciu w pełni sprawnych narzędzi i wyposażenia, a tam gdzie jest to wymagane, wyłącznie w okresie ważności ich świadectwa legalizacji (wzorcowania lub uwierzytelnienia).
3. Każdy mechanik lotniczy obsługi, wykonujący prace obsługowe w przypadku stwierdzenia niesprawności, niekompletności lub utraty ważności legalizacji, wzorcowania bądź uwierzytelnienia narzędzi ma obowiązek o tym fakcie powiadomić Szefa technicznego.
4. Aparatura kontrolno-pomiarowa i narzędzia specjalistyczne, podlegające obsłudze metrologicznej powinny:
 - 1) posiadać metryki aparatury kontrolno-pomiarowej;
 - 2) być ujęte w wykazie narzędzi i wyposażenia, umożliwiającym rejestrowanie ważności legalizacji, wzorcowania lub uwierzytelnienia;
 - 3) posiadać świadectwo legalizacji (wzorcowania lub uwierzytelnienia) dołączone do wykazu narzędzi i wyposażenia;
 - 4) być oznakowane poprzez naklejenie w widocznym miejscu naklejki, na której jest identyfikator ośrodka sprawdzającego, legalizującego oraz data ważności legalizacji;
 - 5) być wyposażone w tabelki z poprawkami lub kartami skalowania.
5. Przestrzeganie i zachowanie zasad sprawdzania, legalizacji narzędzi oraz wyposażenia wykorzystywanego w obsłudze technicznej statków powietrznych i sprzętu lotniczego podlega ocenie jakościowej. Kontrola i ocena prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji. Wyniki kontroli i oceny są analizowane w odniesieniu do jakości wykonanych usług technicznych.
6. Wszystkie narzędzia i wyposażenie, podlegające wymogowi sprawdzania, legalizacji lub wzorcowaniu powinny być przed upływem terminu ważności świadectwa skierowane do sprawdzenia, legalizacji, wzorcowania lub uwierzytelnienia w uprawnionych organizacjach.

§ 58

1. Bazy techniczne komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji powinny być wyposażone w indywidualne zestawy narzędzi i wyposażenia niezbędnego do zapewnienia ciągłej zdolności do lotu statku powietrznego.
2. W komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji każdy mechanik lotniczy obsługi, wykonujący czynności obsługowe na statku powietrznym powinien mieć dostęp do niezbędnych zestawów narzędzi.

3. Narzędzia, wyposażenie i narzędzia specjalistyczne powinny być składowane i przechowywane w szafach narzędziowych lub na półkach regałowych, odpowiednio opisanych i oznakowanych. Sposób przechowywania narzędzi powinien zapewniać kontrolę i bieżącą ocenę ich stanu technicznego, kompletacji oraz ocenę przydatności – ważność legalizacji, wzorowania lub uwierzytelnienia. Szafy lub regały narzędziowe powinny być ustawione w magazynku narzędzi.
4. Narzędzia niesprawne powinny być usuwane z zestawów. Komplektacja narzędzi powinna być sprawdzana w zależności od typu narzędzi, na bieżąco i kompleksowo dwa razy do roku. Mechanik obsługi odpowiedzialny za magazynek narzędzi w przypadku stwierdzenia niezgodności kompletacji lub niesprawności ma obowiązek powiadomić Szefa technicznego o zaistniałym fakcie.
5. Aparatura kontrolno-pomiarowa służąca do obsługi awioniki lotniczej powinna być umieszczona w odpowiednio przygotowanym laboratorium i ustawiona na stołach roboczych i półkach. Sposób rozmieszczenia aparatury powinien zapewniać wymagane separacje oraz identyfikacje w zakresie przeznaczenia i zdatności do użytku. Wymagane jest, aby sprzęt przypisany do aparatury był oznakowany i przechowywany w sposób umożliwiający jednoznaczną jego identyfikację w zakresie przynależności i kompletacji.
6. Każde stanowisko kontrolno-pomiarowe należy wyposażać w instrukcję obsługi oraz niezbędne metodyki sprawdzania i skalowania. Dokumenty te muszą znajdować się w obrębie stanowiska. Za zachowanie i utrzymanie kompletacji, stanu technicznego oraz rozmieszczenia zgodnie z planem zagospodarowania pracowni odpowiadają mechanicy lotniczy obsługi odpowiedzialni za laboratorium. Do ich obowiązku należy powiadamianie Szefa technicznego o stwierdzonych niesprawnościach i niezgodnościach.
7. Wyposażenie naziemne (lotniskowo-hangarowe) może być ogólnodostępne i rozmieszczone w hali hangaru zgodnie z planem zagospodarowania. Każdy mechanik obsługi, biorący udział w pracach obsługowych, po zakończeniu wykonywanej czynności ma obowiązek odstawienia lub odłożenia używanego wyposażenia lub oprzyrządowania na właściwe miejsce. Za zachowanie i utrzymanie kompletacji oprzyrządowania, jego stanu technicznego oraz rozmieszczenia zgodnie z planem zagospodarowania odpowiada Szef techniczny.
8. Wyposażenie warsztatu mechanicznego, o ile taki został zorganizowany w bazie obsługowej, jest udostępniane wyłącznie mechanikom lotniczym obsługi, posiadającym wymagane kwalifikacje oraz mającym wymagane przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego. Za wyposażenie w zakresie kompletacji, sprawności oraz jego rozmieszczenia zgodnie z planem zagospodarowania odpowiada mechanik lotniczy obsługi odpowiedzialny za warsztat. Wszyscy mechanicy obsługi wykonujący czynności w warsztacie w przypadku stwierdzenia niesprawności lub niekompletności jego wyposażenia mają obowiązek powiadomić o tym Szefa technicznego.
9. Wykorzystanie narzędzi i wyposażenia naziemnego w czasie realizacji obsługi technicznej powinno odbywać się zgodnie z procedurą obejmującą:
 - 1) ustalenie zgodnie z instrukcją obsługi technicznej przez mechanika lotniczego obsługi, któremu przydzielono do wykonania zakres czynności obsługowych, rodzaju i ilości narzędzi i wyposażenia niezbędnych do ich wykonania;
 - 2) pobranie narzędzi i wyposażenia oraz oprzyrządowania z magazynku;
 - 3) przygotowanie stanowiska pracy;
 - 4) przestrzeganie zasady, że na stanowisku pracy znajdują się wyłącznie narzędzia i wyposażenie niezbędne do wykonania określonych czynności;
 - 5) przestrzeganie zasady, aby rozmieszczenie narzędzi i wyposażenia obsługowego na wózku lub stole narzędziowym umożliwiała bieżącą identyfikację w zakresie ich przynależności i kompletacji;
 - 6) przestrzeganie zasady, że po wykonaniu danej czynności, narzędzia lub wyposażenie odkładane jest na miejsce, które uprzednio zajmowało;
 - 7) przestrzeganie zasady, że każdy mechanik obsługi w strefie swego działania przed zakończeniem pracy w danym dniu zdaje do magazynku używane narzędzia i wyposażenie, układa narzędzia i wyposażenie w przeznaczonym do tego miejscu, zwracając uwagę na jego stan techniczny i kompletność.
10. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji dwa razy w roku przeprowadza kontrolę narzędzi i wyposażenia w zakresie ich kompletacji, stanu technicznego, przydatności, składowania i przechowywania, z uwzględnieniem zatwierdzonych procedur i standardów.
11. Narzędzia i wyposażenie niesprawne lub nieprzydatne do użytku powinno być oznaczane paskiem koloru czerwonego oraz układane i przechowywane w odpowiednio oznakowanej szafie narzędziowej, w sposób zapewniający wymaganą separację od narzędzi, nadających się do użytku.
12. Wszystkie narzędzia wykorzystywane do obsługi technicznej sprzętu lotniczego w komórce organizacyjnej Lotnictwa Policji muszą podlegać ewidencji w formie spisu.
13. Przyjęte zasady dotyczące wykorzystania narzędzi i wyposażenia naziemnego, stosowanego podczas wykonywania obsług technicznych, obowiązują w całym lotnictwie policyjnym z uwzględnieniem specyfiki realizowanych obsług i wyposażenia bazy technicznej.
14. Wykorzystanie narzędzi i wyposażenia naziemnego, stosowanego w czasie obsługi technicznej, podlega

kontroli i ocenie jakościowej, prowadzonej przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji. Kontrola i ocena tych procedur realizowana jest w ramach kontroli wyposażenia zaplecza technicznego bazy oraz podlega analizie w zakresie jakości i efektywności przyjętych i wdrożonych rozwiązań.

§ 59

1. Zaplecze techniczne komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji w odniesieniu do hangaru, laboratorium oraz pomieszczeń warsztatowych i magazynowych powinno zapewniać zachowanie i spełnienie norm czystości, obowiązujących przy obsłudze statków powietrznych i sprzętu lotniczego.
2. Konstrukcje hangarów wykorzystywanych w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji powinny zapewniać spełnienie wymaganych warunków hangarowania statków powietrznych i wykonywania obsług technicznych przy izolacji od czynników atmosferycznych, wilgoci oraz powstawania i gromadzenia się kurzu.
3. Laboratoria należy zlokalizować w pomieszczeniach zaplecza technicznego, w których utrzymywana jest wymagana temperatura i wilgotność oraz zapewnione jest właściwe oświetlenie.
4. Magazynki baz technicznych należy lokalizować w pomieszczeniach przyhangarowych. W pomieszczeniach tych powinno się utrzymywać wymaganą temperaturę i wilgotność, odpowiednie oświetlenie, posadzkę zabezpieczoną przed pyleniem poprzez pomalowanie odpowiednimi środkami. Pomieszczenia należy wyposażać w standardowe regały magazynowe ze sztywnymi, dwustronnie pomalowanymi półkami. Plan zagospodarowania magazynku i przyjęty sposób składowania i przechowywania winien dać pełną gwarancję spełnienia i zachowania norm czystości i utrzymania porządku.
5. Demontaż części i podzespołów, na których mają być wykonane usługi okresowe, powinno się prowadzić z zachowaniem i spełnieniem obowiązujących norm i standardów, w miejscach do tego wyznaczonych. W przypadku wyposażenia elektrycznego i przyrządów pokładowych oraz wyposażenia radiowego należy układać je na odpowiednich paletach transportowych i przenosić do laboratorium.
6. Obsługę zdjętego wyposażenia powinno się wykonywać w miejscu do tego przeznaczonym – w części obsługowej hangaru lub w laboratorium. Wszystkie prace należy realizować zgodnie z technologiami opisanymi w instrukcjach obsługi, z zachowaniem i spełnieniem norm czystości i utrzymaniem porządku w strefie prowadzonych działań.
7. Mycie i czyszczenie części i podzespołów powinno odbywać się w wyznaczonym miejscu, na ruchomym stanowisku lub stole roboczym, przy użyciu odpowiedniego wyposażenia. Przyjęte rozwiązania muszą w pełni zabezpieczać przed przypadkowym zanieczyszczeniem posadzki i zabezpieczać wymaganą separację czystych środków myjących od użytych. Mycie zespołów i podzespołów na płatowcu statku powietrznego należy prowadzić z wykorzystaniem odpowiednich wanien, które trzeba podstawić pod mycie zespoły lub pod płatowiec w celu zabezpieczenia posadzki przed przypadkowym zanieczyszczeniem.
8. Okresowo, zgodnie z przyjętym harmonogramem, należy wykonywać prace porządkowo-konserwacyjne w hangarze, warsztacie, magazynku i laboratorium. Zakres wykonywanych prac powinien obejmować zmiatanie posadzki, usuwanie kurzu, miejscowych zabrudzeń oraz renowację powłok ochronnych i zabezpieczających.
9. Każdy mechanik lotniczy obsługi, wykonujący czynności okresowe na statku powietrznym lub sprzęcie lotniczym, odpowiada za utrzymanie porządku w strefie swego działania. Przed zakończeniem pracy w danym dniu zobowiązany jest do usunięcia ze strefy swego działania wszystkich materiałów, narzędzi i wyposażenia naziemnego oraz ułożenia i ustawienia go w miejscu do tego wyznaczonym.
10. Mechanik lotniczy obsługi odpowiedzialny za koordynowanie prowadzonych czynności obsługowych jest zobowiązany do sprawdzenia przed zakończeniem dnia pracy, czy w miejscu pracy pozostawiono porządek, a używane narzędzia i wyposażenie zostało odłożone i ustawione na miejscu dla niego wyznaczonym, zgodnie z planami zagospodarowania i wykorzystania.
11. Za porządek w warsztacie w odniesieniu do zachowania i spełnienia norm czystości i utrzymania porządku oraz rozmieszczenia wyposażenia, zgodnie z planem zagospodarowania i wykorzystania warsztatu, odpowiada każdy mechanik, który realizował przydzielone mu do wykonania prace obsługowe wykonywane w warsztacie. Przed opuszczeniem pomieszczenia warsztatowego należy zawsze sprawdzić, czy jego stan nie stwarza zagrożenia pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przeciwpożarowego.
12. Mechanik lotniczy obsługi odpowiedzialny za warsztat ma obowiązek dopilnowania, aby zawsze po zakończeniu pracy w pomieszczeniu warsztatowym był pozostawiony porządek, a jego wyposażenie znajdowało się na wyznaczonym miejscu. W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania przez mechaników, korzystających z warsztatu, przyjętych zasad lub niezgodności w jego wyposażeniu, mechanik odpowiedzialny jest zobowiązany powiadomić o zaistniałym fakcie Szefa technicznego.
13. Za zachowanie i spełnienie norm czystości i utrzymanie porządku w laboratorium odpowiadają mechanicy obsługi odpowiedzialni za tą pracownię. Na nich również spoczywa odpowiedzialność za przestrzeganie planu zagospodarowania i wykorzystania

pomieszczenia oraz zgłaszanie Szefowi technicznemu stwierdzonych w tym zakresie niezgodności.

14. Za zachowanie i spełnienie norm czystości oraz utrzymanie porządku w magazynku odpowiada każdy mechanik lotniczy obsługi, który korzystał z niego. Mechanik odpowiedzialny za magazynek zobowiązany jest do dopilnowania, aby mechanicy korzystający z niego przestrzegali obowiązujących zasad. W przypadku stwierdzenia ich naruszenia jego obowiązkiem jest powiadomienie Szefa technicznego o zaistniałym fakcie. Do obowiązków mechanika odpowiedzialnego należy również okresowe wykonywanie prac porządkowych i konserwacyjnych zgodnie z przyjętym harmonogramem.
15. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji sprawuje nadzór nad przestrzeganiem, spełnianiem i zachowaniem norm czystości oraz utrzymaniem porządku w bazie technicznej, zarówno w strefie prowadzonych działań obsługowych, jak i całego zaplecza technicznego.
16. Zachowanie i spełnienie norm i standardów czystości oraz utrzymanie porządku w odniesieniu do zaplecza technicznego i realizowanych procesów obsługowych podlega kontroli i ocenie jakościowej przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji. Wyniki kontroli i oceny analizowane są w odniesieniu do jakości i skuteczności systemu obsługi.

§ 60

1. Obsługa techniczna statków powietrznych i sprzętu lotniczego powinna być realizowana na podstawie instrukcji obsługi wydanych przez producentów sprzętu lotniczego.
2. Dokumentacja opisowo-eksploatacyjna używana w Lotnictwie Policji przy realizacji prac obsługowych powinna być kompletna, na bieżąco aktualizowana i ogólnie dostępna. Każdy mechanik lotniczy obsługi, wykonujący przydzieloną mu do realizacji czynność, musi mieć do niej dostęp.
3. Osoby odpowiedzialne za nadzór nad personelem technicznym powinny podejmować działania zmierzające do wyrobienia u mechaników wykonujących obsługę techniczną nawyku posługiwania się dokumentacją opisowo-eksploatacyjną wydaną przez producentów statków powietrznych i sprzętu lotniczego.
4. Dokumentacja opisowo-eksploatacyjna obejmuje opisy techniczne, instrukcje obsługi technicznej, instrukcje konserwacji, instrukcje użytkowania w locie, albumy schematów, katalogi części zamiennych, instrukcje remontowe, metryki (atesty), biuletyny oraz dyrektywy.
5. Za ewidencję i wykonanie biuletynów (listów serwisowych) i wprowadzanie zmian odpowiada Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.

§ 61

1. Aktualizacja dokumentacji technicznej powinna być

dokonywana na bieżąco na podstawie biuletynów i zmian wydawanych przez producentów statków powietrznych, silników i innych zespołów sprzętu lotniczego.

2. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji lub mechanik lotniczy obsługi odpowiedzialny za dokumentację techniczną zobowiązany jest wprowadzić otrzymaną zmianę w dokumentacji obsługowej w taki sposób jak określił to autor zmiany.
3. O wprowadzonych zmianach w dokumentacji technicznej powinien zostać powiadomiony personel, który korzysta z instrukcji, w której dokonano zmian.
4. Personel techniczny zobowiązany jest znać i umieć stosować biuletyny techniczne (obowiązkowe, serwisowe i inne), które zawierają bardzo ważne i istotne zmiany w odniesieniu do warunków eksploatacji, kontroli i oceny statku powietrznego, jego zespołów i podzespołów.
5. Biuletyny wydawane przez producentów statków powietrznych oraz sprzętu lotniczego powinny być dostarczane w ramach zawieranych umów na obsługę biuletynową.
6. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji prowadzi rejestr przychodzących biuletynów, a z ich treścią zapoznaje mechaników tej specjalności, której te informacje dotyczą. Powyższy fakt musi być udokumentowany w rejestrze biuletynów przez złożenie podpisu przez mechanika, który zapoznał się z treścią biuletynu.
7. Osobą odpowiedzialną za dokumentację techniczną w zakresie jej kompletności, stanu i bieżącej aktualizacji oraz zapewnienie swobodnego dostępu do niej personelowi technicznemu zaangażowanemu w obsługę techniczną jest Szef techniczny danej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
8. Dokumentacja techniczna wykonawcza musi podlegać kontroli i ocenie jakościowej w odniesieniu do jej kompletności, aktualizacji, swobodnego dostępu do niej dla personelu zaangażowanego w wykonywanie czynności obsługowych. Kontrola i ocena oraz analiza ich wyników w odniesieniu do jakości i skuteczności systemu obsługi winna być dokonywana przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji oraz innych przełożonych merytorycznych.
9. Dokumentacja techniczna powinna być dostarczana personelowi technicznemu w języku polskim, chyba że posiada on udokumentowaną znajomość obcego języka. Za tłumaczenie dokumentacji odpowiedzialne są komórki logistyczne Policji.

§ 62

1. W bazach technicznych komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji mogą być wykonywane tylko takie naprawy, których realizacja będzie możliwa w ramach:
 - 1) posiadanego wyposażenia specjalistycznego;

- 2) posiadanej wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych przez personel techniczny;
 - 3) posiadanej dokumentacji technologicznej do wykonywania określonych czynności, przy czym czynności te nie mogą być zastrzeżone do wykonania wyłącznie przez producenta lub inny zakład specjalistyczny.
2. Naprawy specjalne związane z usuwaniem poważnych uszkodzeń sprzętu lotniczego oraz naprawy główne muszą być wykonywane w specjalistycznych zakładach naprawczych.

§ 63

1. Personel techniczny Lotnictwa Policji obowiązany jest prowadzić obsługi techniczne statków powietrznych na podstawie i z pełnym wykorzystaniem dokumentacji opisowo-eksploatacyjnej, opracowanej przez producentów statków powietrznych i sprzętu lotniczego.
2. Dokumentacja wykonawcza potwierdzająca wykonanie obsługi technicznej statków powietrznych eksploatowanych przez Lotnictwo Policji musi być opracowywana na podstawie i w pełnej zgodności z zatwierdzoną dokumentacją producentów statków powietrznych i sprzętu lotniczego lub innego uprawnionego organu.
3. W dokumentacji, o której mowa w ust. 2, należy zachować wszystkie wymagania eksploatacyjne, a jedynie rodzaj, forma i zakres stosowanych dokumentów powinien uwzględniać specyfikę działalności operacyjnej i obsługowej Lotnictwa Policji.

§ 64

1. Personel lotniczy Lotnictwa Policji ma obowiązek gromadzenia i realizacji biuletynów technicznych, dyrektyw i poleceń profilaktycznych.
2. Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji odpowiada za wykonanie, w wymaganych terminach, wszystkich biuletynów technicznych, dyrektyw, poleceń profilaktycznych, właściwych dla typów i wersji statków powietrznych, silników i ich wyposażenia.
3. Biuletyny, dyrektywy, polecenia profilaktyczne powinny być pozyskiwane przez Lotnictwo Policji od producentów sprzętu lotniczego, cywilnego nadzoru lotniczego, komórek bezpieczeństwa lotniczego innych rodzajów lotnictwa państwowego.
4. Wszystkie dyrektywy nadzorów lotniczych i biuletyny techniczne producentów sprzętu lotniczego muszą być rejestrowane i archiwizowane w zbiorze dokumentacji szefów technicznych komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji.
5. Za zapewnienie ciągłej obsługi biuletynowej w Lotnictwie Policji odpowiedzialni są inspektorzy kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji.
6. Inspektorzy kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji mają obowiązek

analizować otrzymywane dokumenty techniczne, czy dotyczą eksploatowanych w Lotnictwie Policji egzemplarzy statków powietrznych, silników i/lub zespołów w nich zamontowanych. Po dokonaniu analizy inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji musi podjąć pisemną decyzję o stosowaniu danego biuletynu, dyrektywy lub innego polecenia eksploatacyjnego w Lotnictwie Policji.

§ 65

1. Szef Techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji obowiązany jest do przygotowania zestawu dokumentacji wykonawczej stosownie do czynności okresowych lub specjalnych, jakie mają być wykonane na danym statku powietrznym lub sprzęcie lotniczym.
2. Mechanicy lotniczy obsługi wyznaczeni do realizacji czynności obsługowych muszą otrzymać odpowiednie zestawy dokumentacji wykonawczej z imiennym zaznaczeniem przydzielonych do wykonania prac obsługowych.
3. Czynności obsługowe, których jakość wykonania ma bezpośredni lub znaczący wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji wyróżnione są kursywą i podlegają obowiązkowemu sprawdzeniu i poświadczeniu przez właściwego Szefa technicznego.
4. Po zakończeniu czynności obsługowych i sprawdzeniu dokumentacji wykonawczej obsługi technicznej statku powietrznego lub sprzętu lotniczego należy ją przekazać do przechowania zgodnie z przyjętymi i obowiązującymi zasadami.
5. Za prawidłowe, kompletne oraz zgodne ze stanem faktycznym dokonywanie zapisów w dokumentacji wykonawczej obsługi statku powietrznego, w trakcie realizacji czynności obsługowych, odpowiedzialność ponosi mechanik lotniczy obsługi, któremu przydzielono ich wykonanie.
6. Za kompletację dokumentacji, kontrolę w zakresie prawidłowego i kompletnego jej wypełniania oraz poświadczanie wykonanych czynności, mających bezpośredni lub zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji, ponosi Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji. Na nim również spoczywa odpowiedzialność za jej przechowywanie w zgodności z przyjętymi i obowiązującymi zasadami.
7. Opracowywanie i posługiwanie się wewnętrzną dokumentacją wykonawczą obsługi technicznej statków powietrznych i sprzętu lotniczego podlega kontroli i ocenie jakościowej przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w zakresie efektywności przyjętego systemu obsługi technicznej.

§ 66

1. Potwierdzanie i sprawdzanie obsługi bieżącej wyko-

nanej na statkach powietrznych Lotnictwa Policji dokumentowane jest w druku Pokładowy Dziennik Techniczny oznaczony skrótem „PDT”.

2. Druk, o którym mowa w ust. 1, powinien być przesnurowany, oplombowany i zarejestrowany, a po wypełnieniu przechowywany przez 24 miesiące od dnia zakończenia prowadzenia.

§ 67

1. Dokumentami, w których potwierdzana i sprawdzana jest realizacja czynności okresowych i specjalnych, są:
 - 1) karta kontrolna obsługi;
 - 2) karta smarowania statku powietrznego;
 - 3) karta pomiaru parametrów (dla przyrządów i agregatów podlegających sprawdzeniu poprzez pomiar parametrów).
2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, po zakończeniu czynności obsługowych i sprawdzeniu ich wykonania są przekazywane Szefowi technicznemu komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji, który sprawdza zachowanie wymaganej kompletności, poprawności i kompletności dokonanych w niej zapisów. Dokumenty te są archiwizowane przez okres 24 miesięcy, licząc od daty zakończenia obsługi technicznej statku powietrznego.
3. W przypadku przekazania statku powietrznego do innej jednostki organizacyjnej Policji, dokumentacja wykonawcza obsług technicznych przekazywana jest nowemu użytkownikowi.

§ 68

1. Niesprawnością jest każde odstępstwo od ustalonych warunków technicznych lub parametrów pracy statku powietrznego, zespołu, agregatu lub innego sprzętu lotniczego.
2. Niesprawności są usuwane w zależności od stopnia ich złożoności przez personel techniczny Lotnictwa Policji z wykorzystaniem:
 - 1) dokumentacji opisowo-eksploatacyjnej statku powietrznego lub sprzętu lotniczego;
 - 2) biuletynów serwisowych producenta lub dyrektyw;
 - 3) wytycznych opracowanych przez dział konstrukcyjny producenta;
 - 4) wytycznych opracowanych przez dział serwisu producenta lub wyspecjalizowany zakład naprawczy.
3. Niesprawności statku powietrznego powstałe w okresie ważności gwarancji są usuwane przez serwis producenta lub zakład wykonujący naprawę.

§ 69

1. Do eksploatacji może być dopuszczony wyłącznie sprawny statek powietrzny, silniki i jego zespoły. Na statku powietrznym, silnikach i jego zespołach powinny być wykonane wszystkie obowiązujące ob-

sługi techniczne oraz muszą być usunięte usterki i niesprawności.

2. Statek powietrzny dopuszczony do eksploatacji powinien posiadać odpowiedni zapas rezerwy technicznego i międzyremontowego oraz musi mieć ważne świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego oraz ważne świadectwo oględzin.
3. Statek powietrzny powinien być zatankowany odpowiednią ilością paliwa, zapewniającą bezpieczne wykonanie planowanego lotu. Wszystkie instalacje statku powietrznego powinny być napełnione wymaganą, wystarczającą do wykonania planowanego lotu, ilością czynnika roboczego.
4. Dopuszczenie statku powietrznego do eksploatacji odbywa się poprzez dokonanie stosownych wpisów w książkach pokładowych statku powietrznego, silników, metrykach agregatów oraz wypełnienie „Poświadczenia zdatności statku powietrznego do lotu”, jako części pokładowego dziennika technicznego.
5. Złożenie podpisu przez pilota w „Poświadczeniu zdatności statku powietrznego do lotu” jest równoznaczne z przyjęciem tego statku powietrznego do lotu i wzięciem za niego odpowiedzialności do czasu zdania go mechanikowi lotniczemu obsługi i złożeniu przez niego podpisu.

§ 70

1. Dopuszczenie do lotu statku powietrznego w ramach obsługi bieżącej powinno obejmować:
 - 1) wyznaczenie przez Szefa technicznego komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji, mechanika lotniczego obsługi;
 - 2) przygotowanie niezbędnej dokumentacji i wyposażenia;
 - 3) wykonanie odpowiednich obsług technicznych;
 - 4) odnotowanie usterek, jeśli zastały wykryte;
 - 5) usunięcie wykrytych usterek;
 - 6) udokumentowanie usunięcia usterek oraz wykonania obsługi bieżącej w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego;
 - 7) dopuszczenie do lotu statku powietrznego poprzez wypełnienie w odpowiedniej rubryce pokładowego dziennika technicznego – poświadczenia zdatności do lotu.
2. Odpowiedzialność za dopuszczenie do lotu statku powietrznego ponosi wyznaczony mechanik lotniczy obsługi.
3. Czynności związane z wykonaniem obsługi bieżącej poza miejscem stałego bazowania statku powietrznego, w ramach przygotowania statku powietrznego do lotu, może wykonać pilot pod warunkiem, że:
 - 1) ma odpowiednie przeszkolenie do wykonywania obsługi bieżącej i zdał egzamin w tym zakresie;
 - 2) uprawnienia pilota do wykonywania obsługi bieżącej są wpisane do jego lotniczej dokumentacji osobistej;
 - 3) w składzie załogi nie znajduje się etatowy mechanik pokładowy lub mechanik lotniczy obsługi.

4. Ocena jakościowa działań obsługowych prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji w ramach oceny systemu obsług technicznych oraz okresowej analizy efektywności systemu obsługi.

§ 71

1. Podczas zabudowy zespołu lub podzespołu, oraz dopuszczenia do eksploatacji zespołu lub podzespołu po zabudowie, jak również dopuszczenia do użytkowania statku powietrznego po wymianie zespołu lub podzespołu należy wykonać następujące czynności obsługowe:
 - 1) wyznaczyć mechanika lotniczego obsługi do wykonania czynności obsługowych;
 - 2) przygotować niezbędną dokumentację techniczną i wyposażenie;
 - 3) wykonać czynności związane z pobraniem podzespołu lub zespołu z magazynu;
 - 4) sprawdzić parametry pracy zespołu lub podzespołu na stanowisku diagnostycznym, jeśli jest to nakazane w dokumentacji technicznej wyrobu;
 - 5) zabudować zespół lub podzespół zgodnie z dokumentacją techniczną wyrobu, statku powietrznego, wypełniając jednocześnie kartę kontrolną obsługi;
 - 6) wykonać próby funkcjonalne (jeżeli są wymagane);
 - 7) dopuścić do eksploatacji poprzez dokonanie odpowiednich wpisów w poświadczeniach zdatności;
 - 8) dokonać wymaganych wpisów w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego;
 - 9) dopuścić do lotu statek powietrzny poprzez dokonanie zapisów w metrykach oraz książkach pokładowych statku powietrznego, silników i w odpowiedniej rubryce pokładowego dziennika technicznego – poświadczenie zdatności do lotu statku powietrznego.
2. W przypadku wymiany takich zespołów, jak: silnik, łopaty wirnika nośnego, piasta wirnika nośnego, tarcza sterująca, śmigło ogonowe, przekładnia główna, przekładnia pośrednicząca, przekładnia tylna, wały transmisji, wzmacniacze hydrauliczne, zakres czynności ulega rozszerzeniu o przygotowanie statku powietrznego do oględzin specjalnych i pisemne zgłoszenie ich do Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
3. Czynności związane z przeprowadzeniem oględzin specjalnych statku powietrznego powinny obejmować:
 - 1) przegląd statku powietrznego i jego dokumentacji eksploatacyjnej przez inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji;
 - 2) wykonanie prób statku powietrznego na ziemi;
 - 3) wykonanie lotu kontrolnego według uzgodnionego programu;
 - 4) sporządzenie protokołu prób statku powietrznego;
 - 5) wystawienie świadectwa oględzin i świadectwa zdatności do lotu (o ile zachodzi taka konieczność);
 - 6) usunięcie stwierdzonych niezgodności lub założeń zapisanych w świadectwie oględzin statku powietrznego;
 - 7) dopuszczenie statku powietrznego do użytkowania.
4. Odpowiedzialność za realizację czynności wymienionych w ust. 3 ponosi wyznaczony do jej wykonania mechanik lotniczy obsługi.
5. Nadzór nad realizacją czynności wymienionych w ust. 3 w zakresie zachowania zgodności z zatwierdzoną dokumentacją i spełnieniem oraz zachowaniem przyjętych standardów sprawuje Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
6. Ocena jakościowa działań obsługowych wymienionych w ust. 3 prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji w ramach kontroli i oceny systemu wykonywanych obsług technicznych. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w odniesieniu do jakości obsługi i efektywności systemu obsługi.

§ 72

1. W ramach przygotowania statku powietrznego do lotu, po wykonaniu obsługi okresowej lub specjalnej należy wykonać następujące czynności obsługowe, dające gwarancję prawidłowego przygotowania statku powietrznego do lotu z zachowaniem zgodności z zatwierdzoną dokumentacją i spełnieniem obowiązujących norm oraz przyjętych standardów w zakresie dopuszczenia do lotu:
 - 1) przegląd statku powietrznego;
 - 2) wykonanie wszystkich niezbędnych prób funkcjonalnych;
 - 3) odnotowanie wszystkich wykrytych usterek;
 - 4) udokumentowane usunięcia usterek;
 - 5) sprawdzenie dokumentacji związanej z wykonaniem obsługi w zakresie:
 - a) kompletacji,
 - b) prawidłowości zapisów potwierdzających i poświadczających w dokumentacji wykonawczej,
 - c) prawidłowości i kompletności zapisów w dokumentacji pokładowej statku powietrznego,
 - d) dokonanie niezbędnych zapisów w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego,
 - e) wypełnienie poświadczenia bieżącej zdatności statku powietrznego do lotu jako części pokładowego dziennika technicznego,
 - f) wykonanie niezbędnych naziemnych prób funkcjonalnych,
 - g) wykonanie lotu kontrolnego zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, o ile jest to wymagane w instrukcjach obsługowych,

- h) wypełnienie dokumentacji pokładowej statku powietrznego.
- 2. Odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie czynności, o których mowa w ust. 1, ponosi wyznaczony do wykonania tych czynności mechanik lotniczy obsługi.
- 3. Nadzór nad realizacją czynności, o których mowa w ust. 1, w zakresie zachowania zgodności z zatwierdzoną dokumentacją i spełnieniem przyjętych standardów sprawuje Szef techniczny właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
- 4. Ocena jakościowa czynności, o których mowa w ust. 1, prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji, w ramach kontroli i oceny systemu wykonywanych usług technicznych. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w odniesieniu do jakości obsługi i skuteczności przyjętego systemu obsługi.

§ 73

- 1. W ramach przygotowania statku powietrznego do przywrócenia ważności świadectwa zdatności do lotu i ponownego dopuszczenia do eksploatacji należy wykonać następujące czynności:
 - 1) sprawdzić dokumentację pokładową statku powietrznego;
 - 2) określić zakres prac obsługowych, które będą wykonywane w ramach przygotowania do oględzin;
 - 3) przegląd statku powietrznego i zapisać stwierdzone usterki;
 - 4) przygotować niezbędną dokumentację obsługową, wyposażenie, materiały;
 - 5) wyznaczyć mechanika odpowiedzialnego i mechaników lotniczych obsługi do realizacji prac obsługowych związanych z przygotowaniem statku powietrznego do oględzin;
 - 6) udokumentować wykonanie prac obsługowych i usunięcie usterek zrealizowanych w ramach przygotowania do oględzin;
 - 7) wykonać wszystkie niezbędne próby funkcjonalne;
 - 8) dokonać odpowiednich zapisów w dokumentacji pokładowej;
 - 9) zgłosić gotowość statku powietrznego do oględzin przez inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji.
- 2. Przy oględzinach statku powietrznego, wykonywanych przez Inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji, należy wykonać następujące czynności:
 - 1) przegląd statku powietrznego i jego dokumentacji eksploatacyjnej;
 - 2) próby funkcjonalne statku powietrznego na ziemi;
 - 3) dokonać stosownych wpisów w dokumentacji pokładowej statku powietrznego;

- 4) wypełnić poświadczenia bieżącej zdatności statku powietrznego do lotu jako części pokładowego dziennika technicznego;
- 5) wpis przez inspektora kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji zgody na lot kontrolny w książce płatowca statku powietrznego;
- 6) lot kontrolny według uzgodnionego programu;
- 7) wypisanie przez załogę statku powietrznego protokołu z prób statku powietrznego;
- 8) wypełnić druk świadectwo oględzin statku powietrznego;
- 9) wystawić świadectwa zdatności do lotu;
- 10) usunąć niezgodności wykryte w czasie oględzin i wykonać zalecenia zapisane w świadectwie oględzin statku powietrznego.
- 3. Odpowiedzialność za realizację przydzielonych prac obsługowych, wchodzących w zakres przygotowania do oględzin, ponosi mechanik lotniczy obsługi, wykonujący te prace, a za całość przygotowań statku powietrznego do oględzin odpowiada Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
- 4. Kontrola i ocena jakościowa działań obsługowych prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji w ramach oceny systemu wykonywanych usług technicznych. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w odniesieniu do jakości obsługi i efektywności przyjętego systemu obsługi.

§ 74

- 1. niesprawnym zespołem lub podzespołem statku powietrznego jest zespół lub podzespół, który utracił swą sprawność techniczną tymczasowo lub trwale.
- 2. Czasowo niesprawnym zespołem, podzespołem jest urządzenie, które utraciło sprawność techniczną na skutek wypracowania czasookresu międzyprawczego, awarii, czy też uszkodzenia lub zużycia eksploatacyjnego i któremu może być przywrócona sprawność techniczna w ramach naprawy.
- 3. Trwale niesprawnym zespołem, podzespołem jest urządzenie, które utraciło sprawność techniczną na skutek wypracowania dopuszczalnego przez producenta czasookresu użytkowania, awarii, uszkodzenia lub zużycia eksploatacyjnego, któremu nie może być przywrócona sprawność techniczna w ramach naprawy lub innych czynności obsługowych.
- 4. Czynności związane ze zwrotem niesprawnych zespołów i podzespołów statku powietrznego do magazynu powinny zapewnić jednoznaczną ich identyfikację w zakresie:
 - 1) przydatności eksploatacyjnej;
 - 2) historii dotychczasowej eksploatacji i konserwacji;
 - 3) zabezpieczenia przed przypadkowym dopuszczeniem do eksploatacji.
- 5. Niesprawny zespół lub podzespół powinien być zdemontowany przez mechanika lotniczego obsługi odpowiedniej specjalności. Po zdemontowaniu

zespołu lub podzespołu mechanik ten zobowiązany jest do:

- 1) dokonania konserwacji zespołu lub podzespołu (jeżeli jest wymagana i jest to możliwe);
 - 2) dokonania wszystkich niezbędnych zapisów w poświadczeniu zdatności do lotu, metryce lub książce agregatu, zespołu;
 - 3) zapakowania zgodnie z normami podanymi w instrukcjach obsługi technicznej;
 - 4) dokonania na odpowiedniej przywieszce magazynowej stosownych zapisów i doczepienia przywieszki magazynowej do opakowania;
 - 5) zdania podzespołu do magazynu.
6. Nadzór nad realizacją procedury w zakresie zachowania i spełnienia przyjętych standardów sprawuje Szef Techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
7. Kontrola i ocena działań obsługowych prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji w ramach kontroli i oceny wykonywanych usług technicznych. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w odniesieniu do jakości wykonywanych usług technicznych oraz efektywności przyjętego systemu obsługi.

§ 75

1. Zakres czynności obsługi bieżącej wykonywanych w ramach utrzymania właściwego stanu technicznego statku powietrznego obejmuje:
 - 1) zmianę wersji wyposażenia statku powietrznego;
 - 2) zabezpieczanie miejsca postojowego, kotwiczenie;
 - 3) tankowanie i roztankowanie statków powietrznych oraz kontrolę jakości paliwa;
 - 4) holowanie i hangarowanie statków powietrznych;
 - 5) odladzanie i odśnieżanie statku powietrznego;
 - 6) przyjmowanie statków powietrznych na płycie postojowej;
 - 7) bieżące utrzymanie statku powietrznego w czystości.
2. Zakres i rodzaj prowadzonych działań operacyjnych w Lotnictwie Policji może wymagać zmian wyposażenia statku powietrznego w ramach obsługi bieżącej. Zmiana wersji powinna być realizowana na podstawie zaleceń producenta statku powietrznego, zawartych w instrukcji obsługi technicznej statku powietrznego, z wykorzystaniem wyposażenia opcjonalnego, dopuszczonego przez producenta statku powietrznego.
3. Wystawienie poświadczenia zdatności statku powietrznego do lotu może być dokonane wyłącznie po zakończeniu wszystkich prac związanych ze zmianą wersji oraz sprawdzeniu poprawności ich wykonania.
4. Tankowanie i roztankowanie statków powietrznych powinno być wykonywane z zachowaniem i spełnieniem wymogów eksploatacyjnych, określonych przez producenta w instrukcjach obsługi technicznej

statków powietrznych, a odnoszących się do napełniania instalacji paliwowej statku powietrznego.

5. Tankowanie i roztankowanie statków powietrznych powinno być przeprowadzane zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy, przepisami przeciwpożarowymi oraz przepisami o ochronie środowiska, z zachowaniem norm czystości.
6. Statki powietrzne powinny być tankowane zgodnie z zasadami zawartymi w Instrukcji kontroli jakości paliw lotniczych i tankowania statków powietrznych opracowanej osobno dla każdej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
7. Instrukcja kontroli jakości paliw lotniczych i tankowania statków powietrznych w Lotnictwie Policji powinna uwzględniać spełnienie i zachowanie obowiązujących norm i przepisów oraz specyfikę zaplecza materiałów pędnych i smarów w danej komórce organizacyjnej Lotnictwa Policji.
8. Holowanie i hangarowanie statków powietrznych użytkowanych przez Lotnictwo Policji powinno odbywać się zgodnie z zaleceniami eksploatacyjnymi ich producentów, zawartymi w instrukcjach obsługi technicznej.
9. Holowanie i hangarowanie statków powietrznych powinno być realizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy, przeciwpożarowymi oraz innymi odnośnymi procedurami.
10. Pełną odpowiedzialność za holowanie i hangarowanie statku powietrznego, użytkowanego przez daną komórkę organizacyjną Lotnictwa Policji ponosi mechanik lotniczy obsługi wykonujący te czynności.
11. Hangarowanie i wyhangarowanie statków powietrznych użytkowników, będących współużytkownikami bazy technicznej może się odbywać wyłącznie podczas obecności mechanika lotniczego obsługi wyznaczonego do tych czynności.
12. Szef techniczny właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest odpowiedzialny za nadzór nad przestrzeganiem obowiązujących przepisów i procedur hangarowania i wyhangarowania.
13. Zabezpieczenie użytkowanych statków powietrznych przed oblodzeniem i zaśniężeniem w czasie wykonywania usług technicznych oraz oczekiwania na lot należy realizować na podstawie posiadanych pomieszczeń hangarowych.
14. W przypadku oblodzenia lub zaśniężenia statku powietrznego powinien on być wstawiony do hangaru, w którym usuwa się śnieg poprzez obmiecienie szczotkami oraz usuwa się lód z powierzchni statku powietrznego poprzez nadmuchiwanie go gorącym powietrzem.
15. W czasie występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych (warunki oblodzenia, padająca i marznąca mżawka, intensywny opad śniegu lub deszczu, porywisty wiatr) statek powietrzny w pełni przygotowany do lotu powinien znajdować się w hangarze. Jego ustawienie w hangarze ma umożliwić natychmiastowe jego wyholowanie.

16. Pełną odpowiedzialność za zabezpieczenie statków powietrznych, pełniących dyżur w zakresie ich zabezpieczenia przed oblodzeniem i zaśnieżeniem ponosi wyznaczony mechanik lotniczy obsługi.
17. Szef techniczny właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest odpowiedzialny za nadzór nad realizacją czynności wykonywanych w czasie odladania i odśnieżania, w zakresie przestrzegania, spełnienia i zachowania przyjętych i obowiązujących procedur i przepisów.
18. Przyjmowanie statków powietrznych na płycie postojowej powinno być realizowane przez wyznaczonego mechanika lotniczego obsługi i odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami. Mechanik lotniczy obsługi ponosi pełną odpowiedzialność za prawidłowe i bezpieczne wykonanie czynności związanych z przyjmowaniem statków powietrznych.
19. Szef techniczny właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest odpowiedzialny za nadzór nad realizacją czynności związanych z przyjmowaniem statków powietrznych na płycie postojowej w odniesieniu do przestrzegania, spełnienia i zachowania przyjętych i obowiązujących procedur i przepisów z zakresu obsługi bieżącej.
20. Czystość statków powietrznych użytkowanych przez Lotnictwo Policji z uwagi na specyfikę prowadzonych operacji powinna być utrzymywana na bieżąco. Wymóg ten odnosi się zarówno do zewnętrznych powierzchni płatowca, jak i kabin statków powietrznych.
21. Do mycia i czyszczenia użytkowanych statków powietrznych należy używać środków i materiałów zalecanych przez ich producentów, a w przypadku trudności z ich pozyskaniem, zamienników mających porównywalne właściwości.
22. Zapewnienie należytej czystości zewnętrznych powierzchni płatowca oraz jego wnętrza należy do obowiązku mechaników lotniczych obsługi, odpowiadających za dany statek powietrzny w ramach pełnionego dyżuru.
23. Zapewnienie należytej czystości zewnętrznych powierzchni płatowca oraz wnętrza kabin statku powietrznego po wykonaniu czynności okresowych należy do obowiązku mechaników lotniczych obsługi wykonujących te czynności.

§ 76

1. Informacje o nalotach statków powietrznych w formie nalotów godzinowych, ilości cykli silnikowych i podwoziowych muszą być rejestrowane w książkach płatowców i silników statków powietrznych na bieżąco w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji przez etatowy personel techniczny.
2. Wpisów, o których mowa w ust. 1, należy dokonywać na podstawie zapisów dokonywanych w pokładowych dziennikach technicznych na koniec każdego dnia lotnego.

3. Ewidencję nalotu, z podziałem na pracę na ziemi i w powietrzu, należy prowadzić zgodnie z zasadami podanymi w instrukcjach obsługi technicznej statków powietrznych.
4. Pomyłki w zapisach w książkach płatowców i silników należy korygować poprzez skreślenie na czerwono błędnego zapisu i wpisanie na nowo poprawnej wartości. Skorygowany zapis musi być potwierdzony podpisem osoby dokonującej korekty.

§ 77

1. Pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego jest dokumentem, w którym rejestruje się wszystkie główne parametry techniczne pracy zespołu napędowego śmigłowca, dane dotyczące czasu lotu, usterki i niesprawności wykryte podczas użytkowania statku powietrznego, obsługi wykonane pomiędzy planowanymi obsługami okresowymi oraz każde inne rodzaje obsług wykonywanych na danym egzemplarzu statku powietrznego. Ponadto używany jest on do rejestracji danych eksploatacyjnych, odnoszących się do bezpieczeństwa lotu i powinien zawierać dane o najbliższych formach i rodzajach obsług, jakie załoga użytkująca statek powietrzny musi znać.
2. Wpisy do dziennika technicznego statku powietrznego powinny być wykonywane długopisem w taki sposób, by były czytelne. W przypadku dokonywania zmian należy poprzedni tekst przekreślić czerwonym długopisem tak, aby pozostał on czytelny. Poprawiony tekst musi być podpisany przez poprawiającego w sposób czytelny i jednoznaczny.
3. W przypadku przekazania statku powietrznego do innej jednostki organizacyjnej Policji, warsztatu remontowego lub producenta pokładowy dziennik techniczny powinien być przekazany wraz ze statkiem powietrznym.

§ 78

1. Dla zespołów i podzespołów wymontowanych ze statków powietrznych wprowadza się następującą kwalifikację i oznaczenia:
 - 1) zespoły i podzespoły zdadne do dalszej eksploatacji, sprawne technicznie, z niewypracowanym godzinowym i kalendarzowym czasookresem eksploatacji – oznacza się przywieszką materiałową koloru zielonego;
 - 2) zespoły i podzespoły sprawne technicznie, eksploatowane według stanu technicznego, przeznaczone do dalszej eksploatacji – oznacza się przywieszką materiałową koloru zielonego;
 - 3) zespoły i podzespoły czasowo niezdatne do dalszej eksploatacji – oznacza się przywieszką materiałową koloru żółtego:
 - a) zespoły i podzespoły sprawne technicznie, które wypracowały okres międzynaprawczy godzinowy lub kalendarzowy i które po wy-

- konaniu naprawy odzyskują pełną sprawność techniczną i zdolność do eksploatacji,
- b) zespoły i podzespoły niesprawne technicznie, które utraciły zdolność do pracy na skutek usterki lub zużycia eksploatacyjnego, ale ich sprawność techniczna i zdolność do eksploatacji może być przywrócona poprzez wykonanie naprawy;
- 4) zespoły i podzespoły, które nie kwalifikują się do naprawy – oznaczane przywieszką materiałową koloru czerwonego:
- a) zespoły i podzespoły, dla których upłynęła godzinowa lub kalendarzowa żywotność całkowita i są przeznaczone do wybrakowania,
- b) zespoły i podzespoły, które utraciły na stałe zdolność do pracy i są przeznaczone do wybrakowania.
2. Przyjęty system obsługi technicznej w Lotnictwie Policji powinien wykluczać całkowicie możliwość wykorzystania zespołów i podzespołów, dla których upłynęła żywotność całkowita (godzinowa lub kalendarzowa) oraz tych, które utraciły na stałe zdolność do pracy.
3. System obsługi technicznej w Lotnictwie Policji dopuszcza do wykorzystania wyłącznie zespoły i podzespoły wymontowane z innych statków powietrznych, tylko w pełni sprawne technicznie i zdolne do dalszej eksploatacji. Zespoły i podzespoły te muszą mieć zapas czasookresu eksploatacji (godzinowy i kalendarzowy) lub być eksploatowane według stanu technicznego.
4. Zasady dalszego wykorzystania zespołów i podzespołów wymontowanych z innych statków powietrznych powinny obejmować:
- 1) wykonanie oględzin zewnętrznych, sprawdzenie pod kątem braku uszkodzeń zewnętrznych;
 - 2) sprawdzenie, czy nie zostały naruszone warunki magazynowania i konserwacji;
 - 3) sprawdzenie kompletacji, oznaczenia typu i numeru agregatu;
 - 4) sprawdzenie i analiza zapisów na przywieszce magazynowej oraz poświadczeniu zdolności w metryce, ażeście w zakresie:
 - a) kompletności i zasadności zapisów,
 - b) wiarygodności odtworzenia dotychczasowej historii eksploatacji,
 - c) przydatności do wykorzystania,
 - d) zakresu weryfikacji technicznej,
 - e) określenia zakresu niezbędnych czynności obsługowych, koniecznych do wykonania przed zabudową;
 - 5) zabudowanie zespołu lub podzespołu na statku powietrznym:
 - a) zamontowanie,
 - b) wykonanie wszystkich niezbędnych prób funkcjonalnych,
 - c) wypełnienie obowiązującej dokumentacji,

- d) w przypadku, kiedy jest to wymagane – przygotowanie, zgłoszenie do oględzin specjalnych,
 - e) wykonanie lotu kontrolnego, o ile jest on wymagany,
 - f) wystawienie poświadczenia zdolności statku powietrznego do użytkowania.
5. Odpowiedzialność za realizację czynności wymienionych w ust. 4 ponosi mechanik lotniczy obsługi, któremu przydzielono do wykonania te czynności obsługowe.
6. Szef techniczny właściwej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji sprawuje nadzór nad wykorzystaniem zespołów i podzespołów wybudowanych z innych statków powietrznych w zakresie spełnienia i zachowania przyjętych zasad postępowania.

Rozdział X

ODBIÓR, PRZEKAZYWANIE I EWIDENCJONOWANIE SPRZĘTU LOTNICZEGO

§ 79

1. Do odbioru statków powietrznych Lotnictwa Policji z zakładów produkcyjnych lub remontowych Naczelnik Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji w porozumieniu z komórką organizacyjną logistyki Policji, realizującą zamówienie handlowe, wyznacza specjalistów z personelu technicznego Lotnictwa Policji, którzy są upoważnieni do eksploatacji danego typu statku powietrznego.
2. Jeśli wykonane w zakładzie produkcyjnym lub remontowym czynności nakładają obowiązek wystawienia świadectwa oględzin statku powietrznego, w skład specjalistów powinien być włączony inspektor kontroli techniki lotniczej Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji.
3. Podstawą delegowania specjalistów do zakładu produkcyjnego lub remontowego jest zgłoszenie tego zakładu o gotowości przekazania sprzętu do użytkownika.
4. Zakres i tryb odbioru sprzętu powinien wynikać z dokonanych czynności technicznych w zakładzie oraz ustaleń w umowie handlowej.
5. W każdym przypadku odbioru statku powietrznego Lotnictwa Policji z zakładu produkcyjnego lub remontowego powinien być sporządzony protokół techniczny odbioru prac i przekazania statku powietrznego, podpisany przez stronę zdającą i przyjmującą.
6. Przy odbiorze statku powietrznego przed podpisaniem protokołu technicznego należy dokonać sprawdzenia:
 - 1) stanu technicznego statku powietrznego;
 - 2) wykonania prac, wynikających z zamówienia handlowego;
 - 3) kompletacji statku powietrznego;
 - 4) wypełnienia dokumentacji pokładowej statku powietrznego w zakresie wykonanych czynności.

7. W uzasadnionych przypadkach, w zależności od rodzaju wykonywanych czynności, odbiór statku powietrznego powinien być uzupełniony wykonaniem lotu kontrolnego przez pilota Lotnictwa Policji.
8. W przypadku stwierdzenia usterek lub braków w kompletacji statku powietrznego przedstawiciel strony odbierającej zobowiązany jest zgłosić je stronie przekazującej do natychmiastowego usunięcia.
9. W przypadku przygotowania przez personel zakładu policyjnego statku powietrznego do przelotu personel Lotnictwa Policji sprawdza wykonanie czynności z tego zakresu i potwierdza je wpisem w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego.
10. Ocena jakościowa czynności związanych z odbiorem statków powietrznych prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji w ramach kontroli i oceny systemu wykonywanych czynności technicznych. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w odniesieniu do jakości obsługi i efektywności systemu obsługi.

§ 80

1. Przekazanie statku powietrznego pomiędzy jednostkami organizacyjnymi Policji odbywa się na podstawie decyzji Komendanta Głównego Policji.
2. Przekazanie statku powietrznego pomiędzy jednostkami organizacyjnymi Policji odbywa się na podstawie protokołu przekazania, zawierającego:
 - 1) opis przedmiotu, podlegającego przekazaniu;
 - 2) podstawę przekazania, datę i miejsce przekazania;
 - 3) podanie osób, dokonujących przekazania odbioru;
 - 4) określenie stanu technicznego statku powietrznego, podlegającego przekazaniu;
 - 5) wyszczególnienie kompletacji statku powietrznego, wyposażenia, narzędzi, dokumentacji;
 - 6) stan nalotu statku powietrznego i jego głównych agregatów;
 - 7) stan napełnienia instalacji paliwem, olejami, ich rodzaj i ilość.
3. Ewidencję przekazywanego sprzętu lotniczego należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi w Policji przepisami o ewidencji mienia w tym zakresie.

§ 81

1. Ewidencję statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego Lotnictwa Policji prowadzi się na podstawie obowiązujących w Policji przepisów w zakresie ewidencji mienia, środków trwałych i obrotu materiałowego.
2. Zużycie materiałów pędnych rozlicza się na podstawie normy godzinowego zużycia paliwa statku powietrznego oraz liczby godzin nalotu w okresie rozliczeniowym. Zużycie materiałów eksploatacyjnych jednorazowego użytku rozlicza się na podstawie ilości faktycznie wykonanych czynności obsługowych w okresie rozliczeniowym. Okres rozliczeniowy dla

- paliwa lotniczego wynosi 1 miesiąc, dla materiałów eksploatacyjnych jednorazowego użytku 6 miesięcy.
3. Podstawą do rozliczenia zużycia materiałów eksploatacyjnych jednorazowego użytku jest protokół ich zużycia, sporządzony przez Szefa technicznego komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji. Protokół musi być zaakceptowany przez właściwego przełożonego służbowego komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
4. Ocena jakościowa działań obsługowych prowadzona jest przez Kierownika Jakości Lotnictwa Policji Komendy Głównej Policji, w ramach kontroli i oceny systemu wykonywanych usług technicznych. Wyniki kontroli i oceny podlegają okresowej analizie w odniesieniu do jakości obsługi i efektywności systemu obsługi.

Rozdział XI

ZAOPATRYWANIE MATERIAŁOWO-TECHNICZNE

§ 82

1. Lotnictwo Policji pod względem materiałowo-technicznym zaopatrywane jest przez komórki logistyczne na ogólnych zasadach obowiązujących w Policji.
2. Realizacja procesów zaopatrywania powinna zapewniać w maksymalnym stopniu ciągłą zdolność do lotu statków powietrznych Lotnictwa Policji.
3. Ze środków Komendy Głównej Policji finansowane są, niezależnie od miejsca stacjonowania statków powietrznych, następujące przedmioty zamówień:
 - 1) zakup podstawowych zespołów, podzespołów i części zamiennych;
 - 2) wymiana podstawowych zespołów, podzespołów i części zamiennych w specjalistycznych zakładach obsługowych;
 - 3) modernizacja statków powietrznych lub ich zespołów;
 - 4) remont i naprawy główne statków powietrznych i ich agregatów;
 - 5) zakup specjalistycznego wyposażenia obsługowo-warsztatowego;
 - 6) zakup sprzętu i wyposażenia łączności;
 - 7) zakup dokumentacji technicznej i eksploatacyjnej;
 - 8) ubezpieczenie statków powietrznych.
4. Ze środków komend wojewódzkich Policji, w których utworzono komórki organizacyjne Lotnictwa Policji, finansowane są następujące przedmioty zamówień:
 - 1) zakup paliwa lotniczego;
 - 2) zakup olejów, płynów technicznych i smarów lotniczych;
 - 3) zakup materiałów eksploatacyjnych i obsługowych jednorazowego użytku oraz drobnych części zamiennych do statków powietrznych;
 - 4) uwiarytelnienie aparatury kontrolno-pomiarowej i narzędzi;
 - 5) zakup drobnych narzędzi obsługowych;

- 6) drobne naprawy sprzętu lotniczego.
 5. Podstawą do realizacji zaopatrzenia w zakresie przedmiotów zamówień wymienionych w ust. 3 są roczne plany potrzeb rzeczowo-finansowych. W terminie do dnia 1 lipca każdego roku komendy wojewódzkie Policji zobowiązane są do przesłania do Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji zestawienia planowanych przedmiotów zamówień na rok następny.
 6. W przypadku konieczności wykonania nieplanowanych napraw i remontów statków powietrznych, ich podzespołów lub agregatów, których potrzeba zaistnieje w trakcie eksploatacji, właściwa Komenda Wojewódzka Policji przesyła do Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji zgłoszenie niesprawności. Po zbadaniu przyczyn niesprawności może zostać wyrażona zgoda na sfinansowanie naprawy ze środków Komendy Głównej Policji.
 7. W przypadku użycia policyjnych statków powietrznych przez Komendy Wojewódzkie Policji, Komendę Stołeczną Policji, które nie posiadają Lotnictwa Policji, wydatki z tego tytułu ponosi Komenda Wojewódzka Policji, Komenda Główna Policji, w której posiadaniu znajduje się użyty statek powietrzny.
 8. Odbiór od dostawców zakupionego przez Komendę Główną Policji sprzętu i materiałów odbywa się w centralnym magazynie Lotnictwa Policji. W uzasadnionych przypadkach, po uzgodnieniu z Biurem Logistyki Policji Komendy Głównej Policji, odbiór od dostawcy może być dokonany bezpośrednio przez użytkownika docelowego.
 9. Podzespoły i agregaty lotnicze wymontowane ze statków powietrznych po zabudowie ich odpowiedników pobranych z zapasów Komendy Głównej Policji i zakwalifikowane do naprawy lub remontu, muszą być zwrócone do centralnego magazynu Lotnictwa Policji.
- § 83**
1. System przechowywania i składowania materiałów zaopatrzenia lotniczego w pomieszczeniach magazynowych powinien w pełni zabezpieczać separację i szybką identyfikację magazynowanych części zamiennych i materiałów eksploatacyjnych.
 2. W pomieszczeniach do przechowywania sprzętu i materiałów lotniczych w sposób jednoznaczny należy wydzielić miejsce dla części zdalnych do użytku, czasowo niezdatnych do użytku oraz trwale niezdatnych do użytku.
 3. Pomieszczenia magazynowe powinny być odpowiednio chronione i monitorowane w zakresie:
 - 1) dostępu osób postronnych;
 - 2) utrzymania właściwej temperatury i wilgotności;
 - 3) utrzymania czystości i porządku ogólnego;
 - 4) utrzymania na właściwym poziomie zabezpieczenia przeciwpożarowego.
 4. Poza pomieszczeniami przeznaczonymi do przechowywania i składowania w magazynie powinny być wydzielone miejsca do przyjmowania dostaw oraz pomieszczenie do brakowania zużytych części. Integralną częścią magazynu powinno być również pomieszczenie przeznaczone do wypełniania oraz przechowywania dokumentacji magazynowej.
 5. Części powinny być składowane tematycznie, na regałach magazynowych odpowiednio oznakowanych – według typu statku powietrznego oraz przynależności do zespołu, układu lub instalacji.
 6. W procesie magazynowania należy wykorzystywać przywieszki materiałowe, które umożliwiają szybką i jednoznaczną identyfikację części i materiałów:
 - 1) dla części lotniczych zdalnych do użytku – koloru zielonego;
 - 2) dla części lotniczych czasowo niezdatnych do użytku – koloru żółtego;
 - 3) dla części lotniczych, materiałów eksploatacyjnych i wyposażenia narzędziowego trwale niezdatnych do użytku – koloru czerwonego;
 - 4) dla materiałów eksploatacyjnych i wyposażenia narzędziowego zdalnych do użytku – koloru białego.
 7. Ustala się pięć kategorii magazynowanego sprzętu lotniczego:
 - 1) sprzęt I kategorii (nowy fabrycznie, nigdy nie- używany) – przywieszka koloru zielonego;
 - 2) sprzęt II kategorii (po naprawie z pełnym re- sursem międzyremontowym) – przywieszka koloru zielonego;
 - 3) sprzęt III kategorii (używany, z zapasem re- sursu, czasowo wycofany z użytkowania) – przy- wieszka koloru zielonego;
 - 4) sprzęt IV kategorii (z wyczerpanym re- sursem międzyremontowym lub uszkodzony i prze- znaczony do naprawy lub remontu – przywieszka koloru żółtego;
 - 5) sprzęt V kategorii (przeznaczony do wybrako- wania) – przywieszka koloru czerwonego.
 8. W procesie magazynowania powinny być prze- strzegane normy i zalecenia podane w instruk- cjach obsługi, metrykach i innych dokumentach dołączonych do przechowywanych części i ma- teriałów.
 9. W czasie przyjmowania części i materiałów do magazynu osoba tego dokonująca zobowiązana jest sprawdzić:
 - 1) zgodność przedmiotu dostawy z zamówieniem lub umową;
 - 2) stan opakowania pod kątem uszkodzeń, nar- uszenia zabezpieczeń (plomby, pieczęcie);
 - 3) stan wskaźników wilgotności (jeżeli znajdują się w opakowaniu);
 - 4) czy nie zostały naruszone warunki składowania i transportu;

- 5) datę ważności konserwacji;
 - 6) czy dołączono wszystkie wymagane dokumenty i czy są one zgodne pod względem oznaczenia numerowego, katalogowego z dostarczonym wyrobem;
 - 7) czy załączona jest karta środka chemicznego (karta charakterystyki wyrobu) w przypadku materiałów chemicznych.
10. Wszystkie części i materiały podlegające konserwacji terminowej powinny być okresowo sprawdzane i w odpowiednim terminie poddawane przekonserwowaniu.
 11. Dla części lotniczych, których konserwacja wymaga specjalistycznych urządzeń lub procedur, powtórna konserwację należy zlecać odpowiednim, uprawnionym do tego zakładom.
 12. Szczegółowe zasady przechowywania materiałów lotniczych, ujęte w odpowiedniej instrukcji magazynowej, nie mogą być sprzeczne z zapisami § 83.
 13. Dokumentacja obrotu materiałowego w magazynie części lotniczych prowadzona jest na ogólnych zasadach obowiązujących w tym zakresie w Policji.

§ 84

1. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji zobowiązany jest do opracowania i wdrożenia własnej, szczegółowej „Instrukcji kontroli jakości paliw lotniczych” i tankowania statków powietrznych. Projekt instrukcji musi być uzgodniony merytorycznie z Naczelnikiem Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji i decyzją właściwego kierownika jednostki organizacyjnej Policji wprowadzony do stosowania.
2. Opracowana instrukcja, o której mowa w ust.1, powinna określać wszystkie zagadnienia związane z dostawą paliwa, jego przechowywaniem, kontrolą jakości i tankowaniem zbiorników statku powietrznego.
3. W przypadku posiadania własnych dystrybutorów paliwa lotniczego Szef techniczny komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest odpowiedzialny za nadzór nad:
 - 1) obszarem tankowania statków powietrznych;
 - 2) bieżącym sprawdzaniem jakości paliwa w dystrybutorze przed zatankowaniem;
 - 3) bezpieczeństwem tankowania statków powietrznych;
 - 4) sprawnością urządzeń dystrybucyjnych.
4. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji powinien wyznaczyć pracownika, do którego obowiązków będzie należało:
 - 1) nadzorowanie stanu ilościowego i jakościowego produktów naftowych;
 - 2) przestrzeganie harmonogramów czyszczenia zbiorników paliwowych i ich legalizacji;
 - 3) przestrzeganie harmonogramów legalizacji dystrybutorów paliwowych;

- 4) na podstawie planowania lotów bieżące określanie niezbędnego paliwa do ich wykonania i bieżące jego zabezpieczenie;
- 5) nadzorowanie odbioru paliwa przy dostawach;
- 6) nadzorowanie właściwego rozchodu paliwa;
- 7) przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy przy obrocie paliwowym;
- 8) przestrzeganie zasad i przepisów przeciwpożarowych.;
- 9) nadzorowanie właściwego prowadzenia dokumentacji.

§ 85

1. Dostawca paliwa lotniczego dla każdej komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji powinien posiadać udokumentowany system zapewnienia jakości paliwa i prawidłowości procesu tankowania statków powietrznych.
2. Zapisy potwierdzające spełnienie wymogów systemu kontroli jakości, dodatkowe oryginalne dokumenty (świadczenia, certyfikaty, protokoły, orzeczenia), powinny być przechowywane i dostępne w komórce organizacyjnej Lotnictwa Policji przez co najmniej dwa lata.
3. Wszystkie czynności związane z zapewnieniem jakości paliwa i sprawności urządzeń dystrybucyjnych mogą być wykonywane wyłącznie przez uprawniony i odpowiednio przeszkolony personel.

Rozdział XII

OCHRONA STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNICTWA POLICJI ORAZ ZABEZPIECZENIE PRZECIWPOŻAROWE

§ 86

1. Statki powietrzne oraz wyposażenie baz komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji powinno być skutecznie chronione przed dostępem osób nieupoważnionych.
2. Ze względu na uwarunkowania lokalne kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji zobowiązany jest opracować i zorganizować własny system ochrony statków powietrznych i mienia w miejscu bazowania.
3. Po zakończeniu pracy na sprzęcie lotniczym statki powietrzne i pomieszczenie, w którym się one znajdują, powinno być pozamykane i opłombowane. Sposób plombowania powinien zapewniać ujawnienie każdej nieuprawnionej ingerencji w stosunku do chronionego mienia.
4. Przekazanie sprzętu pod ochronę i przyjęcie od ochrony powinno być potwierdzone każdorazowo podpisem w dokumentach systemu ochrony obiektu przez upoważnioną osobę.
5. Należy dążyć do tego, aby policyjne statki powietrzne i inne mienie były fizycznie chronione przed nieuprawnionym dostępem. Dopuszcza się

elektroniczne monitorowanie mienia i sprzętu Lotnictwa Policji w chronionym obiekcie.

6. W czasie pracy przy sprzęcie lotniczym za bezpośrednią ochronę statku powietrznego odpowiada użytkownik.
7. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji zobowiązany jest opracować własną szczegółową instrukcję ochrony. Instrukcja powinna opisywać cały system ochrony, procedury przekazywania i przyjmowania chronionego mienia, sposoby powiadamiania osób upoważnionych, numery telefonów, wzory plomb itp.

§ 87

1. Za przestrzeganie zasad ochrony przeciwpożarowej statków powietrznych i innego sprzętu odpowiadają kierownicy komórek organizacyjnych Lotnictwa Policji.
2. Za zabezpieczenie materiałowe w zakresie ochrony przeciwpożarowej mienia i sprzętu lotniczego Policji odpowiadają właściwe komórki logistyczne, które również powinny spowodować, aby sprzęt i mienie było pod nadzorem właściwego Inspektora ochrony przeciwpożarowej.
3. Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji jest zobowiązany:
 - 1) posiadać instrukcję przeciwpożarową, w której podane jest postępowanie personelu podczas pożaru, plan ewakuacji osób i sprzętu, rozmieszczenie sprzętu gaśniczego, sposób alarmowania i powiadamiania;
 - 2) nadzorować i egzekwować przestrzeganie przepisów przeciwpożarowych przez podległy personel;
 - 3) okresowo organizować szkolenie i sprawdzać podwładnych w zakresie znajomości przepisów przeciwpożarowych;
 - 4) monitorować sprawność instalacji grzewczych, oświetleniowych oraz środków sygnalizacji i łączności;
 - 5) nie zezwalać na tarasowanie dróg, przejazdów, korytarzy, przejść, dostępu do sprzętu gaśniczego.
4. Działanie personelu w razie powstania pożaru powinno być określone w instrukcji przeciwpożarowej, którą opracowuje inspektor ochrony przeciwpożarowej przy udziale przedstawicieli komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji, z uwzględnieniem warunków lokalnych. Instrukcja przeciwpożarowa powinna być wywieszona w widocznych miejscach, w strefach postoju statków powietrznych, laboratoriach i innych pomieszczeniach.
5. Strefy postoju statków powietrznych powinny być wyposażone w sprzęt gaśniczy, zgodnie z normami określonymi w instrukcji przeciwpożarowej, oraz środki łączności. Przy telefonach powinny znajdować się tabliczki z numerem telefonu Straży Pożarnej.
6. Personel lotniczy zobowiązany jest znać postanowienia instrukcji przeciwpożarowych i umieć posługiwać się sprzętem gaśniczym.
7. Płaszczyzny postoju statków powietrznych należy utrzymywać w czystości i codziennie oczyszczać z suchej trawy oraz z zużytych środków czystości.
8. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego w strefach postoju i obiektach lotniskowych zabrania się:
 - 1) uruchamiania silników lotniczych przy braku sprzętu gaśniczego;
 - 2) napełniania instalacji statku powietrznego paliwem bez jego uziemienia;
 - 3) rozlewania paliw i olejów;
 - 4) używania otwartego ognia w odległości mniejszej niż 25m od statku powietrznego;
 - 5) pozostawiania bez nadzoru działających urządzeń podgrzewczych;
 - 6) palenia tytoniu poza palarniami (palarnie powinny być oddalone od statków powietrznych i obiektów nie mniej niż 25m);
 - 7) palenia trawy, śmieci lub innych materiałów w odległości mniejszej niż 100m od statków powietrznych i obiektów;
 - 8) przechowywania środków mps w odległości mniejszej niż 75m od statków powietrznych (zbiorniki na odstoje zezwala się ustawiać nie bliżej jak 25m od statku powietrznego);
 - 9) dopuszczania do obsługi statków powietrznych samochodów specjalnych, niemających własnych środków gaśniczych;
 - 10) użytkowania niesprawnych urządzeń podgrzewczych (instalacji elektrycznych).
9. W pomieszczeniach hangarowych i lotniskowych zabrania się:
 - 1) zagradzania i blokowania przejść i dostępu do sprzętu gaśniczego;
 - 2) wykonywania prac związanych z powstawaniem iskier i otwartego ognia;
 - 3) przechowywania zaoliwionych szmat, olejów i butli z tlenem;
 - 4) wykonywania jakichkolwiek prac bez podręcznego sprzętu gaśniczego.
10. W pomieszczeniach laboratoryjnych i warsztatowych zabrania się:
 - 1) przechowywania materiałów łatwo palnych i butli z gazem;
 - 2) przechowywania samochodów i innych pojazdów mechanicznych;
 - 3) pozostawiania po zakończeniu pracy i zamknięciu pomieszczeń urządzeń i aparatury podłączonej do źródeł zasilania niezależnie od wartości ich napięcia.
11. Hangarowane statki powietrzne powinny być w każdej chwili gotowe do przemieszczenia, ze sprawnym podwoziem i urządzeniem holowniczym.

12. Strefy postoju statków powietrznych, pomieszczenia i miejsca pracy powinny być na koniec dnia roboczego sprzątnięte i sprawdzone przed przekazaniem pod ochronę.

Rozdział XIII

BEZPIECZEŃSTWO PRZY OBSŁUGIWANIU I UŻYTKOWANIU STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNICTWA POLICJI

§ 88

1. Za bezpieczeństwo i higienę służby (pracy) oraz bezpieczeństwo pożarowe podczas obsługi statku powietrznego na lotnisku lub lądowisku poza stałym miejscem bazowania odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.
2. Podczas obsługi sprzętu lotniczego należy ściśle przestrzegać zasad bezpieczeństwa zawartych w dokumentacji eksploatacyjnej poszczególnych typów statków powietrznych oraz w dokumentacji innego sprzętu wykorzystywanego przez personel obsługowy, jak również ogólnych zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz szczegółowej instrukcji obsługi i eksploatacji statku powietrznego.
3. Przed przystąpieniem do wykonywania jakichkolwiek czynności związanych z obsługą statku powietrznego należy opróżnić kieszenie ubioru ochronnego ze wszystkich przedmiotów oraz przedsięwziąć niezbędne środki ostrożności, aby zapobiec przypadkowym i niepotrzebnym włączeniom agregatów i instalacji.
4. Przed zajęciem miejsca w kabinie i włączeniem jakichkolwiek urządzeń należy upewnić się, że:
 - 1) statek powietrzny jest właściwie uziemiony;
 - 2) przyciski awaryjnego zrzutu podwieszeń, cięcia liny są właściwie zabezpieczone;
 - 3) dźwignie awaryjnego zrzutu okien i drzwi zabezpieczone są w położeniach wyjściowych;
 - 4) wszystkie wyłączniki znajdują się w położeniu neutralnym.
5. Do obsługi wysoko umieszczonych elementów statku powietrznego (zakładanie, zdejmowanie pokrowców i anten) należy używać drabinek i pomostów przeznaczonych do danego typu sprzętu. Przed rozpoczęciem pracy upewnić się o prawidłowym ustawieniu drabiny.
6. Zabrania się używania sprzętu pomocniczego oblodzonego, zaoliwionego i niesprawnego.
7. Podczas podjeżdżania pojazdu mechanicznego do statku powietrznego należy zachować odległość co najmniej 1 metra między pojazdem mechanicznym, a najdalej wysuniętym elementem płatowca statku powietrznego.
8. Podczas obsługi statku powietrznego w porze nocnej i przy ograniczonej widzialności lotniskowe źródło zasilania przyłączone do sieci pokładowej powinno mieć włączone światła sygnalizacyjne.
9. W porze nocnej i przy ograniczonej widzialności miejsca pracy muszą być oświetlone. Do lokalnego oświetlenia miejsc pracy na statku powietrznym zezwala się używać lamp przenośnych o napięciu zasilania do 36V, zabezpieczonych siatką lub kołpakiem ochronnym.
10. Przed rozpoczęciem obsługi okresowych należy bezwzględnie rozładować rakietnice lub inne materiały pirotechniczne, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego. Źródła promieniowania muszą być zabezpieczone kołpakami ochronnymi.
11. Podczas obsługi instalacji statków powietrznych należy zapobiegać przedostawaniu się olejów i smarów na agregaty, przewody rurowe oraz wiązki przewodów elektrycznych.
12. W celu uniknięcia porażenia energią wysokiej częstotliwości, przed sprawdzaniem nadajników urządzeń radioelektronicznych należy upewnić się, że w pobliżu anten nie ma osób postronnych. O planowanym włączeniu urządzeń nadawczych wysokiej częstotliwości należy uprzedzić personel znajdujący się w pobliżu statku powietrznego. Podczas pracy urządzeń nadawczych dotykanie ich wyprowadzeń antenowych i kołpaków jest zabronione.
13. W czasie postoju statek powietrzny powinien być uziemiony.
14. Podczas obsługi statku powietrznego w czasie lotów lub podczas próby zespołu napędowego personel techniczny, znajdujący się w pobliżu powinien mieć pewnie przymocowane do ubioru lub zawiązane pod brodą nakrycie głowy.
15. Wprowadzanie statku powietrznego do hangaru lub wyprowadzanie powinno odbywać się pod kierownictwem wyznaczonego mechanika obsługi. Nikt oprócz kierującego czynnościami nie ma prawa wydawania jakichkolwiek komend z wyjątkiem komendy „stop”, którą zobowiązany jest wydać każdy w razie zaistnienia niebezpieczeństwa, zagrożającego ludziom lub mogącego spowodować uszkodzenie statku powietrznego.

§ 89

1. Do holowania statków powietrznych należy wykorzystywać odpowiednio przygotowane holowniki (ciągniki). Dopuszczalna prędkość holowania nie może być większa niż 15 km/godz., ale nie może też przekraczać ograniczeń podanych w instrukcjach eksploatacji danego typu statku powietrznego. W kabinie holowanego statku powietrznego musi się znajdować pilot lub mechanik lotniczy obsługi.
2. Podczas holowania statku powietrznego holownik powinien mieć włączone żółte światła ostrzegawcze. W porze nocnej i przy złej widoczności statek powietrzny powinien mieć włączone światła pozycyjne i antykolizyjne, a holownik włączone światła mijania. Holowany statek powietrzny może być

dotatkowo oświetlony tylnym reflektorem holownika pod warunkiem, że nie razi oczu osoby znajdującej się w kabinie statku powietrznego.

3. Do holowania statków powietrznych należy używać holi-wodzideł przewidzianych w instrukcjach eksploatacji danego typu statku powietrznego. Urządzenia te muszą być sprawne technicznie.
4. Układ hamulcowy kół głównych podwozia statku powietrznego w czasie jego holowania powinien być sprawny technicznie. Osoba przebywająca w kabinie powinna umieć posługiwać się tym układem.

§ 90

1. Uruchamianie i próbę silnika statku powietrznego Lotnictwa Policji może wykonać wyłącznie uprawniona do tego załoga.
2. Uruchamianie i próby silników należy przeprowadzać według zaleceń podanych w instrukcjach eksploatacji danego typu statku powietrznego, na specjalnie do tego wyznaczonych płaszczyznach. W przypadku braku takich płaszczyzn uruchamianie można przeprowadzać na innych płaszczyznach pod warunkiem, że nie ma na nich przeszkód mogących spowodować uszkodzenie statku powietrznego. W miejscach uruchamiania i prób zespołów napędowych muszą się znajdować środki przeciwpożarowe, a płaszczyzna, na której wykonuje się próby silników, musi być dokładnie oczyszczona.
3. Podczas uruchamiania i próby zespołu napędowego między załogą przeprowadzającą uruchomienie a mechanikiem zabezpieczającym uruchomienie zespołu napędowego na ziemi powinna być zapewniona dobra łączność wizualna lub radiotechniczna w celu skutecznego odbierania oraz przekazywania komend i sygnałów.
4. Osobie, uruchamiającej silnik zabrania się opuszczania kabiny lub odwracania uwagi od przyrządów kontroli i urządzeń sterowania statkiem powietrznym.
5. Podczas pracy zespołów napędowych zezwala się na wykonywanie wyłącznie czynności wyszczególnionych w instrukcjach eksploatacji danego typu statku powietrznego w tym zakresie.
6. Podczas pracy zespołu napędowego zabrania się przebywania osób w strefach niebezpiecznych, określonych dla danego typu statku powietrznego w instrukcjach eksploatacji, a także w płaszczyźnie obrotu wirników turbin i śmigieł oraz rozmieszczania jakichkolwiek przedmiotów w tych strefach.

§ 91

1. Tankowania lub roztankowywania paliwa ze statku powietrznego nie wolno przeprowadzać:
 - 1) w zamkniętym pomieszczeniu, np. w hangarze;
 - 2) przy pracujących silnikach;

- 3) w czasie próby instalacji radiowej;
 - 4) w czasie wyładowań atmosferycznych;
 - 5) w odległości mniejszej niż 25m od innych statków powietrznych z pracującymi silnikami;
 - 6) w pobliżu otwartego ognia lub źródła iskiei;
 - 7) przy użyciu niesprawnego lub niesprawzonego sprzętu.
2. W czasie tankowania statku powietrznego na pokładzie i w strefie tankowania zabrania się:
 - 1) palenia tytoniu;
 - 2) używania otwartego ognia;
 - 3) stosowania pojazdów, urządzeń i narzędzi niezabezpieczonych przeciwko iskrzeniu;
 - 4) wykonywania prac wywołujących iskrzenie elektryczne i mechaniczne;
 - 5) dokonywania jakichkolwiek włączeń i przełączeń pokładowej instalacji elektrycznej i radiowej niezwiązanych z tankowaniem;
 - 6) używania telefonów komórkowych, krótkofalówek, aparatów fotograficznych wyposażonych w lampy błyskowe.
 3. Dopuszcza się na pokładzie statku powietrznego obecność personelu innych służb, wykonującego prace porządkowe lub załadunek oraz prace konserwacyjne, jednakże prace przy instalacjach radiowej, elektronicznej i elektrycznej powinny ograniczyć się do wymiany kompletnych zespołów, bez ich włączania i sprawdzania.
 4. Odpowiedzialny za tankowanie statku powietrznego powinien znać liczbę osób znajdujących się na pokładzie i znać zakres ich prac. Może on w każdej chwili nakazać przerwanie wykonywanych prac na pokładzie statku powietrznego.
 5. Tankowanie statku powietrznego paliwem z podróznymi na pokładzie jest zabronione.
 6. Tankowany statek powietrzny musi być uziemiony za pomocą przewodów uziemiających przymocowanych na stałe do goleni podwozia głównego.
 7. Gardziele tankowania należy chronić przed dostawaniem się wody, kurzu i innych zanieczyszczeń oraz ciał obcych. W tym celu należy:
 - 1) przy tankowaniu używać narzędzi o rozmiarze i kształcie, uniemożliwiającym wpadnięcie do gardzieli wlewowej;
 - 2) wyposażyć osobę tankującą w ubiór pozbawiony w górnej części otwartych kieszeni i guzików;
 - 3) do usuwania z gardzieli kurzu i wilgoci należy używać czystej miękkiej szmatki bawełnianej;
 - 4) tankując statek powietrzny „od góry” podczas opadu deszczu, gardziel należy osłonić brezentem lub folią.
 8. Końcówki przewodów tankowania (głowice, pistolety) powinny być sprawne i czyste, nie mogą wykazywać przecieków i powinny być wyposażone w nieuszkodzone uszczelki oraz dobrze przymocowane przewody uziemiające i kapturki ochronne.

9. Zlewanie paliwa ze statku powietrznego może odbywać się wyłącznie do autocysterny, zawierającej ten sam rodzaj paliwa, ale w ilości nieprzekraczającej 10% jej pojemności.
10. Autocysterna nie może utrudniać dojazdu do statku powietrznego samochodom ratowniczo-gaśniczym oraz nie może utrudniać przeprowadzenia ewakuacji w czasie tankowania.
11. Przed przystąpieniem do tankowania należy wykonać następujące czynności:
 - 1) upewnić się o wyłączeniu silników statku powietrznego;
 - 2) sprawdzić wyłączenie instalacji elektrycznej statku powietrznego;
 - 3) zablokować hamulce lub wstawić podstawki pod koła statku powietrznego, aby uniemożliwić jego przemieszczanie;
 - 4) sprawdzić gatunek i jakość paliwa w autocysternie;
 - 5) przypiąć przewód uziemiający statku powietrznego i autocysterny;
 - 6) sprawdzić czystość końcówki węża do tankowania;
 - 7) zlać odstój z węża do tankowania;
 - 8) wyzerować wskazania odmierzacza ilości wydanego paliwa;
 - 9) sprawdzić zabezpieczenie ppoż. poprzez upewnienie się każdorazowo o właściwej ilości sprzętu gaśniczego, tj. czy na każdym dystrybutorze znajdują się dwie gaśnice o wadze min. 6 kg po każdej stronie oraz koc gaśniczy;
 - 10) zwrócić uwagę na niedopuszczenie do wycieku i przelania paliwa;
 - 11) zwrócić uwagę na bezwzględny zakaz palenia papierosów i używania otwartego ognia;
 - 12) w trakcie tankowania statku powietrznego stale obserwować ciśnienie tankowanego paliwa, równomierność prędkości obrotowej pompy paliwowej oraz nie dopuszczać do ukazania się powietrza we wzierniku odmierzacza.
12. Następujące czynności należy wykonać po zatkanowaniu statku powietrznego:

- 1) odłączyć przewody do tankowania i poprawnie je ułożyć;
- 2) odłączyć od statku powietrznego przewód uziemiający;
- 3) zamknąć i zabezpieczyć wlewy paliwa w statku powietrznym.

Rozdział XIV PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

§ 92

1. Do czasu wydania licencji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji i uprawnień do nich wpiisywanych zachowują ważność dotychczasowe licencje wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. Wydanie licencji członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji następuje na zasadach określonych w § 10 ust. 1, nie później niż w dniu upływu ważności licencji wydanej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
3. Do czasu wydania świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji zachowują ważność dotychczasowe świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
4. Wydanie świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego Lotnictwa Policji następuje na zasadach określonych w § 46, nie później niż w dniu upływu ważności świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
5. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2005 r.

Komendant Główny Policji
gen. insp. Leszek Szreder

**Załączniki do zarządzenia nr 1216
Komendanta Głównego Policji
z dnia 2 listopada 2005 r.**

Załącznik nr 1

1. Wzory licencji, świadectw kwalifikacji oraz książek członka personelu lotniczego Lotnictwa Policji, dla poszczególnych specjalności lotniczych:

1) Wzory licencji członków personelu lotniczego Lotnictwa Policji.

Wymiary licencji:

wysokość – 120 mm;

szerokość – 80 mm.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

LICENCJA PILOTA ŚMIGŁOWCOWEGO LOTNICTWA POLICJI

2	
<i>Imię i nazwisko</i> Jan KOWALSKI	
<i>Data i miejsce urodzenia</i> 03 marca 2005 r. Warszawa	
<i>Adres zamieszkania</i> ul. Kaliskiego 57, 03-225 Warszawa	
<i>Data wydania</i> 03 marca 2005	<i>Podpis wydającego</i>
zdjęcie	m.p.
	<i>Nr licencji:</i> PS-001
<i>Podpis posiadacza licencji</i>	

Posiadacz licencji może korzystać z wynikających z niej uprawnień tylko wtedy, gdy posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, właściwe dla tych uprawnień.

Posiadacz licencji jest upoważniony do korzystania z uprawnień licencyjnych i ważnych uprawnień lotniczych w stosunku do statków powietrznych Lotnictwa Policji

Uprawnienia lotnicze podlegające przedłużeniu

Sprawienia lotnicze podlegające przydziałowi	
Rodzaj uprawnień	Data nadania, podpis, pieczęć
Dowódca śmigłowca Typ: Mi-8	
Instruktor pilot Typ: W-3	
Drugi pilot Typ: W-3	

Uwagi dotyczące uprawnień, ograniczenia

Przedłużenia ważności uprawnień lotniczych

[illegible]

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI



**LICENCJA MECHANIKA
LOTNICZEGO OBSŁUGI
LOTNICTWA POLICJI**

2

Jan KOWALSKI

03 marca 2005 r. Warszawa

**ul. Kaliskiego 57,
03-225 Warszawa**

Podpis wydającego

03 marca 2005

.....

zdjęcie

m.p

MO-001

Podpis posiadacza licencji

3

Posiadacz licencji jest upoważniony do korzystania z uprawnień licencyjnych i ważnych uprawnień lotniczych w stosunku do statków powietrznych Lotnictwa Policji

Rodzaj uprawnienia	Data nadania, podpis, pieczęć
--------------------	-------------------------------

Łatowiec i silnik śmigłowca Typ: Mi-8	
Awionika śmigłowca Typ: Mi-8	
Awionika śmigłowca Typ: W-3	

Uwagi dotyczące uprawnień, ograniczenia

4

Przedłużenia ważności uprawnień lotniczych

[illegible]

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI



**LICENCJA MECHANIKA
POKŁADOWEGO
LOTNICTWA POLICJI**

2

Jan KOWALSKI

03 marca 2005 r. Warszawa

**ul. Kaliskiego 57,
03-225 Warszawa**

Podpis wydającego

03 marca 2005

m.p

zdjęcie

Nr licencji:
MP-001

Podpis posiadacza licencji

3

Posiadacz licencji może korzystać z wynikających z niej uprawnień tylko wtedy, gdy posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie, właściwe dla tych uprawnień.

Posiadacz licencji jest upoważniony do korzystania z uprawnień licencyjnych i ważnych uprawnień lotniczych w stosunku do statków powietrznych Lotnictwa Policji.

Uprawnienia lotnicze podlegające przedłużeniu

<i>Rodzaj uprawnień</i>	<i>Data nadania, podpis, pieczęć</i>
Mechanik pokładowy Typ: Mi-8	
Instruktor Typ: W-3	

Uwagi dotyczące uprawnień, ograniczenia

4

Przedłużenia ważności uprawnień lotniczych

[illegible]

- [illegible]

3) Wzór książki lotów pilota śmigłowcowego Lotnictwa Policji.

Wymiary książki:

wysokość – 120 mm;

szerokość – 205 mm.

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI**KSIĄŻKA LOTÓW
PILOTA ŚMIGŁOWCOWEGO**

Stopień, imię i nazwisko

.....
Imię Nazwisko Imię ojca

Zdjęcie

.....
Data i miejsce urodzenia

Nr licencji Nr książki

Pieczęć

.....
Podpis wydającego książkę.....
Podpis właściciela

..... dnia20..... r.

I. ADRES WŁAŚCICIELA

[illegible]

II. PRACA ZAWODOWA W LOTNICTWIE

[illegible]

III. SZKOLENIE LOTNICZE

Nazwa i miejsce szkolenia	Data od do	Wynik	Potwierdzenie

IV. KWALIFIKACJE NA TYPAH ŚMIGŁOWCÓW

[illegible]

V. POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE

[illegible]

VI. OGRANICZENIA – ZAWIESZENIA – COFNIĘCIA

[illegible]

VII. KONTROLA WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH

Przedmiot	Ocena	Podpis egzaminującego	Przedmiot	Ocena	Podpis egzaminującego
			Uwagi i adnotacje o przedłużeniu ważności		
			Ocena ogólna		
			KWT ważna do		
			M.P. Szeł Pilotów		

VIII. KONTROLA TECHNIKI PILOTAŻU

Elementy lotu	Ocena	Podpis instruktora	Typ śmigłowca
			Warunki meteo w dniu kontroli:
			Zachmurzenie..... Wiatr m/sek.
			Podstawa m. Widzialność km
			Nazwisko, imię, klasa instruktora kontrolującego
			Data KTP
			Ważność KTP
Ocena ogólna			M.P. Szeł Pilotów
			Uwagi i adnotacje o przedłużeniu ważności

IX. MINIMALNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE PILOTA W LOTACH V.F.R.

Data wpisu	Typ śmigłowca	Pora doby		Widzialność (km)	Podstawa chmur (m)	Uwagi	Potwierdzenie
		Start	Dzień				
			Noc				
		Lądowanie	Dzień				
			Noc				
		Start	Dzień				
			Noc				
		Lądowanie	Dzień				
			Noc				

X. MINIMALNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE PILOTA W LOTACH I.F.R.

Data wpisu	Typ śmigłowca	Pora doby		Widzialność (km)	Podstawa Chmur (m)	Uwagi	Potwierdzenie
		Start	Dzień				
			Noc				
		Lądowanie	Dzień				
			Noc				
		Start	Dzień				
			Noc				
		Lądowanie	Dzień				
			Noc				

[illegible][illegible]

XII. ROCZNE ZESTAWIENIE LOTÓW

[illegible][illegible]

XIII. TRENING NA SYMULATORZE

Okres od do	Rodzaj szkolenia lub treningu	Zadanie	Ilość lotów	Czas	Typ symulatora	Potwierdzenie i uwagi

XIV. WPISY RÓŻNE

[illegible]

XV. INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA KSIĄŻKI

1. Książkę lotów wydaje instytucja zatrudniająca pilota.
2. Książkę lotów należy prowadzić na bieżąco od daty uzyskania licencji pilota.
3. Książkę lotów należy wypełniać atramentem lub tuszem koloru czarnego albo niebieskiego. Wszelkie przekreślenia, wyskrobywania lub nanoszenie poprawek jest niedozwolone. Omyłkowo dokonane wpisy należy przekreślić czerwonym atramentem lub tuszem, następnie wniesioną poprawkę potwierdzić podpisem przełożonego.
4. Potwierdzenia w książce lotów należy stwierdzić podpisem i pieczęcią.
5. Właściciel obowiązany jest okazywać książkę lotów na każde żądanie państwowego organu nadzoru lotniczego.
6. W razie utraty lub zniszczenia książki lotów właściciel obowiązany jest zawiadomić Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.

WYPEŁNIANIE POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI

Dane personalne – wypełnia instytucja zatrudniająca pilota

- I. Wypełnia właściciel książki
- II. Wypełnia właściciel książki – potwierdza instytucja zatrudniająca pilota
- III. Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca pilota na podstawie właściwych dokumentów
- IV. Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca pilota
- V. Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca pilota
- VI. Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca pilota
- VII. Wypełnia i podpisuje egzaminujący (kontrolujący) – zatwierdza szef szkolenia lotniczego ZL KGP
- VIII. Wypełnia i podpisuje egzaminujący (kontrolujący) – zatwierdza szef szkolenia lotniczego ZL KGP
- IX. Wypełnia właściciel książki – potwierdza instytucja zatrudniająca pilota (szef szkolenia lotniczego ZL KGP)
- X. Wypełnia właściciel książki – potwierdza instytucja zatrudniająca pilota (szef szkolenia lotniczego ZL KGP)
- XI. Wypełnia właściciel książki – podsumowanie miesięcznego nalotu potwierdza instytucja zatrudniająca pilota
- XII. Wypełnia właściciel książki – podsumowanie rocznego nalotu potwierdza instytucja zatrudniająca pilota
- XIII. Wypełnia i potwierdza instytucja, na terenie której przeprowadzony był trening
- XIV. Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca pilota. Dotyczy wpisów, które nie są ujęte w poszczególnych rozdziałach książki.

4) Wzór książki mechanika obsługi Lotnictwa Policji.

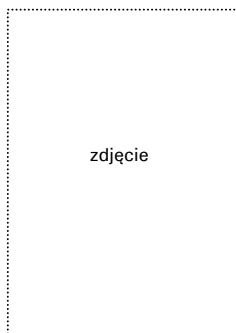
Wymiary książki:

wysokość – 120 mm;

szerokość – 205 mm.

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI**KSIĄŻKA
MECHANIKA LOTNICZEGO**

Stopień, imię i nazwisko

I. DANE OSOBOWE

Imię

Nazwisko

Data urodzenia

Miejsce urodzenia

Specjalność

Nr książki Nr licencji.....

Podpis właściciela

.....

Miejsce i data wydania

.....

Pieczęć

.....

Podpis wydającego książkę

III. ZMIANY ADRESU

Miejscowość Kod pocztowy

Ulica

Numer domu / mieszkania /

Telefon

Grupa krwi

.....
podpis wydającego książkę

[illegible]

IV. PRZEBIEG PRACY ZAWODOWEJ

[illegible]

V. SZKOLENIE TECHNICZNO-LOTNICZE

[illegible]

VI. EGZAMINY I KONTROLE OKRESOWE

[illegible]

VII. PRAKTYKA DO UZYSKANIA UPRAWNIENÍ

[illegible]

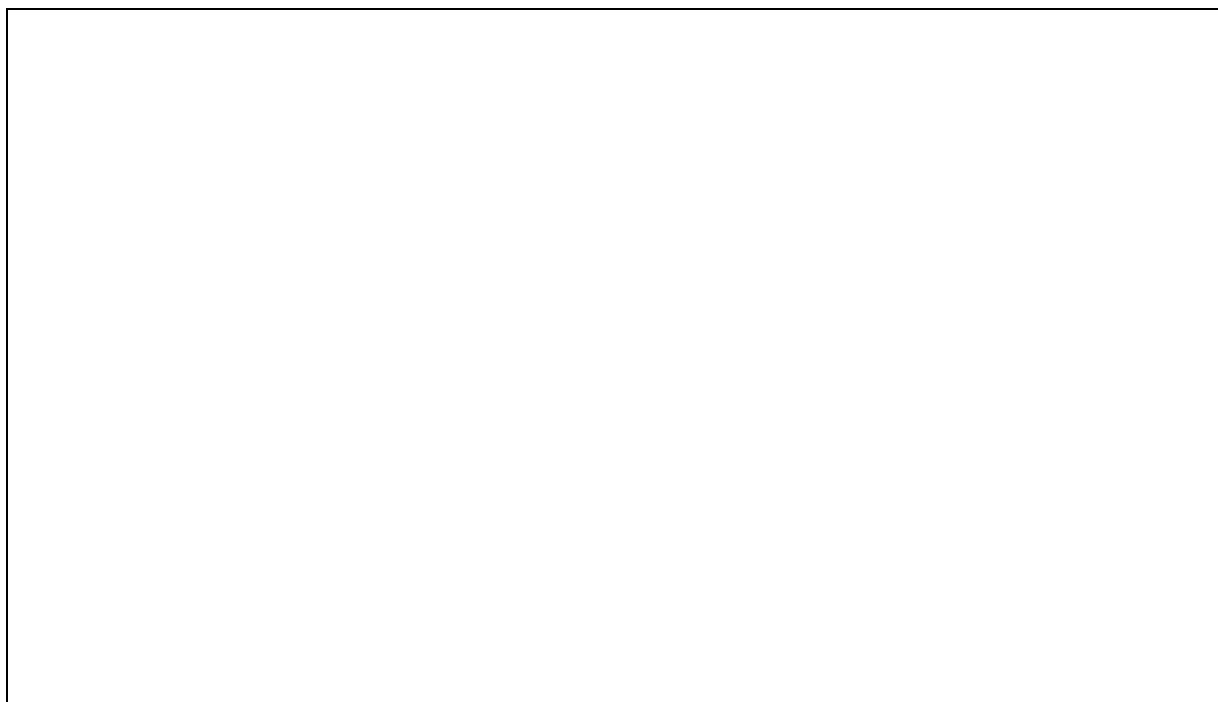
VIII. PRAKTYKA DO PRZEDŁUŻENIA UPRAWNIENÍ

[illegible]

* praktykę w danym miesiącu potwierdza się podpisem i pieczęcią

IX. UPRAWNIENIA NADANE PRZEZ UŻYTKOWNIKA

[illegible]

X. WPISY RÓŻNE**XI. INSTRUKCJA PROWADZENIA KSIĄŻKI**

1. Książka mechanika lotniczego stanowi dokument, stwierdzający przebieg szkolenia i praktyki zawodowej oraz uprawnienia do obsługi poszczególnych typów sprzętu.
2. Książkę mechanika lotniczego należy okazywać na każde żądanie osób upoważnionych do kontroli.
3. Uprawnienia do poszczególnych typów sprzętu lotniczego wpisane do książki są ważne pod warunkiem:
 - posiadania ważnej licencji lotniczej, upoważniającej do wykonywania danych czynności lotniczych;
 - posiadania aktualnego wpisu do książki o pozytywnym wyniku okresowej kontroli wiadomości i umiejętności.
4. Szef Techniczny mechanika lotniczego jest zobowiązany do dokonywania niezbędnych wpisów i poświadczeń.
5. Książkę należy wypełniać czytelnie piórem lub długopisem. Wszelkie przerabianie, wycieranie wpisów, zamiany lub wklejanie kart są niedozwolone. Wpisy omyłkowe należy przekreślać i zastąpić wpisem prawidłowym w kolorze czerwonym. Poprawkę należy potwierdzić podpisem i pieczęcią.
6. Szkolenie i praktykę zawodową odbyte przed założeniem książki wpisuje i potwierdza Szef Techniczny na podstawie przedstawionych świadectw i dokumentów.

5. Wzór książki mechanika pokładowego Lotnictwa Policji.
- Wymiary książki:
- wysokość – 120 mm
- szerokość – 205 mm

KSIĄŻKA LOTÓW

MECHANIKA POKŁADOWEGO

Zdjęcie

Nazwisko

Imię ojca

Data i miejsce urodzenia

Nr licencji

Nr książki

Pieczęć

Podpis wydającego
książkę

Podpis właściciela

..... dnia20..... r.

I. ADRES WŁAŚCICIELA

[illegible]

II. PRACA ZAWODOWA W LOTNICTWIE

[illegible]

III. SZKOLENIE LOTNICZE

Nazwa i miejsce szkolenia	Data od do	Wynik	Potwierdzenie

IV. POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE

[illegible]

V. OGRANICZENIA – ZAWIESZENIA – COFNIĘCIA

VI. KONTROLA WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH I UMIEJĘTNOŚCI

Protokół	Ocena	Podpis egzaminującego	
			Uwagi i adnotacje po przedłużeniu ważności:
			Ocena ogólna:
			KWT ważna do:
			Kontrola umiejętności ważna do:
			 Szef Personelu Latającego

ROK

Rodzaj lotu	Typ statku powietrznego	Ilość lotów	Ogólny czas lotu		Uwagi i poświadczenia
			godz.	min.	
Z przeniesienia					
Przeloty					
Loty próbne					
Loty agrotechniczne					
Loty inne					
Loty					
Razem w miesiącu (roku)					
Do przeniesienia					

VIII. UWAGI, POŚWIADCZENIA

[illegible]

IX. WPISY RÓŻNE

X. INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA KSIĄŻKI

1. Książkę lotów wydaje instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego.
2. Książkę lotów należy prowadzić na bieżąco od daty uzyskania licencji mechanika pokładowego.
3. Książkę lotów należy wypełniać atramentem lub tuszem koloru czarnego albo niebieskiego. Wszelkie przekreślenia, wyskrobywania lub nanoszenie poprawek jest niedozwolone. Omyłkowo dokonane wpisy należy przekreślić czerwonym atramentem lub tuszem, następnie wniesioną poprawkę potwierdzić podpisem przełożonego.
4. Potwierdzenia w książce lotów należy stwierdzić podpisem i pieczęcią.
5. Właściciel obowiązany jest okazywać książkę lotów na każde żądanie państwowego organu nadzoru lotniczego.
6. W razie utraty lub zniszczenia książki lotów, właściciel obowiązany jest zawiadomić o tym niezwłocznie Naczelnika Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.

WYPEŁNIANIE POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI

Dane personalne – wypełnia instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego	
I.	Wypełnia właściciel książki
II.	Wypełnia właściciel książki – potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego
III.	Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego na podstawie właściwych dokumentów
IV.	Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego
V.	Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego
VI.	Wypełnia i podpisuje egzaminujący (kontrolujący) – zatwierdza Naczelnik ZL KGP
VII.	Wypełnia właściciel książki – potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego
VIII.	Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego
IX.	Wypełnia i potwierdza instytucja zatrudniająca mechanika pokładowego. Dotyczy wpisów, które nie są ujęte w poszczególnych rozdziałach książki.

6. Wzór książki członka pokładowego personelu latającego Lotnictwa Policji

Wymiary książki:

wysokość – 120 mm

szerokość – 205 mm

KSIĄŻKA LOTÓW
CZŁONKA PERSONELU
POKŁADOWEGO

Zdjęcie		
	Nazwisko	Imię ojca
		
	Data i miejsce urodzenia	
		
		Nr książki
	MP	
		Podpis wydającego książkę
.....		
Podpis właściciela		 dnia... 20 r.

I. ADRES WŁAŚCICIELA

[illegible]

II. PRACA ZAWODOWA

[illegible]

III. KURSY I SZKOLENIA SPECJALISTYCZNE

[illegible]

IV. BADANIA LEKARSKIE

[illegible]

V. ZESTAWIENIE LOTÓW

[illegible]

VI. WPISY RÓŻNE

[illegible]

VII. INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA KSIĄŻKI

1. Książkę lotów wydaje instytucja zatrudniająca operatora.
2. Książkę lotów należy prowadzić na bieżąco.
3. Książkę lotów należy wypełniać atramentem lub tuszem koloru czarnego lub niebieskiego. Omyłkowo dokonane wpisy należy przekreślić czerwonym atramentem lub tuszem, następnie wniesioną poprawkę potwierdzić podpisem przełożonego.
4. Potwierdzenia w książce należy stwierdzić podpisem i pieczęcią.
5. Właściciel obowiązany jest okazywać książkę lotów na każde żądanie przełożonych lub osób kontrolujących.
6. W razie utraty lub zniszczenia książki lotów właściciel obowiązany jest zawiadomić o tym niezwłocznie Naczelnika ZL KGP.

VIII. SPIS TREŚCI

Dane osobowe	3
Adres właściciela	5
Praca zawodowa	7
Kursy i szkolenia specjalistyczne	9
Badania lekarskie	11
Zestawienie lotów	13
Wpisy różne	91
Instrukcja wypełniania książki	96

Załącznik nr 2

Wzory zaświadczeń o ukończeniu szkolenia lotniczego (format A-4)



KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

Zarząd Lotnictwa Policji

**ZAŚWIADCZENIE Nr/.....r.
o ukończeniu teoretycznego szkolenia lotniczego**

Zaświadcza się że Pan (Pani):.....

Ukończył(a) w dniu: szkolenie lotnicze na licencję*, uprawnienie*..........
(rodzaj licencji* - uprawnienia*)

według programu szkolenia lotniczego.....

....., w dniu:

Szkolenie teoretyczne przeprowadzono w okresie od: do:**IŁOŚĆ GODZIN SZKOLENIA:**

a) szkolenie teoretyczne.....godz. (w trybie stacjonarnym*, zaocznym*, mieszanym*)

Wymagania dodatkowe:

.....

.....

Uwagi:

.....

.....

Szef Szkolenia Lotniczego

.....

Naczelnik Zarządu Lotnictwa Policji

.....

mp.

..... dnia r.

(miejsce wystawienia)

* Niepotrzebne skreślić



KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

Zarząd Lotnictwa Policji

**ZAŚWIADCZENIE Nr/.....r.
o ukończeniu praktycznego szkolenia lotniczego**

Zaświadcza się że Pan (Pani):.....

Ukończył (a) w dniu: szkolenie lotnicze na licencję*, uprawnienie*

(rodzaj licencji* - uprawnienia*)

według programu szkolenia lotniczego

....., **w dniu:**

Szkolenie praktyczne przeprowadzono w okresie od: do:

IŁOŚĆ GODZIN SZKOLENIA:

szkolenie praktyczne godz. lotu na
(typ(y) statku(ów) powietrznego(ych))

Instruktorzy szkolenia praktycznego:

1. 2.
3. 4.

Szkolenie zakończyło się* / nie zakończyło* się egzaminem końcowym w dniu

PRAKTYKA LOTNICZA W DNIU ZAKOŃCZENIA SZKOLENIA

Nalot ogólny w tym jako dowódca st. pow.

Nalot w nocy Nalot wg wskazań przyrządów

Przeloty w dzień w nocy

Nalot instruktorski Nalot na typie st. pow.

UWAGI:

Szef Szkolenia Lotniczego

Naczelnik Zarządu Lotnictwa Policji

mp.

..... dnia r.

(miejsce wystawienia)

* Niepotrzebne skreślić

**KOMENDA GŁÓWNA POLICJI****Zarząd Lotnictwa Policji****ZAŚWIADCZENIE Nr/.....r.
o odbyciu praktyki lotniczej**

Zaświadcza się, że Pan (Pani).....
odbył(a) w okresie od do
praktykę
(rodzaj praktyki)

Nalot instruktorski*: godz.

Ilość wyszkolonych uczniów-pilotów*, pilotów*

Ilość godzin praktyki agro*:

Spełnienie ewentualnych dodatkowych wymagań na uprawnienie** :

Wyżej wymienioną praktykę nadzorowali:

..... Nr lic.

..... Nr lic.

..... Nr lic.
(nazwisko i imię instruktora) (podpis nadzorującego)

Wymieniona wyżej praktyka była przeprowadzona podczas szkolenia, obsługi*, napraw* statków powietrznych*, ich zespołów*, wyposażenia* prowadzonego(ych/ej) zgodnie z programem szkolenia lotniczego

Szef Szkolenia Lotniczego

.....

Naczelnik Zarządu Lotnictwa Policji

.....

..... dnia r.
(miejsce wystawienia)

* Niepotrzebne skreślić

** Podać rodzaj wymagań i dane o ich spełnieniu

Załącznik nr 3

Wzór arkusza ewidencyjnego członka personelu lotniczego (format A-4)

ZDJĘCIE	1.	Nazwisko	
	2.	Imię	
	3.	Imiona rodziców	
	4.	Data i miejsce urodzenia	
	5.	Wykształcenie	
	6.	Stan cywilny	

7.	Adres zamieszkania	
8.	Zawód wyuczony	
9.	Zawód wykonywany	
10.	Adres najbliższej rodziny	
11.	Miejsce pracy, stanowisko	
12.	Nr i seria dowodu osobistego – wydany przez	
13.	Nr legitymacji służbowej – wydana przez	
14.	Znajomość języków obcych biegła dobra słaba	
15.	Uwagi i inne informacje	

Wzór karty ewidencyjnej członka personelu lotniczego (format A-4)

LICENCJE, BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE

Nazwa (rodzaj licencji)	Nr data wydania	Data upływu ważności			
		2005 r.	2006 r.	2007 r.	2008 r.
PILOTA ŚMIGŁOWCOWEGO					
MECHANIKA POKŁADOWEGO					
MECHANIKA LOTNICZEGO OBSŁUGI					
ŚWIADECTWO RADIOOPERATORA					
ORZECZENIE LEKARSKIE Wydane przez/grupa					

POSIADANE UPRAWNIENIA

(kwalifikacje wynikające z licencji, książki lotów pilota, mechanika lub innych)

Lp.	Rodzaj uprawnienia	Data uzyskania	Lp.	Rodzaj uprawnienia	Data uzyskania
1.			5.		
2.			6.		
3.			7.		
4.			8.		

NALOT, PRAKTYKA LOTNICZA

(ilość lat, m-cy, KTP, KWT daty ważności)

Nazwa – rodzaj		Data upływu ważności					
		do 2005 r.	do 2006 r.	do 2007 r.	do 2008 r.	do 2009 r.	do 2010 r.
NALOT	Ogólny						
	 Ogólny na typie						
	 Ogólny na typie						
	 Ogólny na typie						
KWT							
KTP							

UDZIAŁ W WYPADKACH LOTNICZYCH (data, przyczyny, zawieszenia, inne).

.....

INNE POSIADANE LICENCJE

.....

Załącznik nr 4

Wzory druku z egzaminów praktycznych i teoretycznych (format A-4)

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI
LOTNICTWO POLICJI

PROTOKÓŁ Nr/...../.....

Z EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

NA LICENCJĘ PILOTA ŚMIGŁOWCOWEGO

Nazwisko kandydata		Imię	
Posiadana licencja		Numer	

1 Dane o locie

Typ śmigłowca		Zachmurzenie rodzaj, podstawa	
Znaki rejestracyjne		Prędkość wiatru [m/s], widzialność [km]	

1a Przebieg lotu

Data	Lotnisko /lądowisko startu	Lotnisko /lądowisko lądowania	Czas startu		Czas lądowania		Czas lotu		Ilość lotów dzień/noc
			Godz.	min	Godz.	min	Godz.	min	

2 Wynik końcowy egzaminu

Zaliczony (*)	Niezaliczony (*)	Częściowo zaliczony (*)
---------------	------------------	-------------------------

3 Uwagi (patrz załącznik Nr 1)

UPRAWNIENIA

Uprawnienie	Data ważności	Uprawnienie	Data ważności	Uprawnienie	Data ważności	Uprawnienie	Data ważności

<i>Miejsce i data</i>		<i>Numer i rodzaj licencji Egzaminatora</i>	
<i>Podpis Egzaminatora</i>		<i>Nazwisko Egzaminatora (litery drukowane)</i>	
<i>Podpis Egzaminowanego</i>		<i>Numer upoważnienia Egzaminatora</i>	

(*) niepotrzebne skreślić

Otrzymują:

1. Zarząd Lotnictwa Policji,
2. Egzaminowany,
3. Egzaminator.

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

LOTNICTWO POLICJI

Załącznik nr 1 do protokołu Nr / /

Uwaga: we wszystkich częściach egzaminu podlegają sprawdzaniu umiejętności lotnicze w zakresie:

- posługiwania się listą kontrolną czynności i wyposażeniem śmigłowca, procedury przeciwoślodzeniowe;
- obsługi i bieżącej oceny zdolności śmigłowca i wyposażenia;
- prowadzenia korespondencji R/T;
- pilotowania śmigłowca wg zewnętrznych punktów oceny położenia w locie z widocznością;

CZĘŚĆ 1 CZYNNOŚCI PRZED/ POLOTOWE SPRAWDZENIA I PROCEDURY		OCENA	PODPIS
a	Znajomość śmigłowca (n.p. paliwo, ciężar i wyważenie, akcja), planowanie lotu, NOTAMS, analiza pogody		
b	Sprawdzenie śmigłowca i jego obsługa, zlokalizowanie części i przydatność		
c	Inspekcja kabiny pilota, procedury startowe		
d	Sprawdzenie przyrządów nawigacyjnych i komunikacyjnych, wybór i ustawienie częstotliwości		
e	Procedury przedstartowe, procedury R/T, współpraca ze służbami kontroli ruchu (ATC)		
f	Parkowanie, wyłączenie i procedury po locie		
CZĘŚĆ 2 MANEWRY W ZAWISIE , PILOTAŻ ZAAWANSOWANY ORAZ TERENY OGRANICZONE		OCENA	PODPIS
a	Start i lądowanie,(wznoszenie i opadanie)		
b	Kołowanie, podlot na miejsce startu		
c	Zawis stacjonarny z wiatrem czołowym / bocznym / tylnym		
d	Obroty w zawisie stacjonarnym, 360° o w lewo i w prawo (obroty w miejscu)		
e	Manewry w zawisie do przodu, w bok i do tyłu		
f	Symulowana awaria silnika w zawisie		
g	Szybkie zatrzymanie pod wiatr i z wiatrem		
h	Teren opadający / miejsca nieprzygotowane, lądowania i starty		
i	Starty (różne profile)		
j	Start z wiatrem bocznym, tylnym (jeżeli możliwe)		
k	Start przy maksymalnym ciężarze startowym (rzeczywistym i symulowanym)		
l	Podejścia do lądowania (różne profile)		
m	Start i lądowanie przy ograniczonej mocy		
n	Autorotacje (egzaminator wybiera dwa manewry z: autorotacją podstawową, maksymalnego zasięgu, na małej prędkości, z zakrętem o 360°)		
o	Lądowanie autorotacyjne		
p	Praktyczne lądowanie przymusowe z odzyskaną mocą		
q	Sprawdzenie mocy, technika rekonesansu, technika podejścia i odlotu		

CZĘŚĆ 3 NAWIGACJA – PROCEDURY PODCZAS PRZELOTU		OCENA	PODPIS
a	Nawigacja i orientacja na różnych wysokościach, czytanie mapy		
b	Wysokość barometryczna / rzeczywista, prędkość, kontrola kierunku, obserwacja przestrzeni powietrznej, ustawianie wysokościomierza		
c	Monitorowanie przebiegu lotu, dziennik nawigacyjny, zużycie paliwa, ocena błędu w utrzymywaniu nakazanej linii drogi i powrót na linię drogi, monitorowanie przy użyciu przyrządów.		
d	Obserwacja warunków pogodowych, planowanie wariantów		
e	Utrzymywanie nakazanej linii drogi, określanie pozycji (wg NDB lub VOR), identyfikacja pomocy radio-nawigacyjnych		
f	Wykonywanie poleceń kontroli ruchu (ATC), prawidłowość procedur radiotelefonicznych itp.		
CZĘŚĆ 4 PROCEDURY LOTU I MANEWRY JEDYNIĘ PRZY UŻYCIU PRZYRZĄDÓW		OCENA	PODPIS
a	Lot poziomy, kontrola kierunku, wysokość barometryczna/ rzeczywista i prędkość		
b	Zakręty poziome z wyprowadzeniem na wskazany kurs o 180° do 360° w lewo i w prawo		
c	Wznoszenie i opadanie, w tym zakręty z wyprowadzeniem na wskazany kurs		
d	Wyprowadzenie z nienormalnych położań		
e	Zakręty z przechylnym 30° w lewo i w prawo o 90° od kursu wprowadzenie		
CZĘŚĆ 5 PROCEDURY W SYTUACJACH NIENORMALNYCH I AWARYJNYCH (SYMULOWANE GDZIE JEST TO WYMAGANE)		OCENA	PODPIS
Uwaga (1) W przypadku przeprowadzania egzaminu na śmigłowcu wielosilnikowym, należy uwzględnić w egzaminie symulowaną awarię silnika, w tym podejście i lądowanie na jednym silniku.			
Uwaga (2) FE wybierze 4 elementy z następujących:			
a	Niesprawność silnika, w tym awaria sterowania, oblodzenie gaźnika/silnika, instalacji olejowej, według wymagania		
b	Nieprawidłowe działanie instalacji paliwowej		
c	Nieprawidłowe działanie systemu elektrycznego		
d	Nieprawidłowe działanie systemu hydraulicznego, w tym podejście i lądowanie bez pracującej instalacji hydraulicznej, według wymagania		
e	Nieprawidłowe działanie wirnika nośnego i / lub systemu równoważenia momentu obrotowego (jedynie w symulatorze lotu lub omówienie teoretyczne)		
f	Ćwiczenia w przypadku pożaru w tym kontrola i usuwanie dymu, według wymagania Inne procedury nienormalne i awaryjne jak opisane w odpowiednich podręcznikach lotniczych z odniesieniem do Załącznika 3 do JAR-FCL 2.240, dział 7 i 8, dla śmigłowców wielosilnikowych - Symulowana awaria silnika przy starcie: - przerwanie startu przy lub przed TDP, lub bezpieczne lądowanie przymusowe podczas lub przed DPATO - tuż po TDP lub DPATO - Lądowanie przy symulowanej awarii silnika: - lądowanie lub przejście na drugi krąg po awarii silnika przed LDP lub DPBL - czynności po awarii silnika po LDP lub bezpieczne lądowanie przymusowe po DPBL		

(*) Niepotrzebne skreślić

(**) Oceny: zaliczył (Z), nie zaliczył (N)

Otrzymują:

1. Zarząd Lotnictwa Policji,
2. Egzaminowany kandydat,
3. Egzaminator.

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

LOTNICTWO POLICJI

PROTOKÓŁ Nr Z EGZAMINU PRAKTYCZNEGO na licencję i nadanie (*) / przedłużenie (*) uprawnień Mechanika Lotniczego Obsługi Śmigłowca w zakresie uprawnień:
--

Nazwisko kandydata		Imię	
Numer licencji		Ważność licencji	
Data ważności uprawnień w momencie przystępowania do egzaminu(*)			
Posiadana praktyka w okresie ważności uprawnień (podać w miesiącach) (*)			

1	Dane o statku powietrznym wykorzystanym do egzaminu		
Typ statku pow.		Znaki rejestracyjne	
Typ silnika		Typ awioniki	

1a	Przebieg egzaminu							
Data	Część egzaminu	Godz. rozpoczęcia		Godz. zakończenia		Czas trwania egzaminu		Uwagi
		Godz.	min	Godz.	min	Godz.	min	

2	Wynik końcowy egzaminu	
Zaliczony (*)		Niezaliczony (*)

3	Uwagi

UPRAWNIENIA (Rates)							
Uprawnienie	Data ważności	Uprawnienie	Data ważności	Uprawnienie	Data ważności	Uprawnienie	Data ważności

Miejsce i data		Typ i numer licencji Egzaminatora	
Podpis Egzaminatora		Nazwisko Egzaminatora	

(*) niepotrzebne skreślić

Otrzymują:

1. Zarząd Lotnictwa Policji,
2. Egzaminator,
3. Egzaminowany.

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI

LOTNICTWO POLICJI

Załącznik nr 1 do protokołu Nr/...../.....

Uwaga: we wszystkich częściach egzaminu podlegają sprawdzaniu umiejętności lotnicze w zakresie:

- posługiwania się dokumentacją techniczną i instrukcjami;
- zachowania zasad BHP i P-POŻ.

CZĘŚĆ 1 – OGÓLNA ZNAJOMOŚĆ WIEDZY PRAKTYCZNEJ (****)		OCENA (**)	PODPIS
A	Znajomość aktualnych przepisów Prawa Lotniczego i obowiązujących przepisów		
B	Znajomość dokumentacji i instrukcji statku powietrznego		
C	Budowa i zasady działania płatowca, zespołu napędowego, wyposażenia i awioniki		
D	Inne		
CZĘŚĆ 2 – PRZEGLĄD I PRZYGOTOWANIE ŚMIGŁOWCA DO LOTU		OCENA (**)	PODPIS
A	Sprawdzenie i uzupełnienie dokumentacji		
B	Wyhangarowanie, rozkotwiczenie, sprawdzenie i uzupełnienie M P i S.		
C	Przegląd przed lotem:		
	a) Płatowiec		
	b) Zespół napędowy		
	c) Awionika		
	d) Wyposażenie dodatkowe		
	e) Uruchamianie silnika, próby funkcjonalne zespołu napędowego, zespołów i instalacji śmigłowca na uwięzi, łączności radiowej (dotyczy posiadających takie uprawnienia)		
	f) Wykrywanie i usuwanie stwierdzonych usterek		
	g) Przekazanie statku powietrznego do lotu.		
D	Przyjęcie statku powietrznego po locie, hangarowanie, kotwiczenie.		
CZĘŚĆ 3 – WYKONYWANIE OBSŁUG OKRESOWYCH		OCENA (**)	PODPIS
A	Przygotowanie niezbędnej dokumentacji wykonywania obsługi okresowych		
B	Przygotowanie statku powietrznego i miejsca wykonywania obsługi		
C	Wykonywanie obsługi okresowej:		
	a) Płatowca		
	b) Zespołu napędowego		
	c) Awioniki (***)		
	d) Wyposażenia dodatkowego		
	e) Inne		
D	Sprawdzenie poprawności wykonanych czynności i regulacje		
E	Wypełnienie niezbędnej dokumentacji		
F	Przygotowanie statku powietrznego do lotu próbno-kontrolnego		
G	Inne		
CZĘŚĆ 4 – WYKONYWANIE NAPRAW I REGULACJI (*****)		OCENA (**)	PODPIS
A	Przygotowanie niezbędnej dokumentacji do wykonywania czynności naprawczych		
B	Przygotowanie statku powietrznego lub zespołu napędowego oraz miejsca wykonywania czynności naprawczych		
C	Przeprowadzenie naprawy		
D	Sprawdzenie poprawności wykonanej naprawy, regulacje.		

(*) Niepotrzebne skreślić

(**) Oceny: zaliczył, nie zaliczył

(***) Dotyczy mechaników posiadających uprawnienie

(****) Dotyczy kandydatów do przedłużenia ważności uprawnień lotniczych

(*****) Sprawdzenie wiedzy stosowanej, dot. wykonywania praktycznej czynności, podlegającej egzaminowi

Otrzymują:

1. Zarząd Lotnictwa Policji
2. Egzaminowany
3. Egzaminator a/a

PROTOKÓŁ Z EGZAMINU TEORETYCZNEGO PILOTA

Imię i nazwisko pilota..... nr licencji

Rodzaj licencji (uprawnienia).....

Typ statku powietrznego

Data egzaminu okres ważności

LP.	PRZEDMIOT	OCENA	PODPIS
1.	Prawo lotnicze		
2.	Przepisy wykonywania lotów		
3.	Aerodynamika i mechanika lotu		
4.	Meteorologia		
5.	Nawigacja i radionawigacja lotnicza		
6.	Budowa i eksploatacja śmigłowców		
7.	Budowa i eksploatacja silników lotniczych		
8.	Wyposażenie elektryczne śmigłowców		
9.	Przyrządy pokładowe		
10.	Wyposażenie radiowe i radionawigacyjne		
11.	Szczególne przypadki w locie		
12.	Zasady B i HL		
13.	Frazeologia lotnicza – j. polski		
14.	Organizacja i metodyka szkolenia lotniczego		
15.	Organizacja i kierowanie lotami		
16.	Spadochrony i technika skoku spadochronowego		
17.	Instrukcja użytkowania w locie		
18.	Współpraca w załodze wieloosobowej		
OCENA OGÓLNA			

Uwagi

.....

.....

.....
(podpis Szefa Szkolenia Lotnictwa Policji)

mp.

....., dnia20..... r.

Protokół z egzaminu teoretycznego Nr
**do uzyskania/przedłużenia ważności/wznowienia/
dodatkowych uprawnień/licencji mechanika lotniczego obsługi^(*)**

Mechanik lotniczy

Nr licencji **jednostka macierzysta**

1. Płatowiec i silnik śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

2. Wyposażenie elektryczne śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

3. Wyposażenie radiowe śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

4. Osprzęt lotniczy śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

złożył w dniu **egzamin z wiadomości teoretycznych w zakresie wymaganym dla posiadanych
uprawnień i uzyskał oceny:**

Lp.	Przedmiot	Ocena	Podpis egzaminatora
1.	Ogólna charakterystyka śmigłowca		
2.	Instalacja elektryczna		
3.	Wyposażenie radiowe i nawigacyjne		
4.	Instalacje śmigłowca		
5.	Budowa silnika, zespoły transmisji mocy		
6.	Budowa płatowca		
7.	Wersje śmigłowca, obsługa naziemna wersji		
8.	Przyrządy pokładowe		
9.	Prawo i przepisy lotnicze		
10.	Instrukcja obsługi technicznej		
11.	BHP, BiHL, wymagania p.poż.		
12.	Załadowanie i wyważenie śmigłowca		
13.	Przegląd przed i po locie		
14.	Próby pracy i regulacje zespołu napędowego		
15.	Biuletyny i zmiany konstrukcyjne		
16.	Znajomość MPiS, stosowane zamienniki		
17.	Analiza przyczynowo skutkowa niesprawności		
18.	Prace okresowe i specjalne		
19.	Prowadzenie dokumentacji technicznej		
20.	Znajomość Instrukcji Lotnictwa Policyjnego		
21.	Bezpieczeństwo i higiena pracy przy obsłudze statków powietrznych i sprzętu lotniczego		
22.	Bezpieczeństwo przeciwpożarowe przy obsłudze statków powietrznych i sprzętu lotniczego		
OCENA OGÓŁEM			

Ocena ogólna (**)

Miejscowość i data

.....
(podpis Szefa Szkolenia Lotnictwa Policji)

Kontrola ważna do dnia:

(*) niepotrzebne skreślić

mp.

(**) zaliczono / nie zaliczono

Załącznik nr 5

Wzór upoważnienia inspektora kontroli techniki lotniczej lub egzaminatora.

Wymiary upoważnienia:

- 1) wysokość – 120 mm;
- 2) szerokość – 80 mm.

strona przednia

RZECZPOSPOLITA POLSKA KOMENDA GŁÓWNA POLICJI <u>UPOWAŻNIENIE</u> Nr Imię i nazwisko: Upoważnienie ważne z dowodem tożsamości ze zdjęciem nr KOMENDANT GŁÓWNY POLICJI mp. Data wydania upoważnienia Warszawa,
--

strona tylna

Zakres upoważnienia: Upoważnienie ważne do dnia *:..... * w przypadku odwołania egzaminatora upoważnienie należy niezwłocznie zwrócić Naczelnikowi Zarządu Lotnictwa Komendy Głównej Policji.
--

Załącznik nr 6

Wzory protokołów kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych
(format A-4)

PROTOKÓŁ KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH

Pilota.....nr licencji

Posiadane uprawnienia.....

Typy statków powietrznych

Data kontroli okres ważności.....

LP.	PRZEDMIOT	OCENA	PODPIS
1.	Prawo lotnicze		
2.	Przepisy wykonywania lotów		
3.	Aerodynamika i mechanika lotu		
4.	Meteorologia		
5.	Nawigacja i radionawigacja lotnicza		
6.	Budowa i eksploatacja śmigłowców		
7.	Budowa i eksploatacja silników lotniczych		
8.	Wyposażenie elektryczne śmigłowców		
9.	Przyrządy pokładowe		
10.	Wyposażenie radiowe i radionawigacyjne		
11.	Szczególne przypadki w locie		
12.	Zasady B i HL		
13.	Frazeologia lotnicza – j. polski		
14.	Organizacja i metodyka szkolenia lotniczego		
15.	Organizacja i kierowanie lotami		
16.	Spadochrony i technika skoku spadochronowego		
17.	Instrukcja użytkowania w locie		
18.	Współpraca w załodze wieloosobowej		
OCENA OGÓLNA			

Uwagi.....

Ważność KTP.....

.....
(podpis Szefa Szkolenia Lotnictwa Policji)

mp.

....., dnia20..... r.

Rodzaj kontroli typ

(okresowa, okolicznościowa, specjalna) (statek powietrzny)

Funkcja kontrolowanego Instruktor kontrolujący.....

LP.	ELEMENT LOTU	DATA LOTU	OCENA*	PODPIS INSTRUKTORA	UWAGI
1.	Przygotowanie do lotu				
2.	Start				
3.	Lot po kręgu				
4.	Obliczenie do lądowania				
5.	Przyziemienie				
6.	Kołowanie				
7.	Pilotaż w strefie				
8.	Lot i lądowanie na jednym silniku				
9.	Zniżanie autorotacyjne				
10.	Lądowanie bezsilnikowe				
11.	Przelot nawigacyjny z wykorzystaniem pomocy radionawigacyjnych				
12.	Lądowanie w terenie przygodnym (helideck)				
13.	Pilotaż wg przyrządów				
14.	Czynności w sytuacjach szczególnych				
15.	Frazeologia lotnicza – j. polski				
16.	Eksploatacja sprzętu				
17.	Lot z ładunkiem podwieszonym				
18.	Desantowanie				
19.	Inne elementy				
20.	Loty metodyczne				
21.					
22.					
23.					

Uwagi:.....

Ważność KTP..... Ocena ogólna*

Miejscowość i data Szef Szkolenia Lotnictwa Policji

* zaliczono / nie zaliczono

PROTOKÓŁ KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH NR

Mechanik pokładowy nr licencji

Jednostka macierzysta

Typy statków powietrznych

Data kontroli

Lp.	PRZEDMIOT	OCENA	PODPIS
1	Budowa i eksploatacja śmigłowców		
2	Budowa i eksploatacja silników lotniczych		
3	Wyposażenie elektryczne śmigłowców		
4	Przyrządy pokładowe		
5	Wyposażenie radiowe i radionawigacyjne		
6	Szczególne przypadki w locie		
7	Instrukcja użytkowania w locie		
OCENA OGÓLNA			

Uwagi:.....

.....

Kontrola ważna do

.....
(podpis Szefa Szkolenia Lotnictwa Policji)

mp.

..... dnia r.

Protokół kontroli czynności praktycznych (KCP) mechanika pokładowego

LOTNICTWO POLICJI	PROTOKÓŁ Nr
	Z OKRESOWEJ (DORAŻNEJ) KONTROLI CZYNNOŚCI PRAKTYCZNYCH MECHANIKA POKŁADOWEGO

Rodzaj kontroli..... typ..... instruktor kontrolujący
(statek powietrzny)

Mechanik pokładowy nr licencji

Lp.	Element kontroli	Data	Ocena*	Podpis egzaminatora	Uwagi
1.	Dokumentacja i przyjęcie śmigłowca				
2.	Eksploatacja systemu energetycznego i uruchomienie śmigłowca				
3.	Współpraca w załodze na ziemi				
4.	Wykonywanie czynności w czasie kołowania, startu i wznoszenia, lotu poziomego, zmiany wysokości				
5.	Obliczenie zużycia paliwa i utrzymanie optymalnych warunków lotu				
6.	Współpraca w załodze podczas lotu				
7.	Czynności w czasie kołowania na płycie i wyłączenie silników				
8.	Znajomość obsługi i kontroli pracy poszczególnych instalacji i urządzeń statku powietrznego w warunkach normalnych i awaryjnych				
9.	Wypełnianie dokumentacji pokładowej				
10.	Znajomość zasad ewakuacji śmigłowca				

UWAGI:

Ważność kontroli ocena ogólna*

Miejscowość i data
.....
podpis egzaminatora

mp.

* zaliczono / nie zaliczono

LOTNICTWO POLICJI	PROTOKÓŁ Nr
	Z OKRESOWEJ (DORAŻNEJ) KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH

Mechanik lotniczy

Nr licencji komórka organizacyjna

Posiadający uprawnienia do obsługi następującego sprzętu:

1. Płatowca i silnika śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

2. Wyposażenia elektrycznego śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

3. Wyposażenia radiowego śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

4. Osprzętu lotniczego śmigłowców:

..... (podać typ statku powietrznego)

złożył w dniu egzamin z wiadomości teoretycznych w zakresie wymaganym dla posiadanych uprawnień i uzyskał oceny:

Lp.	PRZEDMIOT	Ocena	Podpis egzaminatora
1.	Ogólna charakterystyka śmigłowca		
2.	Instalacje elektryczne		
3.	Wyposażenie radiowe i nawigacyjne		
4.	Instalacje śmigłowca		
5.	Budowa silnika, zespoły transmisji mocy		
6.	Budowa płatowca		
7.	Wersje śmigłowca, obsługa naziemna wersji		
8.	Przyrządy pokładowe		
9.	Prawo i przepisy lotnicze		
10.	Instrukcja obsługi technicznej		
11.	BHP, BiHL, wymagania ppoż.		
12.	Załadowanie i wyważenie śmigłowca		
13.	Przegląd przed i po locie		
14.	Próby pracy i regulacje zespołu napędowego		
15.	Biuletyny i zmiany konstrukcyjne		
16.	Znajomość MPiS, stosowane zamienniki		
17.	Analiza przyczynowo skutkowa niesprawności		
18.	Prace okresowe i specjalne		
19.	Prowadzenie dokumentacji technicznej		
20.	Znajomość dokumentów normatywnych		
OCENA OGÓLNA			

Złożył egzamin z:

- Bezpieczeństwo i higiena pracy przy obsłudze statków powietrznych i sprzętu lotniczego.
- Bezpieczeństwo przeciwpożarowe przy obsłudze statków powietrznych i sprzętu lotniczego

i uzyskał ocenę:

Ocena ogólna:

m.p.

Kontrola ważna do dnia:

*/ niepotrzebne skreślić

.....
(podpis Szefa Szkolenia Lotniczego Lotnictwa Policji)

Załącznik nr 7

Wzór druku wykonania lotu (format A-4)

ZLECENIE WYKONANIA LOTU

ZLECENIE WYKONANIA LOTU Nr

--	--

LOTNICTWO POLICJI	ZAŁOGA DOWÓDCA STATKU POWIETRZNEGO II Pilot MECHANIK POKŁADOWY OBSERWATOR	WARUNKI WYKONANIA LOTU: VFR ☐ IFR ☐ TYP SP: ZNAKI REJ: SN - Cel lotu:																																																																																																																														
Min. warunki pogodowe Podst. chmur: D m N m Widzialność D km N km Wiatr: D m/s N m/s	Planowana data i czas lotu: Start dnia: godz.: Powrót dnia: godz.: Lotu: Zapas paliwa: l.	Rodzaj lotu: Operacyjny: ☐ Techniczny: ☐ Szkolny: ☐																																																																																																																														
..... Podpis dowódcy SP	 Podpis zlecającego	 Potwierdzenie zezwolenia SRL																																																																																																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 5%;">Nr lotu</th> <th style="width: 15%;">Data</th> <th style="width: 10%;">Godz. startu</th> <th style="width: 10%;">Godz. lądowania</th> <th style="width: 10%;">Ilość lotów</th> <th style="width: 10%;">Czas lotu</th> <th style="width: 10%;">Czas pracy na ziemi</th> <th style="width: 10%;">Czas ogółem</th> <th style="width: 10%;">Ogółem</th> </tr> <tr><td>1.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>3.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>4.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>6.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>7.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>8.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>9.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>11.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>12.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">OGÓŁEM</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Nr lotu	Data	Godz. startu	Godz. lądowania	Ilość lotów	Czas lotu	Czas pracy na ziemi	Czas ogółem	Ogółem	1.									2.									3.									4.									5.									6.									7.									8.									9.									10.									11.									12.									OGÓŁEM										
Nr lotu	Data	Godz. startu	Godz. lądowania	Ilość lotów	Czas lotu	Czas pracy na ziemi	Czas ogółem	Ogółem																																																																																																																								
1.																																																																																																																																
2.																																																																																																																																
3.																																																																																																																																
4.																																																																																																																																
5.																																																																																																																																
6.																																																																																																																																
7.																																																																																																																																
8.																																																																																																																																
9.																																																																																																																																
10.																																																																																																																																
11.																																																																																																																																
12.																																																																																																																																
OGÓŁEM																																																																																																																																

 (Podpis dowódcy SP)

 Potwierdzenie czasu lotu
 (Kierownik Komórki Organizacyjnej)

Załącznik nr 8

Wzór druku pokładowy dziennik techniczny (format A-5)

Jednostka organizacyjna, ad

NIP

Rodzaj paliwa

Rodzaj oleju silnik

przekładnie

POKŁADOWY

DZIENNIK TECHNICZNY

Statku powietrznego

TYP

ZNAK REJ.

Data założenia

Data zakończenia

I	Miejsce startu	Data	Nr dok. oper.			
	Dowódca statku powietrznego: (imię i nazwisko)		Nr licencji			
	Mechanik lotniczy obsługi: (imię i nazwisko)		Nr licencji			
II	POŚWIADCZENIE BIEŻĄCEJ ZDATNOŚCI DO LOTU					
Stan do lotu:		Paliwo: _____ litrów	Olej: (L) _____ (P) _____ litrów			
Świadectwo Zdatości do Lotu ważne do dnia _____						
Do następnych czynności okresowych pozostało: _____ (godzin) (lądowań) (cykli)						
Na statku powietrznym wykonano wszystkie wymagane prace obsługowe i czynności okresowe, statek powietrzny jest sprawny technicznie, przygotowany do lotu i zostaje przekazany dowódcy statku:						
Mechanik lotniczy obsługi _____ Dowódca statku _____ (podpis - nr licencji) (podpis - nr licencji)						
III	ROZLICZENIE MP i S					
Napełnienie instalacji		Czynności przed uruchomieniem				
		I	II	III	IV	V
Paliwowej	Uzupełniono					
	Stan					
	Nr dow. pobrania					
Olejowej silnik L	Uzupełniono					
	Stan					
	Nr dow. pobrania					
Olejowej silnik P	Uzupełniono					
	Stan					
	Nr dow. pobrania					
Hydraulicznej	Uzupełniono					
	Stan					
Przekładnia	Uzupełniono					
	Stan					
Obsługa przed lotem	Miejsce					
	Wykonał	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)
	Do lotu przyjął	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)	(podpis - nr licencji)

IV	SPRAWOZDANIE Z LOTU								
Ilość osób	Godzina startu	Godzina lądowania	Ilość lądowań	Czas lotu		Czas pracy silników (min)			Cykle pracy
				Godz.	Min	Na ziemi	Zakres startowy	Zakres nominalny	
V ZDARZENIA, UWAGI, USTERKI I INNE CZYNNOŚCI									
								Potwierdzenie wykonania (podpis-data-nr licencji)	
Obsługę polotową wykonał				(miejsce-podpis-godzina-nr licencji)					

Najważniejsze objaśnienia:

1. Miejsce startu jest miejscem wypełnienia poświadczenia cz. II
2. „Nr dok. oper.” – nr zlecenia na lot lub innego adekwatnego dokumentu
3. „Stan do lotu” stan paliwa/oleju do lotu
4. „Nr dowodu pobrania” identyfikacja dokumentów pobrania materiałów
5. W cz. V w przypadku braku miejsca należy zainicjować nową (następną) stronę dziennika z wpisem – Cd. na str..... , Cd. ze str.....
6. Pozostałe rubryki należy wypełniać zgodnie z tytułami

Muszą zostać wypełnione rubryki i złożone podpisy

Przed lotem – mechanik obsługi - cz. I; cz. II

Po locie – mechanik obsługi - cz. III; cz. V (o ile usunie usterkę lub wykona obsługę polotową); pilot - cz. V (o ile wpisał usterki z lotu)

Załącznik nr 9

Wzór druku lista podróżnych (format A-4)

Typ statku powietrznego:	LISTA PODRÓŻNYCH Lotnictwo Policji	 (miejscowość, data)
SN -	Dowódca statku powietrznego	Zlecenie na lot Nr
Listę podróżnych przechować i przekazać do właściwej Komendy Policji, jeśli w tym locie zaistniało zdarzenie lotnicze.		

Lp.	IMIĘ I NAZWISKO PODRÓŻNEGO	ADRES
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		
15.		
16.		
17.		
18.		
19.		
20.		

Załącznik nr 10

Wzór druku „Prognoza meteorologiczna” (format A-4)

*(DRUK WYKORZYSTYWANY PRZY ODBIERANIU PROGNOZY POGODY
TELEFONICZNIE LUB DROGĄ RADIOWĄ)*

Data:

Pilot:

PROGNOZA POGODY NA LOT:

ważna w godzinach (UTC) od do

opracowana przez

RODZAJ CHMUR	
PODSTAWA CHMUR	
WIERZCHOŁKI CHMUR	
ZNACZĄCE ZJAWISKA POGODY	
WIDZIALNOŚĆ	
WIATR PRZYZIEMNY	
CIŚNIENIE	
WIATR NA WYSOKOŚCI	
IZOTERMA 0° C	
OBLODZENIE I TURBULENCJA	

Załącznik nr 11

Wzór polecenia wykonania lotu (format A-5)



Jednostka organizacyjna Policji

....., dnia

Kierownik komórki
organizacyjnej Lotnictwa Policji

POLECENIE WYKONANIA LOTU

Polecam wykonać przelot śmigłowcem typu: po trasie:

.....

Start z lotniska: dnia: o godz.:

Lądowanie na lotnisku:

Na pokładzie statku powietrznego jako dysponent poleci:

wraz z następującymi osobami:

Kontakt z dysponentem nr tel.: lub:

Orientacyjny termin powrotu w dniu:

Catering zapewnia:

Posiłki i nocleg zapewnia:

Ochronę statku powietrznego zapewnia:

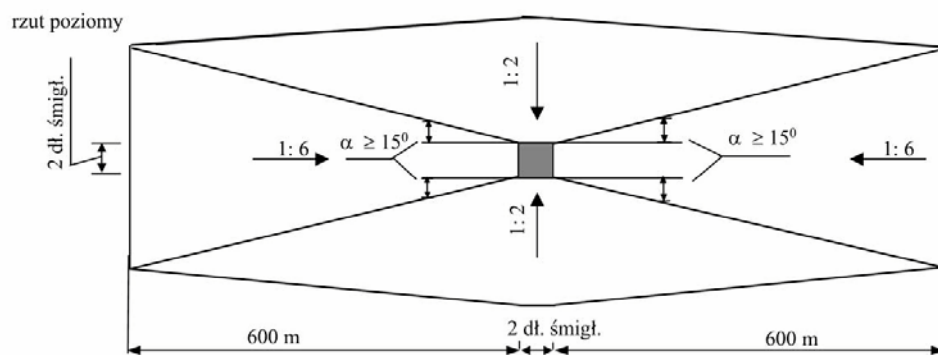
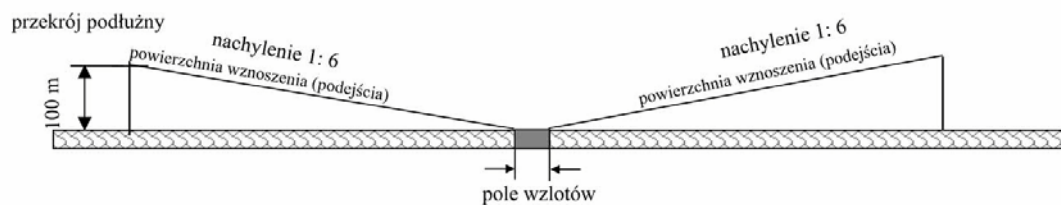
Lot wykonać z limitu:

.....

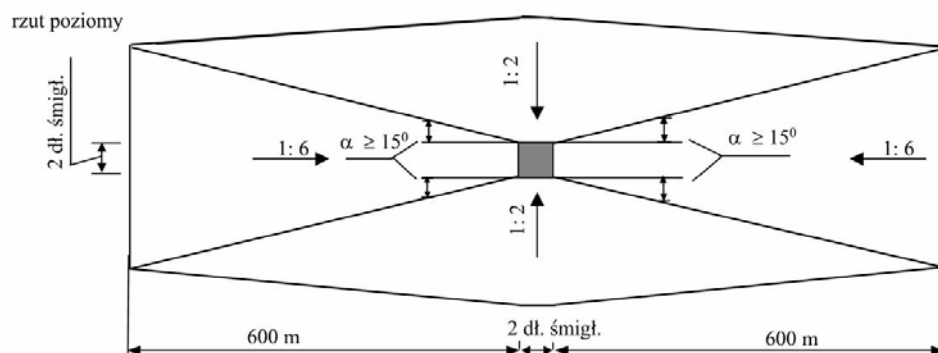
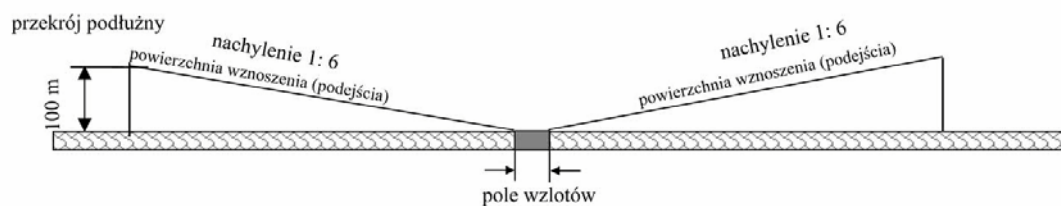
Załącznik nr 12

Schematy wysokościowe i rozmieszczenia pomocy świetlnej na lądowisku

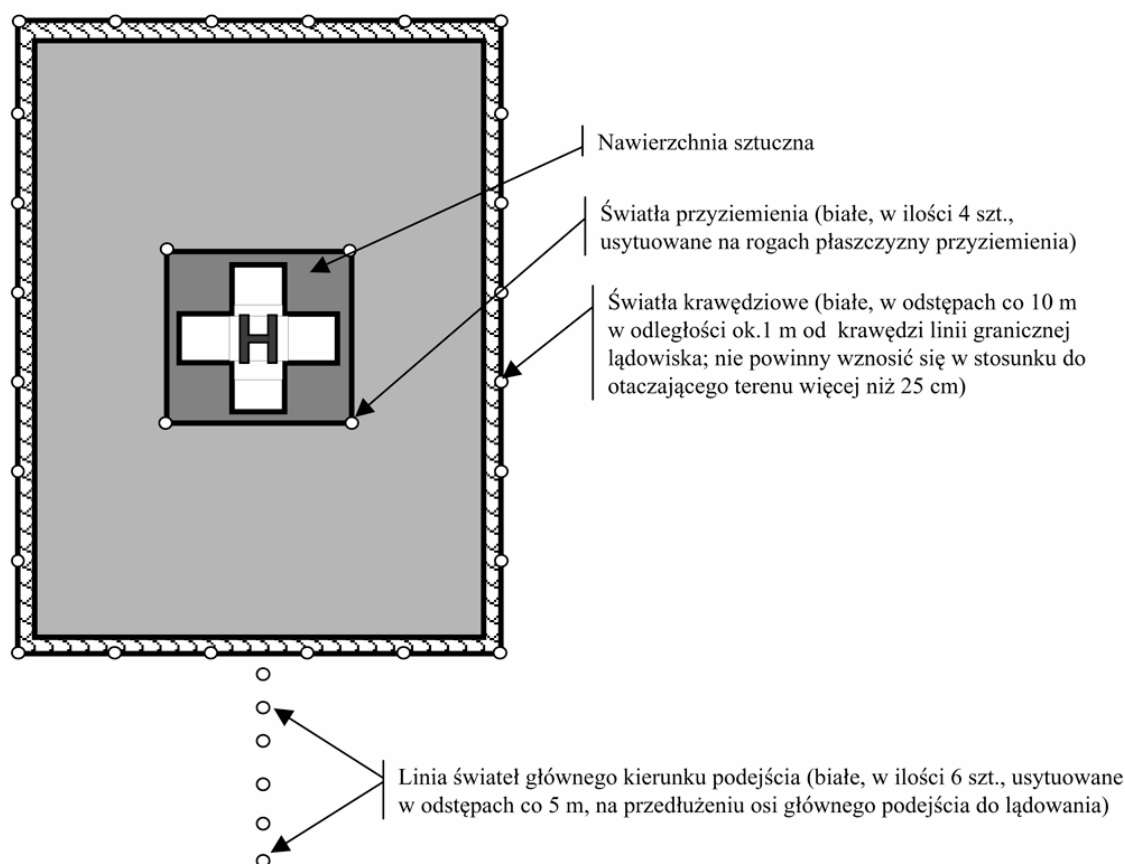
SCHEMAT POWIERZCHNI OKREŚLAJĄCY DOPUSZCZALNĄ WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH
W OTOCZENIU LĄDOWISK DLA ŚMIGŁOWCÓW, Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŚZENIA



SCHEMAT POWIERZCHNI OKREŚLAJĄCY DOPUSZCZALNĄ WYSOKOŚĆ OBIEKTÓW NATURALNYCH I SZTUCZNYCH
W OTOCZENIU LĄDOWISK DLA ŚMIGŁOWCÓW, Z KIERUNKÓW PODEJŚCIA I WZNOŚZENIA



SCHEMAT ROZMIESZCZENIA POMOCY SWIETLNYCH NA LĄDOWISKU DLA ŚMIGŁOWCOW



LĄDOWISKA

1. Dla określenia przydatności lądowiska przyjmuje się następujące kryteria:
 - 1) typy, osiągi i charakterystyki obsługowe śmigłowca;
 - 2) skład załogi, jej uprawnienia i doświadczenie;
 - 3) wymiary i charakterystyki;
 - 4) dostępność, charakterystyki osiągowie naziemnych pomocy wizualnych i niewizualnych w tym oświetlenie, pomoce radionawigacyjne;
 - 5) wyposażenie dostępne na statku powietrznym, odpowiednio do celów nawigacji lub dla kontroli toru lotu podczas startu, podejścia, zawisu, lądowania, kołowania i nieudanego podejścia;
 - 6) przeszkody, w wymaganych do wykonania procedur awaryjnych i wydawanych zezwoleń obszarowych podejścia, nieudanego podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia;
 - 7) topografia terenu;
 - 8) odległość od zabudowań;
2. W Lotnictwie Policji obowiązują następujące minima operacyjne lądowisk stałych:
 - 1) usytuowanie lądowisk powinno być takie, aby:
 - a) dłuższy bok pasa startowego był zgodny z kierunkiem przeważających wiatrów,
 - b) pas startowy zapewniał wykonywanie startów i lądowań z obydwu przeciwnych kierunków,
 - c) starty i lądowania statków powietrznych powodowały jak najmniejszą uciążliwość dla środowiska,
 - d) w jego otoczeniu nie występowały przeszkody lotnicze;
 - 2) długość i szerokość pola wzlotów nie powinna być mniejsza niż dwukrotna długość największego wymiaru statku powietrznego używanego na danym lądowisku;
 - 3) długość pasa startowego powinna być taka, aby statek powietrzny przy bezwietrznej pogodzie, po odejściu się na końcu pasa mógł przejść na wysokości co najmniej 15 metrów ponad szczytami istniejących obiektów stałych i tymczasowych, aż do osiągnięcia wysokości 100 metrów ponad wzniesienie lądowiska;

- 4) nachylenie powierzchni wznoszenia i podejścia do lądowania, nie może być większe niż 1 : 6 (na długości 600 m);
- 5) lądowiska powinny być usytuowane na odpowiednio zagęszczonym i przygotowanym podłożu gruntowym, odwodnionym stosownie do lokalnych warunków hydrogeologicznych i ukształtowanym powierzchniowo w przedziale dopuszczalnych nachyleń;
- 6) na kierunkach startów i lądowań, nie mogą znajdować się żadne napowietrzne linie energetyczne wysokiego lub średniego napięcia – będące w cieniu zabudowy – które przecinałyby pole wznoszenia (podejścia) w odległości od końca pola startów i lądowań mniejszej niż 500 m.;
- 7) lądowisko powinno być położone możliwie najdalej od zabudowań i innych skupisk ludzkich. Minimalna odległość lądowiska od zabudowań wynosi 100 m.;
- 8) na lądowiskach, przestrzeń na kierunku startów, powinna być wolna od przeszkód i nagłych uskoków rzeźby terenu (mogących wywołać niebezpieczne zjawiska aerodynamiczne) na odległości co najmniej 100 m od miejsca startu;
- 9) lądowisko musi mieć przynajmniej jedną drogę dojazdową łączącą je z siecią dróg publicznych, gwarantującą przez okres użytkowania lądowiska przejezdność dla pojazdów ze sprzętem przeciwpożarowym i pojazdów ratownictwa medycznego zgodnie z przepisami o ochronie przeciwpożarowej.
3. W lotach wykonywanych przy użyciu statków powietrznych Bell-206, Mi-2, PZL-Kania, W-3, Mi-8, dowódca statku powietrznego, ma obowiązek – dostosowania minimów operacyjnych lądowiska do kategorii statku powietrznego – zgodnie z instrukcją użytkowania w locie.
4. Lądowiska podlegają wpisaniu do ewidencji lądowisk, prowadzonej przez Agencję Ruchu Lotniczego. Rejestracji takiej dokonuje kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji.
5. Każde lądowisko powinno posiadać plan ratowniczy lądowiska, uzgodniony z właściwym terenowo Komentantem Wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, który powinien zawierać:
 - 1) przeznaczenie lądowiska;
 - 2) określenie typów statków powietrznych mogących korzystać z danego lądowiska;
 - 3) przebieg planowanych tras w rejonie operacyjnym lądowiska (obszar wokół lądowiska o promieniu nie mniejszym niż 9,3 km od punktu odniesienia lądowiska) naniesionych na mapie lądowiska w skali 1:50 000 lub mniejszej;
 - 4) opis systemu zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego, medycznego i porządkowo-ochronnego;
 - 5) wykaz służb i wyposażenia ratowniczo-gaśniczego, medycznego oraz porządkowo-ochronnego przewidzianego do akcji ratowniczej;
 - 6) procedury alarmowania służb i wyposażenia ratowniczo-gaśniczego, medycznego oraz porządkowo-ochronnego przewidzianego do akcji ratowniczej.
6. Wyposażenie lądowiska:
 - 1) lądowisko powinno być oświetlone i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych;
 - 2) teren lądowiska musi być wyraźnie oznaczony (np. niskie ogrodzenie);
 - 3) na skraju terenu, powinny znajdować się tablice informacyjne i ostrzegające o lądujących statkach powietrznych;
 - 4) w pobliżu płyty, powinien znajdować się rękaw wskazujący kierunek wiatru, dobrze widoczny z powietrza;
 - 5) płyta startów i lądowań powinna być utwardzona;
 - 6) na płycie powinna być wymalowana litera H o wysokości ok. 3 m, szerokości 1,8 m i grubości 0,4 m. Ramiona boczne litery H powinny być równoległe do kierunku – najdogodniejszego z punktu widzenia odcinających przeszkód – podejścia do lądowania;
 - 7) na lądowisku powinna być dostępna czysta woda;
 - 8) lądowisko powinno być wyposażone w następujący sprzęt przeciwpożarowy, składowany w odpowiednio oznaczonym miejscu:
 - a) dwie gaśnice śniegowe,
 - b) skrzynia z piaskiem,
 - c) koc azbestowy,
 - d) łopata, kilof, toporek, bosak;
 - 9) w dostępnym miejscu powinna znajdować się apteczka z wyposażeniem standardowym.
7. Płyty startów i lądowań, na lądowiskach każdego typu, nie mogą znajdować się w odległości mniejszej niż 50 m od stacji paliw i autocystern.
8. Na każdym lądowisku powinien znajdować się wykaz telefonów i adresów:
 - 1) Służb Ruchu Lotniczego;
 - 2) Straży Pożarnej;
 - 3) Pogotowia Ratunkowego;
 - 4) najbliższej jednostki Policji.

9. W każdej sytuacji, jeżeli dowódca statku powietrznego uzna, że dane lądowisko, pomimo spełnienia warunków operacyjnych opisanych powyżej, nie może być wykorzystane do startu bądź lądowania w danych warunkach pogodowych czy możliwości statku powietrznego, ma obowiązek dostosować się do istniejących warunków, a w sytuacji gdy jest to niemożliwe – nie wykonywać lotów z tego lądowiska – do momentu stwierdzenia, że lot może być wykonany z zapewnieniem maksymalnego bezpieczeństwa.
10. Loty z lądowaniem w terenie przygodnym:
- 1) do lotu z lądowaniem i startem w terenie przygodnym, kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji może wyznaczyć, wyłącznie pilotów z odpowiednimi uprawnieniami i praktyką;
 - 2) wyboru miejsca do lądowania w terenie przygodnym, dokonuje dowódca statku powietrznego, kierując się zasadą zachowania maksymalnego bezpieczeństwa;
 - 3) przy wyborze miejsca do lądowania w terenie przygodnym, należy wziąć pod uwagę:
 - a) osiągi statku powietrznego w odniesieniu do aktualnie panujących warunków (temp. zewnętrzna, wysokość terenu nad poziom morza),
 - b) siłę i kierunek wiatru,
 - c) rodzaj nawierzchni miejsca lądowania (ocena twardości gruntu, możliwości pylenia itp),
 - d) obecności w miejscu lądowania lekkich przedmiotów, które mogłyby być poderwane przez strumień odwrinkowy,
 - e) występowanie przeszkód terenowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na obecność napowietrznych linii energetycznych, w obszarach podejścia i startu,
 - f) możliwość wykonania bezpiecznego lądowania z dobiegiem, w przypadku awarii zespołu napędowego w ostatniej fazie podejścia,
 - g) możliwość przerwania podejścia do lądowania, w każdej jego fazie w razie stwierdzenia przez pilota, że dane miejsce z jakichkolwiek powodów nie nadaje się do lądowania,
 - h) bezpieczną odległość od zabudowań,
 - i) możliwość wtargnięcia na miejsce lądowania osób postronnych lub zwierząt;
11. Całkowitą odpowiedzialność za zachowanie bezpieczeństwa podczas startów i lądowań wykonywanych w terenie przygodnym ponosi dowódca statku powietrznego.

Załącznik nr 13

Wzór druku roczne zestawienie zaistniałych zdarzeń lotniczych oraz sprawozdanie

I. CZĘŚĆ TABELARYCZNA

Lp.	Typy statków powietrznych	Dane z wykonania zadań w powietrzu							Liczba wypadków		Nalot operacyjny dla:						Liczba incydentów
		Liczba s.p.	Ilość lotów	Nalot ogólny	Nalot operacyjny	Nalot szkolny	Nalot instr.	Nalot techn.	Katastrofy	Awarie	CBŚ	AT	RD	Krym.	Prew.	MSWiA	

Legenda:

s.p. statek powietrzny
instr. instruktorski
techn. techniczny

II. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis wypadków i incydentów lotniczych, zaistniałych w komórkach organizacyjnych Lotnictwa Policji.
2. Ocena stanu bezpieczeństwa lotniczego, w tym:
 - 1) ocena personelu latającego;
 - 2) ocena personelu obsługi technicznej;
 - 3) ocena sprawności techniki lotniczej – ilość uszkodzeń statków powietrznych na ziemi.
3. Opis zdarzeń wynikających z oddziaływania środowiska, w tym:
 - 1) zderzeń z ptakami;
 - 2) uderzeń pioruna, itp.
4. Podsumowanie i wnioski.

.....
Kierownik komórki organizacyjnej Lotnictwa Policji

Załącznik nr 14

Wzory zlecenia audytu jakości, raportu z audytu jakości, arkusza działań naprawczych oraz raportu z oceny zarządzania

**ZLECENIE
AUDYTU JAKOŚCI
(OBSZAR AUDYTU)
Nr**

Polecam przeprowadzenie audytu jakości

w dniu:.....

w zakresie:

- Pakiet dokumentacji;
- Pakiet organizacji i szkolenia lotniczego;
- Pakiet bazy i obsługi technicznej;
- Pakiet statku powietrznego;

następującym audytorom:

Audytor prowadzący	Stopień nazwisko imię funkcja
Audytor pomocniczy	
Audytor pomocniczy	
Audytor pomocniczy	

którego(ych) upoważniam do szczegółowego zbadania działalności i dokumentacji objętej przedmiotem audytu jakości i zebrania dowodów dotyczących spostrzeżeń.

Wszystkich pracowników, których działalności dotyczy audyt uprzejmie proszę o jak najszerszą współpracę z zespołem audytującym.

**Naczelnik
Zarządu Lotnictwa KGP**

.....

Wzór raportu z audytu jakości

Lotnictwo Policyjne	RAPORT Z AUDYTU JAKOŚCI			Nr Raportu / Data	
Obszar audytu:				Data rozpoczęcia	Data zakończenia
Pakiet audytu:					
Osoby funkcyjne uczestniczące w audycie					
Audytory prowadzący	Stopień nazwisko imię, funkcja				Podpis
Audytory pomocniczy					
Inne osoby uczestniczące					
Kategoria audytu	√	Kwalifikacyjny	Okresowy	Doraźny	
Wykryte niezgodności (*)	√	Krytyczne	Poważne	Drobne	Informacja

(*) zaznacz (√) we właściwej rubryce klasyfikację wykrytych niezgodności.

Dla niezgodności o poziomie krytyczne i poważne obowiązuje wymóg podjęcia działań naprawczych.

[illegible]

Nr	Opis stwierdzonych niezgodności	Uwagi

DZIAŁANIA KORYGUJĄCE

Nr	Opis zalecanych działań	Odpowiedzialny	Termin usunięcia

DZIAŁANIA NAPRAWCZE

Nr	Opis zalecanych działań	Odpowiedzialny	Termin realizacji

Obieg służbowy

Data otrzymania:	MSWiA poinformowano TAK / NIE* dnia	Raport sporządzono dnia: 	
Decyzja Kierownika Jakości Lotnictwa Policji KGP:		Raport przekazano:	
		Wykonanie	Informacja
Stopień, nazwisko imię, funkcja			

(*) niepotrzebne skreślić

Wzór arkusza działań naprawczych

ARKUSZ DZIAŁAŃ NAPRAWCZYCH
do raportu z audytu jakości

Nr:

I. CZĘŚĆ PIERWSZA (wypełnia Kierownik Jakości Lotnictwa Policji KGP)

1. Specyfikacja niezgodności:

.....
.....

2. Osoba odpowiedzialna za działania naprawcze:

.....

II. CZĘŚĆ DRUGA (wypełnia osoba odpowiedzialna za obszar audytu)

1. Pierwotna przyczyna niezgodności:

.....
.....

2. Określenie niezbędnych działań naprawczych:

.....
.....

3. Harmonogram działań naprawczych (uzgodniony z Kierownikiem Jakości Lotnictwa KGP)

Lp.	Działanie	Wykonawca	Termin	Niezbędne środki	Uwagi o realizacji

Zgłoszenie wdrożenia działań naprawczych (kopię tego dokumentu) przesłać do Naczelnika Zarządu Lotnictwa Policji do dnia:

Data i podpis
osoby odpowiedzialnej za obszaru audytu

.....

Data i podpis
Kierownika Jakości Lotnictwa Policji KGP

.....

Wzór raportu z oceny zarządzania

RAPORT Z OCENY ZARZĄDZANIA Nr**I. CZĘŚĆ PIERWSZA**

1. Data:.....
2. Miejsce:.....
3. Uczestnicy:

Lp.	Stanowisko	Stopień, imię i nazwisko	Podpis
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

II. CZĘŚĆ DRUGA

1. Potwierdzenie wykonania zaleceń wynikających z poprzedniej oceny zarządzania:

- 1) Data poprzedniej oceny zarządzania:.....

- 2) Nr. raportu z poprzedniej oceny zarządzania:.....

- 3) Zalecenia: „zostały wykonane” / „nie zostały wykonane”*

- 4) Przyczyny nie wykonania zaleceń (jeśli dotyczy):

.....

.....

.....

* niepotrzebne skreślić

2. Analiza wyników audytów jakości oraz przeprowadzonych działań korygujących i naprawczych w okresie pomiędzy obecną i poprzednią oceną zarządzania:

Ilość przeprowadzonych audytów jakości	Ilość zakończonych działań korygujących / naprawczych		Ilość nie zakończonych działań korygujących / naprawczych	Uwagi
	Skuteczne	Nieskuteczne		

3. Tematy poddane analizie podczas oceny zarządzania:

Lp.	Temat	Wnioski	Uwagi

Sporządził

Zatwierdził

.....
(Data i podpis Kierownika Jakości
Lotnictwa Policji KGP)

.....
(Data i podpis Naczelnika ZL KGP)

ARKUSZ ZALECEŃ Z OCENY ZARZĄDZANIA

Niniejszy arkusz jest załącznikiem do raportu oceny zarządzania
nr...../.....

1. Treść zalecenia:.....
.....
.....
.....
.....

2. Osoba odpowiedzialna za wykonanie zalecenia:
.....

3. Harmonogram działań niezbędnych do realizacji zalecenia:

Lp.	Działanie	Wykonawca	Termin	Niezbędne środki	Akceptacja Naczelnika ZL KGP

4. Zgłoszenie realizacji zalecenia:

Sporządził

Zatwierdził

.....
(Data i podpis Kierownika Jakości
Lotnictwa Policji KGP)

.....
(Data i podpis Naczelnika ZL KGP)

Załącznik nr 15

Wzór świadectwa zdatności do lotu

Str. 1.

Numer rejestru:		 RZECZPOSPOLITA POLSKA KOMENDA GŁÓWNA POLICJI ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU	
SN -			
1. Znaki przynależności państwowej i znak i rejestracyjne:	2. Wytwórca: Oznaczenie fabryczne:	3. Seria i nr fabryczny: Rok budowy:	
4. Kategoria:			
5. Stwierdza się, że niniejsze świadectwo zdatności do lotu wydano zgodnie z przepisami obowiązującymi dla policyjnych statków powietrznych (zarządzenie Komendanta Głównego Policji nr: z dnia..... Określony powyżej statek powietrzny został uznany za zdalny do lotu pod warunkiem, że będzie utrzymywany i eksploatowany zgodnie z instrukcją użytkowania w locie, stanowiącą załącznik do niniejszego świadectwa, oraz obowiązującymi przepisami i ograniczeniami użytkowania. Okres ważności niniejszego świadectwa ustalony jest na stronie drugiej.			
Data wydania:..... Komendant Główny Policji			

1	Dn..... Świadectwo Oględzin Nr:.....	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: 	Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji
2	Dn..... Świadectwo Oględzin Nr:.....	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: 	Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji
3	Dn..... Świadectwo Oględzin Nr:.....	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: 	Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji
4	Dn..... Świadectwo Oględzin Nr:.....	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: 	Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji
5	Dn..... Świadectwo Oględzin Nr:.....	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: 	Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji
6	Dn..... Świadectwo Oględzin Nr:.....	Świadectwo Zdatowności do Lotu ważne do: 	Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji

Str. 2
(pusta)

Załącznik nr 16

Wzór świadectwa oględzin statku powietrznego
awers

KOMENDANT GŁÓWNY POLICJI		ŚWIADECTWO OGLĘDZIN Nr				A Użytkownik
Statek powietrzny						
Znaki:		Numer rejestru:		Klasa:		
						użytkownik
Cel Oględzin	Dopuszczenie do lotów próbnych prototypu ☐	Wydanie ☐	Odnowienie ważności ☐	Przedłużenie ☐	Inne ☐	
Świadectwa Zdatości do Lotu						
Płatowiec	Typ	Nr fabryczny	Ilość godzin lotu			
			od budowy	od ost. napr. gł.	pozostaje	
Silnik*	1					
	2					
	3					
	4					

UWAGI, ZALECENIA, INFORMACJE, OGRANICZENIA*;

(c.d. na odwrocie)

Na podstawie Zarządzenia KGP statek powietrzny o cechach określonych powyżej, (nie) został* uznany za zdolny do lotu. Zezwalam na wykonanie lotów próbnych kontrolnych/doświadczalnych*.

Loty próbne wykonać zgodnie z

Trasa/rejon lotów* :

Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji

Data wydania: Ważne do:

Poprzednie Świadectwo Oględzin	
nr..... data:	

*niepotrzebne skreślić;

UWAGI, ZALECENIA, INFORMACJE, OGRANICZENIA*;

rewers

KOMENDANT GŁÓWNY POLICJI		ŚWIADECTWO OGŁĘDZIN Nr				B Dla KGP
Statek powietrzny						
Znaki:		Numer rejestru:		Klasa:		
						użytkownik
Cel Ogłędzin	Dopuszczenie do lotów próbnych proto- typu ☐	Wydanie ☐	Odnowienie ważności ☐	Przedłużenie ☐	Inne ☐	
Świadectwa Zdatości do Lotu						
Płatowiec	Typ	Nr fabryczny	Ilość godzin lotu			
			od budowy	od ost. napr. gł.	pozostaje	
Silnik *	1					
	2					
	3					
	4					

UWAGI, ZALECENIA, INFORMACJE, OGRANICZENIA *;

(c.d. na odwrocie)

Na podstawie Zarządzenia KGP statek powietrzny o cechach określonych powyżej, (nie) został* uznany za zdalny do lotu. Zezwalam na wykonanie lotów próbnych kontrolnych/doświadczalnych. *

Loty próbne wykonać zgodnie z

Trasa/rejon lotów *:

Z upoważnienia Komendanta Głównego Policji

Data wydania: Ważne do:

Poprzednie Świadectwo Ogłędzin	
nr..... data:.....	

*niepotrzebne skreślić;

UWAGI, ZALECENIA, INFORMACJE, OGRANICZENIA *;

Załącznik nr 17

..... dnia200...r

PROTOKÓŁ PRÓB STATKU POWIETRZNEGO**SN –**

Typnr rej. nr fabr.

	Typ	Numery fabryczne	
		Lewy	Prawy
SILNIKI			

Z A Ł O G A	Funkcja	Imię i Nazwisko

M A S A	Własna statku powietrznego z wyposażeniem / kg /	
	paliwa	
	oleju	
	cieczy	
	załogi	
	ładunku - balastu	
	całkowita do startu	

Gatunek paliwa

Gatunek oleju

ZADANIA LOTU I ZAKRES PRÓB

.....

.....

.....

.....

.....
wykonujący.....
kontrolujący**OPINIA PILOTA I ZAŁOGI**

.....

.....

.....

.....
podpisy

Godz. uruch. silnika Godz. zatrzymania silnika Czas pracy silnika

Godzina startu Godzina lądowania Godz. lotu

Ciśnienie atm. lotniska Temperatura otoczenia

PARAMETRY LOTU, PRACY SILNIKÓW, PRZEKŁADNI

Hp	Vp	Wp	B	Ilw	Silniki								Przekładnia		temp.pow. zewn.	Czas
					Ils		tg		p oleju		t oleju		olej			
					L	P	L	P	L	P	L	P	p	t		
m	km/h	m/sek	sto	%	%	%	°C	°C	kh/cm²	kg/cm²	°C	°C	kg/cm²	°C	°C	min
									</							

STWIERDZONE USTERKI PODCZAS PRÓB
NA ZIEMI I W LOCIE

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Potwierdzenie usunięcia usterek	
Wykonujący	Kontrolujący

Załoga	Imię i Nazwisko	LOT GŁÓWNY	LOTY POPRAWKOWE		
		podpis	podpis	podpis	podpis
pilot					

Załącznik nr 18

Wzory karty kontrolnej obsługi, karty pomiaru parametrów, karty smarowania śmigłowca, przywieszki agregatów

Komórka organizacyjna Lotnictwa Policji

Miejscowość, data

KARTA KONTROLNA OBSŁUGI
(Podać rodzaj obsługi technicznej oraz instrukcję OT według której jest wykonywana)

TYP ŚMIGŁOWCA **nr rejestracyjny**

Lp.	Punkt Terminarza lub Instrukcji Obsługi Technicznej	Czynność	Wykonał (podpis - nr. licencji - data)	KT (Podpis-pieczęć-data)
1	2	3	4	5

Mechanik odpowiedzialny:
(imię, nazwisko - nr. licencji)

Niniejszą Obsługę rozpoczęto dnia: r ; przy nalocie:godz.min;

Niniejszą Obsługę zakończono dnia: r ; przy nalocie:godz.min;

..... są sprawne technicznie
(płatowiec, silniki, elektro, przyrządy, radio)

KONTROLA TECHNICZNA

.....
(podpis-pieczęć-data).....
Komórka organizacyjna Lotnictwa Policyjnego.....
Miejscowość, data

**KARTA POMIARU PARAMETRÓW DO OBSŁUGI PO GODZ. NALOTU
ŚMIGŁOWCA SN - XP**

Lp.	Punkt OT	Nazwa obiektu	Wynik pomiaru	Norma	Przyrząd		Data wyk. podpis
					Rodzaj	Numer	

Sprawdzenie działania układu sygnalizacji stanu dźwigara łopaty (przykład)

Lp.	Nr łopaty	Temperatura °C	Ciśnienie atmosferyczne mmHg	Ciśnienie zadziałania sygnalizatora		Ciśnienie powietrza po napełnieniu dźwigara	Data wyk. podpis
				Wg parametru	Pb mmHg		

Charakterystyka silników i przekładni (przykład)

Zakres pracy	Silnik prawy				Przekładnia			Silnik lewy				Przekładnia		
	NTs	Pol	Tol	Tg	Nwn	Pol	Tol	NTs	Pol	Tol	Tg	Nwn	Pol	Tol
Minimalny														
Przelotowy														
Nominalny														
Startowy														
Inny parametr														
Inny parametr														
Inny parametr														

Po wykonaniu lotu kontrolnego uwag w zakresie sprawności śmigłowca nie zgłaszam.

.....
Miejscowość, data

.....
Pilot

.....
Jednostka Lotnictwa Policyjnego

.....
Miejscowość, data

KARTA SMAROWANIA

ŚMIGŁOWCA SN - XP

po godz. nalotu lub czasie eksploatacji

Lp.	Nazwa punktu smarowania	Nr poz. na rys.	Ilość punktów smarowania	Marka oleju lub smaru	Wykonane prace	Wykonał, podpis, nr lic., data	KT Podpis, pieczęć, data
ZESPÓŁ, AGREGAT ŚMIGŁOWCA							
ZESPÓŁ, AGREGAT ŚMIGŁOWCA							

Mechanik odpowiedzialny
Nazwisko i numer licencji

Niniejszą obsługę smarowania rozpoczęto dniar. przy nalocie godz. min

Niniejszą obsługę smarowania zakończono dniar. przy nalocie godz. min

Płatowiec i silniki są sprawne technicznie

Kontrola techniczna

Podpis, pieczęć, data

Przywieszka koloru zielonego

PRZYWIESZKA MAGAZYNOWA					
LOTNICTWO POLICJI			(wyrób sprawny)		
Nr części (P/N; nr rys.)			Nazwa wyrobu (materiału)		
Nr seryjny (S/N; nr fabr.)			Resurs międzynaprawczy		
Data produkcji			Czasowe ograniczenie eksploatacji		
Data przyjęcia do magazynu (nowy)			Okres konserwacji		
NAPRAWY/REMONTY (odnotować na str 2)			WYBUDOWANO Z INNEGO STATKU POWIETRZNEGO		
Data przyjęcia po remoncie	Nadany resurs	Znaki rejestracyjne	Data wybudowy	Resurs nalatany do wybudowy	Konserwacja ważna do dnia
		SN-			
		SN-			
		SN-			
INFORMACJE O PRZEDŁUŻENIU OKRESU ZDATNOŚCI (np. czynności okresowe lub inne wymagane prace okresowe) <i>Tylko na podstawie wiarygodnych kontroli wykonanych przez komórkę posiadającą ważny</i> <i>Certyfikat Nadzoru Lotniczego lub inne stosowne uprawnienie.</i>					
Rodzaj kontroli	Data wykonania kontroli	Przedłużono czas eksploatacji do		Pieczęć data, podpis	
Zabudowano na statku pow.	SN-	SN-	SN-	SN-	
Data zabudowania na statku pow.					
Resurs nalatany do chwili zabudowy					
Uwagi o eksploatacji lub wyłączeniu z użytkowania (zastosować żółtą lub czerwoną przywieszkę, jeśli zasadne)!					
Dodatkowe informacje umieszczać na odwrocie w miarę potrzeb.					

Przywieszka koloru żółtego

PRZYWIESZKA MAGAZYNOWA (wyrób czasowo niesprawny - do naprawy, weryfikacji, wzorcowania, sprawdzenia)	
LOTNICTWO POLICJI	
Nazwa wyrobu (materiału)	
Nr części (P/N; nr rys.)	
Nr seryjny (S/N; nr fabr.)	Data przyjęcia do magazynu
Nr regału	Nr półki
Konserwacja ważna do: lub wznowienie konserwacji wykonać do:	
Rodzaj niesprawności	Rodzaj planowanych czynności usprawniających
Informacje o wyłączeniu z użytkowania	
Dokument przyjęcia do magazynu	Okres magazynowania (miesiące)
Uwaga: Zmiana statusu wyrobu (materiału) może nastąpić tylko w wyniku przeprowadzenia wiarygodnej kontroli przez organizację posiadającą stosowny i ważny Certyfikat Władzy Lotniczej lub inne stosowne uprawnienie. W przypadku pozytywnego wyniku kontroli zmienić przywieszkę na Przywieszkę Magazynową (wyrób sprawny). W przypadku negatywnego wyniku kontroli zmienić przywieszkę na Przywieszkę Magazynową (wyrób niesprawny).	

Przywieszka kolory czerwonego

PRZYWIESZKA MAGAZYNOWA (wyrób niesprawny - do złomowania)	
LOTNICTWO POLICJI	
Nazwa wyrobu (materiału)	
Nr części (P/N; nr rys.)	
Nr seryjny (S/N; nr fabr.)	Ilość:
Nr regału	Nr półki
Data weryfikacji ostatecznej	Złomowanie wykonano dnia:
Szef Techniczny :	Magazyn Lotnictwa Policyjnego
Okres archiwizowania dowodu złomowania - 3 lata od daty zatwierdzenia. Przywieszka Magazynowa (wyrób niesprawny - do złomowania) powinna być przechowywana w magazynie jako dowód potwierdzający wykonanie decyzji o złomowaniu. Dokumentem podstawowym jest Protokół Wybrakowania Wyrobu, zatwierdzony przez właściwego przełożonego Jednostki Policyjnej	

Przywieszka próbki paliwa lotniczego

**KOMÓRKA ORGANIZACYJNA
LOTNICTWA POLICJI**

Rodzaj paliwa

Nazwa i nr urządzenia

Data pobrania próbki

Miejsce pobrania próbki

Nazwisko pobierającego

Miejscowość

Podpis pobierającego

Wydawca: Komenda Główna Policji

Redakcja i rozpowszechnianie: Komenda Główna Policji, Biuro Prawne, 02-624 Warszawa, ul. Puławska 148/150,
tel. wew. 133-85, 125-48, 147-49, fax 130-97

Skład i druk: Wydział Wydawnictw i Poligrafii Centrum Szkolenia Policji w Legionowie
05-121 Legionowo 3, ul. Zegrzyńska 121, tel. 604-31-66, 604-33-72

Tłoczono z polecenia Komendanta Głównego Policji w Wydziale Wydawnictw i Poligrafii Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, ul. Zegrzyńska 121
