

Warszawa, dnia czwartek, 24 października 2019 r.

Poz. 72

**ZARZĄDZENIE NR 66**  
**KOMENDANTA GŁÓWNEGO STRAŻY GRANICZNEJ**

z dnia 23 października 2019 r.

**zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania w Straży Granicznej "Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej"**

Na podstawie art. 9 ust 7 pkt 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 147, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W zarządzeniu nr 45 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 3 czerwca 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania w Straży Granicznej „Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej” (Dz. Urz. KGSG poz. 46, z późn. zm.<sup>2)</sup>) w załączniku wprowadza się następujące zmiany:

1) w dziale A - Zasady ogólne:

- a) w spisie treści strony 1 oraz 3 i 4 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego zarządzenia,
- b) w podrozdziale 00-01-00 strony 1 i 2 oraz 11-15 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego zarządzenia,
- c) w podrozdziale 00-02-00 strony 1 oraz 8-19 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego zarządzenia,
- d) podrozdział 01-01-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 4 do niniejszego zarządzenia,
- e) w podrozdziale 01-02-00 strony 1-5 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 5 do niniejszego zarządzenia,
- f) w podrozdziale 01-03-00 strony 3, 11, 15 i 16 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 6 do niniejszego zarządzenia,
- g) w podrozdziale 02-02-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 7 do niniejszego zarządzenia,
- h) podrozdział 02-03-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 8 do niniejszego zarządzenia,
- i) w podrozdziale 02-04-00 strona 3 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 9 do niniejszego zarządzenia,
- j) podrozdział 04-01-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 10 do niniejszego zarządzenia,

---

<sup>1)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 125, 235, 1091, 1608, 1635 i 1726.

<sup>2)</sup>Zmiany wymienionego zarządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. KGSG z 2009 r. poz. 9 i 104, z 2010 r. poz. 44 i 51, z 2012 r. poz. 17, z 2013 r. poz. 43 oraz z 2016 r. poz. 18.

- k) w podrozdziale 05-01-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 11 do niniejszego zarządzenia,
- l) podrozdział 05-02-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 12 do niniejszego zarządzenia,
- m) w podrozdziale 05-03-00 strony 1-3 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 13 do niniejszego zarządzenia,
- n) w podrozdziale 05-05-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 14 do niniejszego zarządzenia,
- o) podrozdział 05-08-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 15 do niniejszego zarządzenia,
- p) w podrozdziale 06-01-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 16 do niniejszego zarządzenia,
- q) w podrozdziale 06-03-00 strona 2 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 17 do niniejszego zarządzenia,
- r) w podrozdziale 07-01-00 strony 1-3 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 18 do niniejszego zarządzenia,
- s) w podrozdziale 07-02-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 19 do niniejszego zarządzenia,
- t) w podrozdziale 08-01-00 strony 1-3, 18, 19 i 24 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 20 do niniejszego zarządzenia,
- u) w podrozdziale 08-07-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 21 do niniejszego zarządzenia,
- v) w podrozdziale 09-01-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 22 do niniejszego zarządzenia,
- w) w podrozdziale 09-02-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 23 do niniejszego zarządzenia,
- y) w podrozdziale 10-01-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 24 do niniejszego zarządzenia,
- z) w podrozdziale 10-02-00 strony 1 i 2 oraz 8-10 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 25 do niniejszego zarządzenia,
- za) podrozdział 11-01-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 26 do niniejszego zarządzenia,
- zb) w podrozdziale 12-01-00 strony 1 i 6 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 27 do niniejszego zarządzenia,
- zc) w podrozdziale 14-04-00 strony 1 i 2 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 28 do niniejszego zarządzenia,
- zd) w podrozdziale 14-07-00 strony 1-15 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 29 do niniejszego zarządzenia,
- ze) podrozdział 15-11-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 30 do niniejszego zarządzenia,
- zf) w podrozdziale 15-12-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 31 do niniejszego zarządzenia,
- zg) w podrozdziale 15-13-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 32 do niniejszego zarządzenia,
- zh) w podrozdziale 15-14-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 33 do niniejszego zarządzenia,
- zi) w podrozdziale 15-15-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 34 do niniejszego zarządzenia,



- zj) w podrozdziale 15-25-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 35 do niniejszego zarządzenia,
- zk) podrozdział 15-26-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 36 do niniejszego zarządzenia,
- zl) w podrozdziale 15-29-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 37 do niniejszego zarządzenia;
- 2) w dziale D – Instrukcja szkolenia personelu:
- a) w podrozdziale 01-03-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 38 do niniejszego zarządzenia,
- b) w podrozdziale 01-04-00 strony 1 i 2 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 39 do niniejszego zarządzenia,
- c) podrozdział 01-05-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 40 do niniejszego zarządzenia,
- d) podrozdział 02-01-00 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 41 do niniejszego zarządzenia,
- e) w podrozdziale 02-02-00 strona 12 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 42 do niniejszego zarządzenia,
- f) w podrozdziale 02-07-00 strona 2 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 43 do niniejszego zarządzenia,
- g) podrozdział 02-07-04 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 44 do niniejszego zarządzenia,
- h) w podrozdziale 02-07-08 strony 1, 2, 9, 14, 17, 31, 33, 36, 38-40, 42, 44, 48-51, 53, 56, 58, 67, 71, 72 i 75 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 45 do niniejszego zarządzenia,
- i) w podrozdziale 02-07-11 strony 1 i 3 otrzymują brzmienie określone w załączniku nr 46 do niniejszego zarządzenia,
- j) w podrozdziale 02-07-12 strona 3 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 47 do niniejszego zarządzenia,
- k) w podrozdziale 02-08-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 48 do niniejszego zarządzenia,
- l) w podrozdziale 02-09-00 strona 1 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 49 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Komendant Główny Straży Granicznej

w z. płk SG Grzegorz Niemiec

Załączniki do zarządzenia nr 66  
Komendanta Głównego Straży Granicznej  
z dnia 23 października 2019 r.

Załącznik nr 1

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

**SPIS TREŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ**

**DZIAŁ A „ZASADY OGÓLNE”**

Nr rozdziału/ podrozdziału/ oddziału	Tytuł	Nr str./liczba str.
1	2	3
	<b>STRONA TYTUŁOWA</b>	1/2
	<b>KARTA ZATWIERDZEŃ ZMIAN DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	1/4
	<b>SPIS TREŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	1/10
<b>00-00-00</b>	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	<b>1/2</b>
<b>00-01-00</b>	<b>WPROWADZENIE</b>	<b>1/18</b>
00-01-01	Oświadczenie	3/18
00-01-02	Zakres działania Lotnictwa Straży Granicznej	4/18
00-01-03	Zarządzenie Komendanta Głównego Straży Granicznej wprowadzające Instrukcję Operacyjną	5/18
00-01-04	Definicje i terminy	6/18
<b>00-02-00</b>	<b>SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN I POPRAWEK</b>	<b>1/20</b>
00-02-01	System wydawania instrukcji oraz wprowadzania poprawek i zmian	1/20
00-02-02	Rejestr poprawek i zmian	3/20
00-02-03	Oświadczenie o ręcznym dokonywaniu poprawek i zmian	5/20
00-02-04	Opis systemu numeracji stron i ich dat ważności	6/20
00-02-05	Wykaz stron obowiązujących	8/20
00-02-06	Zasady wprowadzania zmian tymczasowych	17/20
00-02-07	System dystrybucji instrukcji i kolejnych jej poprawek i zmian	18/20
<b>01-00-00</b>	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	<b>1/2</b>
01-01-00	Struktura organizacyjna Lotnictwa Straży Granicznej	1/12
01-01-01	Schemat organizacyjny LSG	2/12
01-01-02	Schemat operacyjny LSG	3/10
01-01-03	Schemat organizacyjny szkoleń w LSG	4/10
01-01-04	Schemat organizacyjny Wydziału Operacji Lotniczych LSG z siedzibą w Warszawie	5/10
01-01-05	Schemat organizacyjny Wydziału Techniki Lotniczej LSG z siedzibą w Warszawie	6/10
01-01-06	Schemat organizacyjny I Wydziału Lotniczego z siedzibą w Gdańsku	7/10
01-01-07	Schemat organizacyjny II Wydziału Lotniczego z siedzibą w Białymstoku	8/10
01-01-08	Schemat organizacyjny III Wydziału Lotniczego z siedzibą w Chełmie	9/10
01-01-09	Schemat organizacyjny IV Wydziału Lotniczego z siedzibą w Huwnikach k/Przemysła	10/10
01-02-00	Nazwiska osób na stanowiskach funkcyjnych	1/6
01-02-01	Wykaz osób na stanowiskach funkcyjnych w Lotnictwie Straży Granicznej	1/6
01-02-02	Kryteria doboru osób na stanowiska funkcyjne	2/6
01-02-03	Zasady Zastępowania Naczelnika Operacji Lotniczych - Szefa Personelu Lotniczego oraz osób funkcyjnych w wydziałach LSG	5/6

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SPIS TREŚCI</b>	IO-A Strona 1/10
--	--------------------	---------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
1	2	3
03-07-02	Zasady działania systemu jakości	1/4
03-07-03	Przepływ informacji w systemie jakości	2/4
03-07-04	Dokumentacja systemu jakości	2/4
03-08-00	Program zapewnienia jakości	1/2
03-09-00	Kontrola jakości	1/2
03-09-01	Bieżące operacje lotnicze	1/2
03-09-02	Naziemne procedury odladzania i procedury zapobiegania oblodzeniu na ziemi	2/2
03-09-03	Usługi wspomaganie lotów	2/2
03-09-04	Kontrola załadunku	2/2
03-09-05	Obsługa techniczna	2/2
03-09-06	Standardy techniczne	2/2
03-09-07	Standardy szkoleniowe	2/2
03-10-00	Audyt	1/2
03-10-01	Zakres audytu	1/2
03-10-02	Planowanie i przygotowanie	1/2
03-10-03	Gromadzenie dowodów	1/2
03-10-04	Analiza dowodów	1/2
03-11-00	Audytorzy	1/2
03-11-01	Niezależność audytora	1/2
03-12-00	Zakres audytu	1/2
03-13-00	Planowanie audytów	1/2
03-14-00	Monitorowanie	1/2
03-15-00	Działania naprawcze	1/2
03-16-00	Ocena zarządzania	1/2
03-17-00	Zapisy i rejestry systemu jakości	1/2
03-18-00	Odpowiedzialność za zapewnienie jakości w odniesieniu do podwykonawców	1/2
03-18-01	Odladzanie i procedury przeciwooblodzeniowe statków powietrznych	1/2
03-18-02	Obsługa techniczna	1/2
03-18-03	Obsługa naziemna	1/2
03-18-04	Wspomaganie operacji lotniczych	2/2
03-18-05	Szkolenia	2/2
03-18-06	Opracowanie instrukcji postępowania dla personelu	2/2
03-19-00	Szkolenie w zakresie systemów jakości	1/2
03-19-01	Organizacja prowadzenia szkoleń	1/2
<b>04-00-00</b>	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	<b>1/2</b>
04-01-00	Skład załogi	1/6
04-02-00	Wyznaczanie dowódcy statku powietrznego (załogi)	1/2
04-03-00	Niezdolność do pracy w załodze	1/2
04-03-01	Zasady ogólne	1/2
04-03-02	Niezdolność do pracy dowódcy statku powietrznego	1/2
04-03-03	Niezdolność do pracy członka załogi innego niż dowódca	1/2
<b>05-00-00</b>	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	<b>1/2</b>
05-01-00	Zasady ogólne	1/2
05-02-00	Załoga lotnicza	1/10
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SPIS 11-03-2013 TREŚCI</b>	IO-A Strona 3/10

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
05-02-01	Członkowie załogi lotniczej w Lotnictwie Straży Granicznej (wstępne wymagania kwalifikacyjne)	1/10
05-02-02	Dowódca statku powietrznego	2/10
05-02-03	Drugi pilot	3/10
05-02-04	Pilot dowódca pod nadzorem (PICUS)	3/10
05-02-05	Mechanik pokładowy	4/10
05-02-06	Zasady i wymagania dotyczące awansowania / wyznaczania pilota na dowódcę statku powietrznego	4/10
05-02-07	Zasady i wymagania dotyczące przejścia na nowy typ, wersję i typ w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego	4/10
05-02-08	Zasady i wymagania dotyczące kwalifikacji do pilotowania statku powietrznego z obu stanowisk pilota	5/10
05-02-09	Zasady i wymagania dotyczące nabycia kwalifikacji do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych lotnictwa SG	6/10
05-02-10	Zasady i wymagania dotyczące utrzymywania bieżących kwalifikacji pilota w lotach operacyjnych	6/10
05-02-11	Zasady i wymagania dotyczące bieżących kwalifikacji pilota do wykonywania lotów AWO (LVTO)	7/10
05-02-12	Zasady i wymagania dotyczące bieżących kwalifikacji pilota do wykonywania lotów ewakuacyjno-desantowych	7/10
05-02-13	Zasady i wymagania dotyczące bieżących kwalifikacji pilota do wykonywania lotów w goglach noktowizyjnych (NVG)	7/10
05-02-14	Zasady i wymagania dotyczące bieżących kwalifikacji pilota odnośnie różnic podczas wykonywania lotów na śmigłowcach PZL-Sokół W-3A lub W-3AM oraz śmigłowcu PZL-Sokół W-3	7/10
05-02-15	Zasady i wymagania dotyczące bieżących kwalifikacji mechanika pokładowego śmigłowca PZL-Sokół W-3 do wykonywania lotów na śmigłowcach PZL-Sokół W-3A lub W-3AM	8/10
05-02-16	Zasady i wymagania dotyczące bieżących kwalifikacji pilota odnośnie wykonywania przeglądów statku powietrznego w zakresie niezbędnym do jego dopuszczenia do lotu, bez prawa do usuwania usterek	8/10
05-02-17	Zasady i wymagania dotyczące wykonywania lotów zarówno na samolotach i na śmigłowcach	8/10
05-02-18	Zasady i wymagania dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego	8/10
05-03-00	Personel pokładowy	1/4
05-03-01	Członkowie personelu pokładowego w LSG (wstępne wymagania kwalifikacyjne)	1/4
05-03-02	Operator-instruktor (systemów pokładowych)	1/4
05-03-03	Operator systemów pokładowych	2/4
05-03-04	Technik-instruktor (pokładowy)	2/4
05-03-05	Technik pokładowy	2/4
05-03-06	Zasady i wymagania dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego	3/4

Data wydania: 11-03-2013  
Zmiana nr: 6

**SPIS TREŚCI**

IO-A  
Strona 4/10

Załącznik nr 2

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**00-01-00 WPROWADZENIE**

1. Przeznaczeniem Instrukcji Operacyjnej jest opisanie i uregulowanie zasad funkcjonowania Lotnictwa Straży Granicznej zgodnie z potrzebami operacyjnymi i szkoleniowymi oraz wymaganiami:
  - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych – Załącznik nr 2 „Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązki ich użytkowników” (PL-6),
  - Rozporządzenia Komisji (UE) NR 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008:
    - a) załącznik VI „Operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym” (PART NCC), tam gdzie ma to zastosowanie,
    - b) załącznik VII „Operacje niezarobkowe wykonywane przy użyciu statków powietrznych z napędem silnikowym innych niż skomplikowane statki powietrzne” (PART NCO), tam gdzie ma to zastosowanie
  - przepisów obowiązujących w Straży Granicznej.
2. Instrukcja Operacyjna składa się z czterech Działów:
  - DZIAŁ A – ZASADY OGÓLNE;
  - DZIAŁ B – ZAGADNIENIA OPERACYJNE ZWIĄZANE Z TYPEM STATKU POWIETRZNEGO (funkcję tego Działu spełniają wydane i zatwierdzone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego „Instrukcje Użytkowania w Locie” dla każdego egzemplarza statku powietrzego użytkowanego w Straży Granicznej oraz Standardowe Procedury Operacyjne (SOP) na poszczególne egzemplarze statków powietrznych opracowane w SG będące wewnętrznymi dokumentami Lotnictwa Straży Granicznej;
  - DZIAŁ C – INSTRUKCJE I INFORMACJE DOTYCZĄCE TRAS I LOTNISK (funkcję tego Działu spełniają Zbiór Informacji Lotniczych AIP - Polska, Instrukcje Użytkowania Lotnisk oraz Wykaz Lotnisk SG i Lądowisk Doraźnych będący wewnętrznym dokumentem Lotnictwa Straży Granicznej);
  - DZIAŁ D – INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU.
3. Poleca się, aby cały personel operacyjny Lotnictwa Straży Granicznej zapoznał się z treścią niniejszej instrukcji oraz wprowadzanymi do niej zmianami. Fakt ten powinien być odzwierciedlony w karcie zapoznania się z dokumentem.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-01-00 Strona 1/18
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-01-00 Strona 2/18
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
<p>72. <b>Strefa niebezpieczna</b> /Danger area/ - przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której mogą się odbywać, w opublikowanych przedziałach czasu, działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych;</p> <p>73. <b>Strefa ograniczona</b> /Restricted area/ - przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i wodami terytorialnymi Państwa, w której loty statków powietrznych są ograniczone pewnymi określonymi warunkami;</p> <p>74. <b>Strefa ruchu lotniskowego</b> /Aerodrome traffic zone/ - przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, ustanowiona wokół lotniska dla ochrony ruchu lotniskowego;</p> <p>75. <b>Strefa zakazana</b> /Prohibited area/ - przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i wodami terytorialnymi Państwa, w której loty statków powietrznych są zabronione;</p> <p>76. <b>TFR</b> – trasy lotnicze umożliwiające lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami;</p> <p>77. <b>TRA</b> – strefa czasowo rezerwowana;</p> <p>78. <b>TSA</b> – strefa czasowo wydzielona;</p> <p>79. <b>Teren przygodny</b> - teren inny niż lotnisko lub lądowisko, wybrany przez dowódcę śmigłowca w czasie lotu w celu lądowania;</p> <p>80. <b>Użytkownik statku powietrznego</b> - właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych;</p> <p>81. <b>Właściciel</b> - osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się eksploatacją statków powietrznych dla własnych potrzeb lub oferujące swoje usługi w tym zakresie, wpisane do Świadectwa Rejestracji jako prawny właściciel statku powietrznego;</p> <p>82. <b>Warunki meteorologiczne</b> - warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur;</p> <p>83. <b>Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością</b> /VMC/ - warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów;</p> <p>84. <b>Warunki meteorologiczne dla lotów wg wskazań przyrządów</b> /IMC/ - warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością;</p> <p>85. <b>VOLMET</b> - informacje meteorologiczne dla statków powietrznych w locie;</p> <p>86. <b>Widzialność</b> /Visibility/ - widzialność, przyjęta dla celów lotniczych, jest większa niż:  1) największa odległość, z której czarny obiekt odpowiednich rozmiarów, umieszczony w pobliżu ziemi, obserwowany na jasnym tle, może być widziany i rozpoznany;  2) największa odległość, z której światła o wartości około 1.000 kandel i mogą być widziane i zidentyfikowane na nieoświetlonym tle.</p> <p><u>Uwaga:</u> Wyżej wymienione odległości mają różne wartości w powietrzu o określonym współczynniku tłumienia, przy czym wartość ujęta pod literą b) zmienia się wraz z oświetleniem, a wartość ujęta pod literą a) jest przedstawiana jako meteorologiczny zasięg optyczny (MOR);</p> <p>87. <b>Widzialność przy ziemi</b> /Ground visibility/ - widzialność na lotnisku, podawana przez upoważnionego obserwatora;</p> <p>88. <b>Widzialność w locie</b> /Flight visibility/ - widzialność do przodu z kabiny pilota podczas lotu statku powietrznego;</p> <p>89. <b>Wydział Operacji Lotniczych LSG, Wydział Techniki Lotniczej LSG</b> - wydziały wchodzące w strukturę Lotnictwa Straży Granicznej (oprócz pozostałych);</p>		
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ	IO-A 00-01-00 Strona 11/18

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

90. **Wysokość lotu** - pionowa odległość poziomą, punktu lub przedmiotu wyrażonego, jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia;
91. **Wysokość bezwzględna** /Altitude/ - odległość pionowa poziomą, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza (MSL);
92. **Wysokość bezwzględna przejściowa** /Transition altitude/ - wysokość bezwzględna, na lub poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych;
93. **Wysokość względna** /Height/ - odległość pionowa poziomą, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia;
94. **Zbiór Informacji Lotniczych** - Polska (AIP Polska) /Aeronautical Information Publication - Poland (AIP Poland) / - Publikacja wydawana przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej dotyczące Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa;
95. **Zlecenie na lot** - plan sporządzony przez właściciela, użytkownika lub dowódcę statku powietrznego dla wykonania bezpiecznego lotu, oparty o dane osiągowie statku powietrznego, ograniczenia użytkowania, a także oczekiwane warunki meteorologiczne.

## II. Skróty według wewnętrznej nomenklatury lotniczej oraz Straży Granicznej:

- |                      |   |   |
|----------------------|---|---|
| 1) <b>AIP</b>        | - | Zbiór Informacji Lotniczych                               |
| 2) <b>BHP</b>        | - | Bezpieczeństwa i Higieny Pracy                            |
| 3) <b>BL</b>         | - | Bezpieczeństwo Lotów                                      |
| 4) <b>BLSG</b>       |   | Biuro Lotnictwa Straży Granicznej                         |
| 5) <b>DN/DPP</b>     | - | Departament Porządku Publicznego                          |
| 6) <b>DSO</b>        | - | Dyżurna Służba Operacyjna                                 |
| 7) <b>IO</b>         | - | Instrukcja Operacyjna                                     |
| 8) <b>IUL</b>        | - | Instrukcja Użytkowania w Locie                            |
| 9) <b>KGSG</b>       | - | Komenda Główna Straży Granicznej                          |
| 10) <b>KBWL LP</b>   | - | Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego |
| 11) <b>KBI LSG</b>   | - | Komisja Badania Incydentów Lotnictwa Straży Granicznej    |
| 12) <b>KTP</b>       | - | Kontrola Techniki Pilotażu                                |
| 13) <b>KUP</b>       | - | Kontrola Umiejętności Praktycznych                        |
| 14) <b>KWT</b>       | - | Kontrola Wiadomości Teoretycznych                         |
| 15) <b>LSG</b>       | - | Lotnictwo Straży Granicznej                               |
| 16) <b>LSPP</b>      | - | Lotnictwo Służb Porządku Publicznego                      |
| 17) <b>MON</b>       | - | Ministerstwo Obrony Narodowej                             |
| 18) <b>MSW/MSWiA</b> | - | Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji           |
| 19) <b>MPS</b>       | - | Materiały pędne i smary                                   |
| 20) <b>OCP</b>       | - | Odbiornik Ciśnień Powietrznych                            |
| 21) <b>OSG</b>       | - | Oddział Straży Granicznej                                 |
| 22) <b>RP</b>        | - | Rzeczpospolita Polska                                     |
| 23) <b>SG</b>        | - | Straż Graniczna   |
| 24) <b>SOL</b>       | - | System Obserwacji Lotniczej                               |
| 25) <b>SP</b>        | - | Siły Powietrzne   |
| 26) <b>ULC</b>       | - | Urząd Lotnictwa Cywilnego                                 |
| 27) <b>WL</b>        | - | Wydział Lotniczy  |
| 28) <b>WOL</b>       | - | Wydział Operacji Lotniczych                               |
| 29) <b>WTL</b>       | - | Wydział Techniki Lotniczej                                |
| 30) <b>ZBL</b>       | - | Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego                          |

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ADMINISTROWANIE I KONTROLA  
INSTRUKCJI OPERACYJNEJ**

IO-A 00-01-00  
Strona 12/18



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**III. Wykaz skrótów według nomenklatury lotniczej** (tekst w wersji oryginalnej i tłumaczenie na język polski).

<b>Skrót</b>	<b>Znaczenie (w języku angielskim)</b>	<b>Znaczenie (w języku polskim)</b>
A	Ampere	Amper
ABM	Abeam	Trawers / na trawersie
ABN	Aerodrome beacon	Radiolatarnia lotniskowa
AC	Alto cumulus	Altocumulus (chmura)
ACFT	Aircraft	Statek powietrzny
ADC	Air data computer	Komputer danych o parametrach lotu
ADF	Automatic direction finder	Radiolatarnia bezkierunkowa (odbiornik)
ADI	Altitude director indicator	Nadajnik pomiaru wysokości
AFIS	Aerodrome flight information service	Lotniskowa służba informacji powietrznej
AFM	Aircraft flight manual	Instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego
AGL	Above ground level	Nad poziomem terenu
ALT	Altitude	Wysokość bezwzględna
APCH	Approach	Podejście / zbliżanie
APT	Airport	Port lotniczy / lotnisko
APU	Auxiliary power unit	Dodatkowe źródło zasilania
ARR	Arrival	Przybycie / przylot
AS	Altostratus	Altostratus (chmura)
ASDA	Accelerate stop distance available	Rozporządzalna długość przerwano startu
AMSL	Above mean sea level	Ponad średni poziom morza
ATA	Actual time for arrival	Rzeczywisty czas przylotu
ATC	Air traffic control	Kontrola ruchu lotniczego
ATIS	Automatic terminal information service	Automatyczna służba informacji lotniskowej
ATO	Actual time overhead	Aktualny czas nad punktem
ATS	Air traffic services	Służby ruchu lotniczego
AWY	Airway	Droga lotnicza
AZM	Azimuth	Azymut
BRG	Bearing	Namiar
°C	Degrees Celsius	Stopień Celsjusza
CAS	Calibrated air speed	Kalibrowana prędkość powietrza
CAT	Clear air turbulence	Turbulencja czystego powietrza
CB	Cumulonimbus	Cumulonimbus (chmura)
CC	Cirrocumulus	Cirrokumulus (chmura)

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ADMINISTROWANIE I KONTROLA  
INSTRUKCJI OPERACYJNEJ**

IO-A 00-01-00  
Strona 13/18

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ		INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
CDU	Control display unit		Urządzenie wyświetlające dane
cg	Centre of gravity		Środek masy
CI	Cirrus		Cirrus (chmura)
cm	Centimetre		Centymetr
CO	Communications		Komunikacja
CP	Critical point		Punkt krytyczny
CS	Cirrostratus		Cirrostratus (chmura)
CTR	Control zone		Strefa kontrolowana
CU	Cumulus		Cumulus (chmura)
DA	Decision altitude		Wysokość bezwzględna decyzji
DC	Direct current		Prąd stały
DEG	Degrees		Stopnie
DEP	Departure		Odlot
DES	Descent		Zniżanie
DEST	Destination		Punkt docelowy / miejsce przeznaczenia
DEV	Deviation		Dewiacja lub odchylenie
DG	Direction gyroscope		Żyroskop kierunkowy
DH	Decision high		Odległość
DIST	Distance		Odległość
DME	Distance measurement equipment		Urządzenie do pomiaru odległości
DP	Dewpoint		Punkt rosy
DR	Dead reckoning		Zliczanie
DVOR	Doppler VOR		VOR dopplerowski
E	East		Wschód / dł. geogr. wsch.
EAS	Equivalent airspeed		Równoważna prędkość powietrzna
EAT	Expected approach time		Spodziewany czas podejścia
EFIS	Electronical flight instrument system		System elektronicznych wskaźników lotu
EGT	Exhaust gas temperature		Temperatura gazów wylotowych
EPR	Engine pressure ratio		Współczynnik sprężu silnika
ETA	Estimated time to arrival		Spodziewany / spodziewany czas przybycia
°F	Degrees Fahrenheit		Stopień Fahrenhaita
FAF	Final approach fix		Pozycja rozpoczęcia podejścia końcowego
FCST	Forecast		Prognoza pogody
FD	Flight director		Dyrektor lotów
FL	Flight level		Poziom lotu
FLT	Flight		Lot
FMS	Flight management system		System zarządzania lotami
FT	Feet		Stopa

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ADMINISTROWANIE I KONTROLA  
INSTRUKCJI OPERACYJNEJ**

IO-A 00-01-00  
Strona 14/19

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
Skrót	Znaczenie (w języku angielskim)	Znaczenie (w języku polskim)
FT / MIN	Feet per minute	Stopa na minutę
g	Gram	Gram
GAL	gallons	Galon
GND	Ground	Ziemia / teren
GP	Glide path	Ścieżka schodzenia
GPWS	Ground proximity warning system	System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi
GS	Ground speed	Prędkość względem ziemi
HDG	Heading	Kurs
hPa	Hectopascal	Hektopaskal
HR	Hours	Godziny
HT	Height	Wysokość
Hz	Hertz (cycles per second)	Hertz
IAS	Indicated airspeed	Mierzona prędkość powietrza
ILS	Instrument landing system	System lądowania wg wskazań przyrządów
IMC	Instrument meteorological conditions	Warunki meteorologiczne dla lotów wg przyrządów
IMP GAL	Imperial gallons	Galon angielski
INS	Inertial navigation system	Syst. nawigacji bezwładnościowej
INT	Intersection	Przecięcie
ISA	International standard atmosphere	Międzynarodowa atmosfera wzorcowa
ISOL	Isolated	Izolowany / separowany
J	Joule	Dżul
kg	Kilogram	Kilogram
kHz	Kilohertz	Kilohertz
km	Kilometre	Kilometr
kt	Knot	Węzeł (mila morska na godzinę)
kW	Kilowatt	Kilowat
LAT	Latitude	Szerokość geograficzna
LB	Pounds	Funt
LDG	Landing	Lądowanie
LEN	Lenght	Długość
LMC	Last minute change	Zmiana w ostatniej chwili
LMT	Local mean time	Średni czas lokalny
LONG	Longitude	Długość geograficzna
LT	Local time	Czas lokalny
LTD	Limited	Ograniczony

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

ADMINISTROWANIE I KONTROLA  
INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

IO-A 00-01-00  
Strona 15/19

Załącznik nr 3

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**00-02-00 SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN I POPRAWEK****00-02-01 SYSTEM WYDAWANIA INSTRUKCJI ORAZ WPROWADZANIA POPRAWEK I ZMIAN**

1. Wszelkie zmiany, uzupełnienia i poprawki w Dziale A Instrukcji Operacyjnej są wprowadzane zarządzeniem Komendanta Głównego Straży Granicznej. Dodatkowo w przypadku wątpliwości niżej wymienione rozdziały, podrozdziały i oddziały pod względem zmian mogą być przedstawione do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

IO-A 02-04-00 - Kierowanie operacjami;

IO-A 05-02-18 - Zasady i wymagania dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego (załoga lotnicza);

IO-A 05-03-06 - Zasady i wymagania dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego (personel pokładowy);

IO-A 08-01-02 - Minimalne wysokości lotów;

IO-A 08-01-03 - Procedura ustalania minimalnych wysokości dla lotów VFR;

IO-A 08-01-04 - Procedura ustalania minimalnych wysokości, poziomów dla lotów IFR;

IO-A 08-01-06 - Metody dla ustalania minimów operacyjnych, odpowiednio dla lotniska, lądowiska oraz innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań;

IO-A 08-01-11 - Masa i położenie środka masy;

IO-A 08-01-14 - Pokładowy dziennik techniczny;

IO-A 08-03-02 - Podstawowe procedury nawigacyjne;

IO-A 08-03-04 - Podstawowe procedury systemów ostrzegania o wysokości oraz wykonywania lotów przy zmniejszonej separacji pionowej (RVSM);

IO-A 08-04-00 - Loty w każdych warunkach meteorologicznych (AWO);

IO-A 08-05-00 - Operacje o wydłużonym zasięgu samolotów z dwoma turbinowymi zespołami napędowymi (ETOPS);

IO-A 08-06-00 - Zasady Korzystania z wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL/MEL) i wykazu odstępstw od konfiguracji podstawowej (CLD);

IO-A 09-00-00 - Materiały niebezpieczne i broń;

IO-A 15-23-00 - NOTOC Informacja dla dowódcy statku powietrznego;

IO-A 15-28-00 - Protokół „Sprawdzian z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)”;

IO-A 15-30-00 - Lista kontrolna przyjęcia (DGR);

2. Za opracowywanie, publikowanie i wprowadzanie do użytku poprawek i zmian do Działu A Instrukcji Operacyjnej oraz ich dystrybucję, odpowiedzialny jest Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi.

3. Wydanie poprawki lub zmiany równoznaczne jest z wydaniem nowej strony zawierającej w jej dolnej części kolejny numer zmiany i datę jej wydania.

4. „Rejestr poprawek i zmian” do Działu A Instrukcji Operacyjnej zamieszczony jest w oddziale 00-02-02.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-02-00 Strona 1/20
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**00-02-05 WYKAZ STRON OBOWIĄZUJĄCYCH**

Nr rozdziału	Nr str./ liczba stron	Nr zmiany	Data wydania
Strona tytułowa	1/2	1	15-12-2011
Strona zatwierdzeń	2/2	1	12-01-2009
Karta zatwierdzeń	1/4	1	12-01-2009
	2/4	5	15-12-2011
	3/4	5	15-12-2011
	4/4	5	15-12-2011
Spis treści	1/10	8	25-04-2019
	2/10	7	15-03-2016
	3/10	8	25-04-2019
	4/10	6	11-03-2013
	5/10	7	15-03-2016
	6/10	6	11-03-2013
	7/10	6	11-03-2013
	8/10	6	11-03-2013
	9/10	6	11-03-2013
	10/10	6	11-03-2013
IO-A 00-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 00-01-00	1/18	8	25-04-2019
	2/18	8	25-04-2019
	3/18	6	11-03-2013
	4/18	0	01-06-2008
	5/18	6	11-03-2013
	6/18	6	11-03-2013
	7/18	6	11-03-2013
	8/18	6	11-03-2013
	9/18	7	15-03-2016
	10/18	6	11-03-2013
	11/18	8	25-04-2019
	12/18	8	25-04-2019
	13/18	8	25-04-2019
	14/18	8	25-04-2019
	15/18	8	25-04-2019
	16/18	4	15-09-2010
	17/18	4	15-09-2010
	18/18	4	15-09-2010
IO-A 00-02-00	1/20	8	25-04-2019
	2/20	7	15-03-2016
	3/20	6	11-03-2013
	4/20	6	11-03-2013
	5/20	6	11-03-2013
	6/20	6	11-03-2013
	7/20	6	11-03-2013
	8/20	8	25-04-2019
	9/20	8	25-04-2019
	10/20	8	25-04-2019
	11/20	8	25-04-2019
	12/20	8	25-04-2019
	13/20	8	25-04-2019
	14/20	8	25-04-2019
	15/20	8	25-04-2019
	16/20	8	25-04-2019
	17/20	8	25-04-2019
	18/20	8	25-04-2019
	19/20	8	25-04-2019
	20/20	6	11-03-2013

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ADMINISTROWANIE I KONTROLA  
INSTRUKCJI OPERACYJNEJ**

IO-A 00-02-00  
Strona 8/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 01-00-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	8	25-04-2019
IO-A 01-01-00	1/10	8	25-04-2019
	2/10	8	25-04-2019
	3/10	8	25-04-2019
	4/10	8	25-04-2019
	5/10	8	25-04-2019
	6/10	8	25-04-2019
	7/10	8	25-04-2019
	8/10	8	25-04-2019
	9/10	8	25-04-2019
	10/10	8	25-04-2019
	11/11	8	25-04-2019
	12/12	8	25-04-2019
IO-A 01-02-00	1/6	8	25-04-2019
	2/6	8	25-04-2019
	3/6	8	25-04-2019
	4/6	8	25-04-2019
	5/6	8	25-04-2019
	6/6	7	15-03-2016
IO-A 01-03-00	1/26	7	15-03-2016
	2/26	7	15-03-2016
	3/26	8	25-04-2019
	4/26	7	15-03-2016
	5/26	7	15-03-2016
	6/26	7	15-03-2016
	7/26	7	15-03-2016
	8/26	7	15-03-2016
	9/26	7	15-03-2016
	10/26	7	15-03-2016
	11/26	8	25-04-2019
	12/26	7	15-03-2016
	13/26	7	15-03-2016
	14/26	7	15-03-2016
	15/26	8	25-04-2019
	16/26	8	25-04-2019
	17/26	7	15-03-2016
	18/26	7	15-03-2016
	19/26	7	15-03-2016
	20/26	7	15-03-2016
21/26	7	15-03-2016	
22/26	7	15-03-2016	
23/26	7	15-03-2016	
24/26	7	15-03-2016	
25/26	7	15-03-2016	
26/26	7	15-03-2016	
IO-A 01-04-00	1/4	5	15-12-2011
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	7	15-03-2016
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 01-05-00	1/2	3	15-06-2010
	2/2	3	15-06-2010
IO-A 02-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 02-01-00	1/4	7	15-03-2016
	2/4	7	15-03-2016
	3/4	7	15-03-2016
	4/4	7	15-03-2016
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>		IO-A 00-02-00 Strona 9/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 02-02-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 02-03-00	1/4	8	25-04-2019
	2/4	8	25-04-2019
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	8	25-04-2019
IO-A 02-04-00	1/4	7	15-03-2016
	2/4	7	15-03-2016
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	5	15-12-2011
IO-A 02-05-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-01-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-02-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-03-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-04-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-05-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-06-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	5	15-12-2011
IO-A 03-07-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 03-08-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-09-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 03-10-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-11-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 03-12-00	1/2	2	01-09-2009
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-13-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-14-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-15-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-16-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-17-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 03-18-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 03-19-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 04-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8		<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-02-00 Strona 10/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 04-01-00	1/6	8	25-04-2019
	2/6	8	25-04-2019
	3/6	8	25-04-2019
	4/6	8	25-04-2019
	5/6	8	25-04-2019
	6/6	8	25-04-2019
IO-A 04-02-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 04-03-00	1/2	2	01-09-2009
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 05-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 05-01-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 05-02-00	1/10	8	25-04-2019
	2/10	8	25-04-2019
	3/10	8	25-04-2019
	4/10	8	25-04-2019
	5/10	8	25-04-2019
	6/10	8	25-04-2019
	7/10	8	25-04-2019
	8/10	8	25-04-2019
	9/10	8	25-04-2019
	10/10	8	25-04-2019
IO-A 05-03-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	5	15-12-2011
IO-A 05-04-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	7	15-03-2016
IO-A 05-05-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 05-06-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 05-07-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 05-08-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	8	25-04-2019
IO-A 05-09-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 06-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 06-01-00	1/2	3	15-06-2010
	2/2	3	15-06-2010
IO-A 06-02-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	2	01-09-2009
	3/4	3	15-06-2010
	4/4	3	15-06-2010
IO-A 06-03-00	1/4	3	15-06-2010
	2/4	8	25-04-2019
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	2	01-09-2009
IO-A 07-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 07-01-00	1/4	8	25-04-2019
	2/4	8	25-04-2019
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8		<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-02-00 Strona 11/20



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 07-02-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 08-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 08-01-00	1/26	8	25-04-2019
	2/26	8	25-04-2019
	3/26	8	25-04-2019
	4/26	6	11-03-2013
	5/26	6	11-03-2013
	6/26	6	11-03-2013
	7/26	6	11-03-2013
	8/26	7	15-03-2016
	9/26	7	15-03-2016
	10/26	5	15-12-2011
	11/26	5	15-12-2011
	12/26	5	15-12-2011
	13/26	5	15-12-2011
	14/26	5	15-12-2011
	15/26	5	15-12-2011
	16/26	5	15-12-2011
	17/26	6	11-03-2013
	18/26	8	25-04-2019
	19/26	8	25-04-2019
	20/26	6	11-03-2013
	21/26	6	11-03-2013
	22/26	7	15-03-2016
	23/26	6	11-03-2013
	24/26	8	25-04-2019
	25/26	7	15-03-2016
	26/26	6	11-03-2013
IO-A 08-02-00	1/4	5	15-12-2011
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 08-03-00	1/12	6	11-03-2013
	2/12	3	15-06-2010
	3/12	3	15-06-2010
	4/12	6	11-03-2013
	5/12	3	15-06-2010
	6/12	7	15-03-2016
	7/12	7	15-03-2016
	8/12	3	15-06-2010
	9/12	6	11-03-2013
	10/12	6	11-03-2013
	11/12	6	11-03-2013
	12/12	6	11-03-2013
IO-A 08-04-00	1/2	3	15-06-2010
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 08-05-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 08-06-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	3	15-06-2010
	3/4	2	01-09-2009
	4/4	2	01-09-2009
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>		IO-A 00-02-00 Strona 12/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 08-07-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 08-08-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 09-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 09-01-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	3	15-06-2010
IO-A 09-02-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 09-03-00	1/16	3	15-06-2010
	2/16	3	15-06-2010
	3/16	6	11-03-2013
	4/16	3	15-06-2010
	5/16	6	11-03-2013
	6/16	3	15-06-2010
	7/16	3	15-06-2010
	8/16	3	15-06-2010
	9/16	3	15-06-2010
	10/16	3	15-06-2010
	11/16	5	15-12-2011
	12/16	3	15-06-2010
	13/16	5	15-12-2011
	14/16	5	15-12-2011
	15/16	6	11-03-2013
	16/16	5	15-12-2011
IO-A 10-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 10-01-00	1/4	8	25-04-2019
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 10-02-00	1/14	8	25-04-2019
	2/14	8	25-04-2019
	3/14	6	11-03-2013
	4/14	3	15-06-2010
	5/14	3	15-06-2010
	6/14	6	11-03-2013
	7/14	6	11-03-2013
	8/14	8	25-04-2019
	9/14	8	25-04-2019
	10/14	8	25-04-2019
	11/14	6	11-03-2013
	12/14	3	15-06-2010
	13/14	6	11-03-2013
	14/14	3	15-06-2010
IO-A 10-03-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 10-04-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 11-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 11-01-00	1/4	8	25-04-2019
	2/4	8	25-04-2019
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	8	25-04-2019
IO-A 12-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>		IO-A 00-02-00 Strona 13/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 12-01-00	1/8	8	25-04-2019
	2/8	5	15-12-2011
	3/8	6	11-03-2013
	4/8	6	11-03-2013
	5/8	6	11-03-2013
	6/8	8	25-04-2019
	7/8	6	11-03-2013
	8/8	6	11-03-2013
IO-A 12-02-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 12-03-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	0	01-06-2008
	3/4	0	01-06-2008
IO-A 10-03-00	4/4	0	01-06-2008
	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 12-04-00	1/4	0	01-06-2008
	2/4	0	01-06-2008
IO-A 12-04-00	3/4	0	01-06-2008
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 12-05-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 12-06-00	1/6	6	11-03-2013
	2/6	0	01-06-2008
	3/6	0	01-06-2008
	4/6	0	01-06-2008
	5/6	0	01-06-2008
IO-A 12-07-00	6/6	0	01-06-2008
	1/2	0	01-06-2008
IO-A 12-08-00	2/2	0	01-06-2008
	1/2	0	01-06-2008
IO-A 12-09-00	2/2	0	01-06-2008
	1/2	7	15-03-2016
IO-A 12-10-00	2/2	2	01-09-2009
	1/2	0	01-06-2008
IO-A 12-11-00	2/2	0	01-06-2008
	1/4	0	01-06-2008
	2/4	0	01-06-2008
	3/4	0	01-06-2008
IO-A 12-12-00	4/4	0	01-06-2008
	1/2	2	01-09-2009
	2/2	2	01-09-2009
IO-A 13-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 13-01-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 14-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 14-01-00	1/10	7	15-03-2016
	2/10	7	15-03-2016
	3/10	7	15-03-2016
	4/10	7	15-03-2016
	5/10	7	15-03-2016
	6/10	7	15-03-2016
	7/10	7	15-03-2016
	8/10	7	15-03-2016
	9/10	7	15-03-2016
10/10	7	15-03-2016	
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>		IO-A 00-02-00 Strona 14/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 14-02-00	1/10	7	15-03-2016
	2/10	7	15-03-2016
	3/10	7	15-03-2016
	4/10	7	15-03-2016
	5/10	7	15-03-2016
	6/10	7	15-03-2016
	7/10	7	15-03-2016
	8/10	7	15-03-2016
	9/10	7	15-03-2016
	10/10	6	11-03-2013
IO-A 14-03-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 14-04-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	8	25-04-2019
IO-A 14-05-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 14-06-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 14-07-00	1/16	8	25-04-2019
	2/16	8	25-04-2019
	3/16	8	25-04-2019
	4/16	8	25-04-2019
	5/16	8	25-04-2019
	6/16	8	25-04-2019
	7/16	8	25-04-2019
	8/16	8	25-04-2019
	9/16	8	25-04-2019
	10/16	8	25-04-2019
	11/16	8	25-04-2019
	12/16	8	25-04-2019
	13/16	8	25-04-2019
	14/16	8	25-04-2019
	15/16	8	25-04-2019
	16/16	1	12-01-2009
IO-A 14-08-00	1/4	6	11-03-2013
	2/4	0	01-06-2008
	3/4	0	01-06-2008
	4/4	0	01-06-2008
IO-A 14-09-00	1/10	7	15-03-2016
	2/10	6	11-03-2013
	3/10	5	15-12-2011
	4/10	5	15-12-2011
	5/10	5	15-12-2011
	6/10	6	11-03-2013
	7/10	5	15-12-2011
	8/10	5	15-12-2011
	9/10	5	15-12-2011
	10/10	0	01-06-2008
IO-A 14-10-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 14-11-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 14-12-00	1/6	6	11-03-2013
	2/6	5	15-12-2011
	3/6	3	15-12-2011
	4/6	5	15-12-2011
	5/6	5	15-12-2011
	6/6	5	15-12-2011
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>		IO-A 00-02-00 Strona 15/20

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
IO-A 15-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-01-00	1/2	3	15-06-2010
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-02-00	1/2	1	12-01-2009
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-03-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 15-04-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-05-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-06-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-07-00	1/4	7	15-03-2016
	2/4	7	15-03-2016
	3/4	5	15-12-2011
	4/4	5	15-12-2011
IO-A 15-08-00	1/4	7	15-03-2016
	2/4	7	15-03-2016
	3/4	5	15-12-2011
	4/4	5	15-12-2011
IO-A 15-09-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 15-10-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-11-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	8	25-04-2019
IO-A 15-12-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-13-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-14-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-15-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-16-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	1	12-01-2009
IO-A 15-17-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-18-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-19-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-20-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-21-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-A 15-22-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	6	11-03-2013
IO-A 15-23-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 15-24-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 15-25-00	1/2	3	15-06-2010
	2/2	1	12-01-2009
IO-A 15-26-00	1/2	3	15-06-2010
	2/2	3	15-06-2010
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>		IO-A 00-02-00 Strona 16/20

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>		<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
IO-A 15-27-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	2	01-09-2009
IO-A 15-28-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 15-29-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	5	15-12-2011
IO-A 15-30-00	1/2	5	15-12-2011
	2/2	5	15-12-2011

**00-02-06 ZASADY WPROWADZANIA ZMIAN TYMCZASOWYCH**

1. W Instrukcji Operacyjnej LSG nie stosuje się zmian tymczasowych.
2. Wszelkie kwestie dotyczące działalności operacyjnej niedoregulowane w Instrukcji Operacyjnej LSG wprowadza się do stosowania w Lotnictwie Straży Granicznej za pomocą poleceń (procedur) Kierownika Odpowiedzialnego wydawanych w drodze „Decyzji” oraz za pomocą „Biuletynów operacyjnych” (IO-A 02-02-00).

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-02-00 Strona 17/20
--	--	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**00-02-07 SYSTEM DYSTRYBUCJI INSTRUKCJI I KOLEJNYCH JEJ  
POPRAWEK I ZMIAN**

1. Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi jest osobą odpowiedzialną za opracowywanie, prowadzenie i aktualizację Wzorca Instrukcji Operacyjnej oraz ewentualnego przedstawiania projektów jej kolejnych zmian do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi odpowiada za prowadzenie Wykazu Użytkowników Instrukcji (zamieszczonego poniżej) oraz za dystrybucję każdej kolejnej zmiany do użytkowników objętych systemem dystrybucji.
3. Wszyscy użytkownicy Instrukcji Operacyjnej oznaczeni w poniższym Wykazie symbolem „(\*)” objęci są systemem dystrybucji zmian i poprawek do jej treści w postaci wymiennych stron. Pozostali użytkownicy otrzymują zmiany i poprawki w formie elektronicznej, na podstawie której dokonują aktualizacji posiadanych przez siebie egzemplarzy Instrukcji Operacyjnej.
4. Za aktualizację poszczególnych egzemplarzy Instrukcji odpowiedzialni są ich użytkownicy.

**WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW INSTRUKCJI**

Lp.	Nr egzemplarza	Użytkownik
1.	WZORZEC NR 1	Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi *
2.	WZORZEC NR 2	Zarezerwowano
3.	1	Zarezerwowano
4.	2	Zarezerwowano
5.	3	Zarezerwowano
6.	4	Zarezerwowano
7.	5	Zarezerwowano
8.	6	Zarezerwowano
9.	7	Komendant Śląskiego OSG
10.	8	Kierownik Odpowiedzialny*
11.	9	Kierownik Jakości
12.	10	Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej LSG
13.	11	Zarezerwowano
14.	12	Naczelnik I Wydziału Lotniczego LSG

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ</b>	IO-A 00-02-00 Strona 18/20
--	--	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>		<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
15.	13	Naczelnik II Wydziału Lotniczego LSG	
16.	14	Naczelnik III Wydziału Lotniczego LSG	
17.	15	Naczelnik III Wydziału Lotniczego LSG	
18.	16	Naczelnik IV Wydziału Lotniczego LSG	
19.	17	Komendant Nadwiślańskiego OSG	
20.	18	Komendant Morskiego OSG	
21.	19	Komendant Warmińsko-Mazurskiego OSG	
22.	20	Komendant Podlaskiego OSG	
23.	21	Komendant Nadbużańskiego OSG	
24.	22	Komendant Bieszczadzkiego OSG	
25.	23	Komendant Karpackiego OSG	
26.	24	Komendant Nadodrzańskiego OSG	
27.	25	Departamentu Porządku Publicznego MSWiA	
28.	26	Biuro Kontroli KGSG	
29.	27	Dyrektor Zarządu Granicznego KGSG	

Miejsce celowo pozostawiono puste



Załącznik nr 4

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

### **01-01-00 STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ**

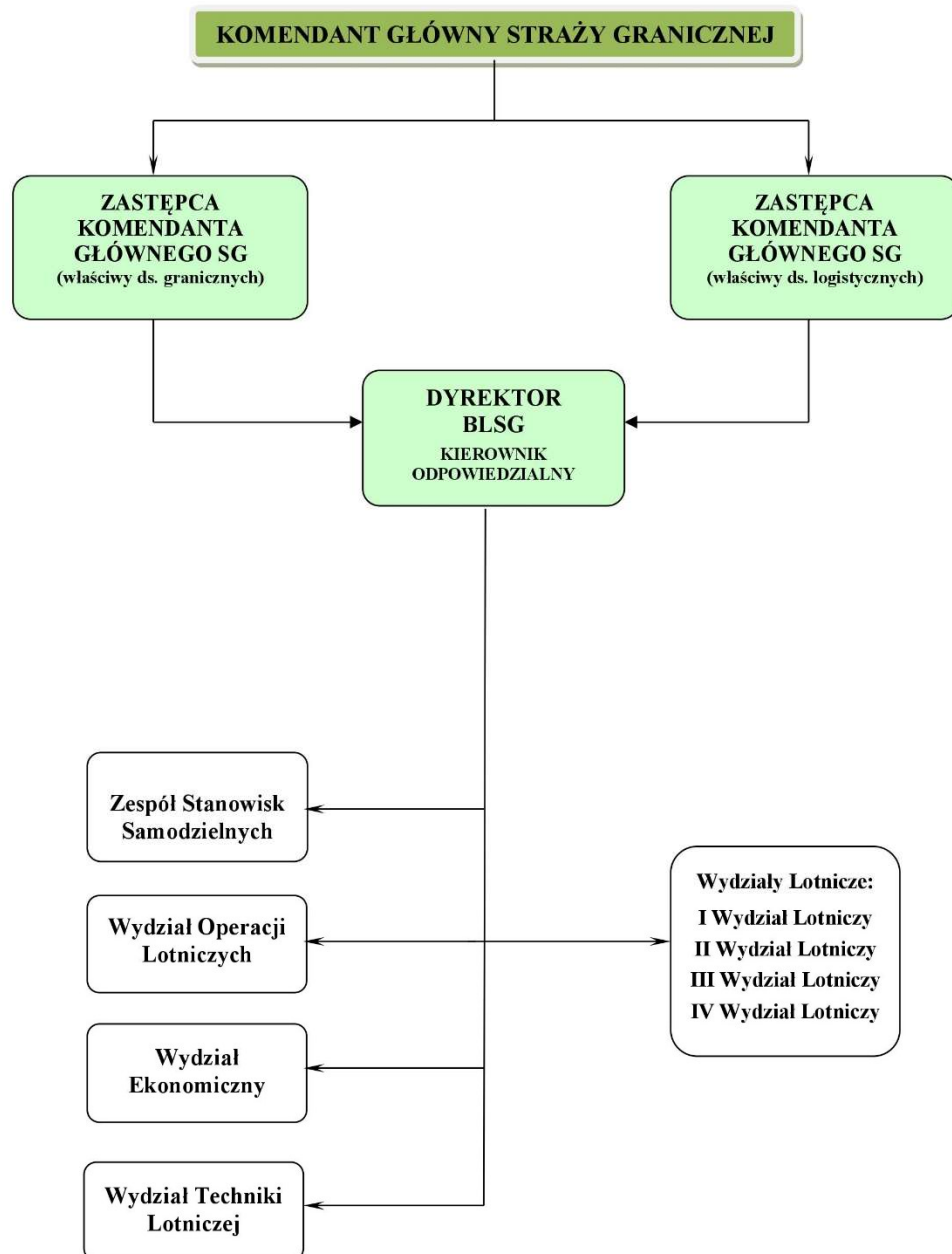
1. Struktura i zakres zadań LSG zostały określone w regulaminach organizacyjnych oraz innych uregulowaniach wprowadzonych zarządzeniami, decyzjami i wytycznymi Komendanta Głównego Straży Granicznej.
2. LSG jako organizacja lotnicza składa się z Biura Lotnictwa Straży Granicznej (BLSG), w skład którego wchodzi:
  - Dyrektor (Kierownik Odpowiedzialny),
  - Zespół Stanowisk Samodzielnych,
  - Wydział Operacji Lotniczych,
  - Wydział Techniki Lotniczej,
  - Wydział Ekonomiczny,
  - I Wydział Lotniczy,
  - II Wydział Lotniczy,
  - III Wydział Lotniczy,
  - IV Wydział Lotniczy.
3. Struktura LSG została przedstawiona w postaci schematów blokowych w rozdziałach od 01-01-01 do 01-01-03. W rozdziałach tych przedstawiono schemat organizacyjny, schemat operacyjny oraz schemat organizacji szkoleń.
4. W rozdziałach od 01-01-04 do 01-01-10 przedstawiono schematy organizacyjne poszczególnych wydziałów LSG.
5. Powyższa struktura może być modyfikowana w zależności od potrzeb operacyjnych Straży Granicznej na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 1.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-01-00 Strona 1/12
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-01 SCHEMAT ORGANIZACYJNY LSG



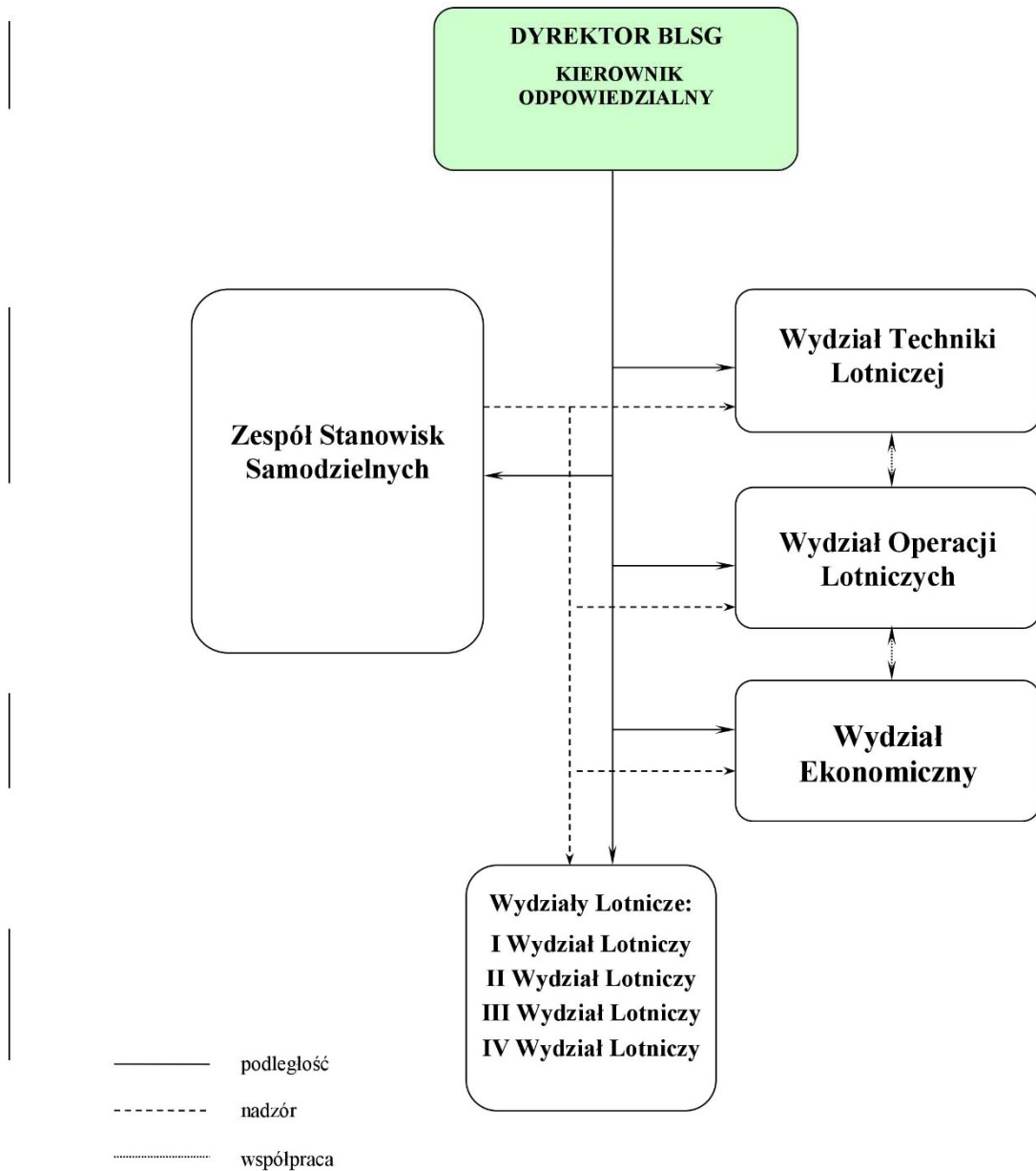
Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ORGANIZACJA I ZAKRESY  
ODPOWIEDZIALNOŚCI**

IO-A 01-01-00  
Strona 2/12

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

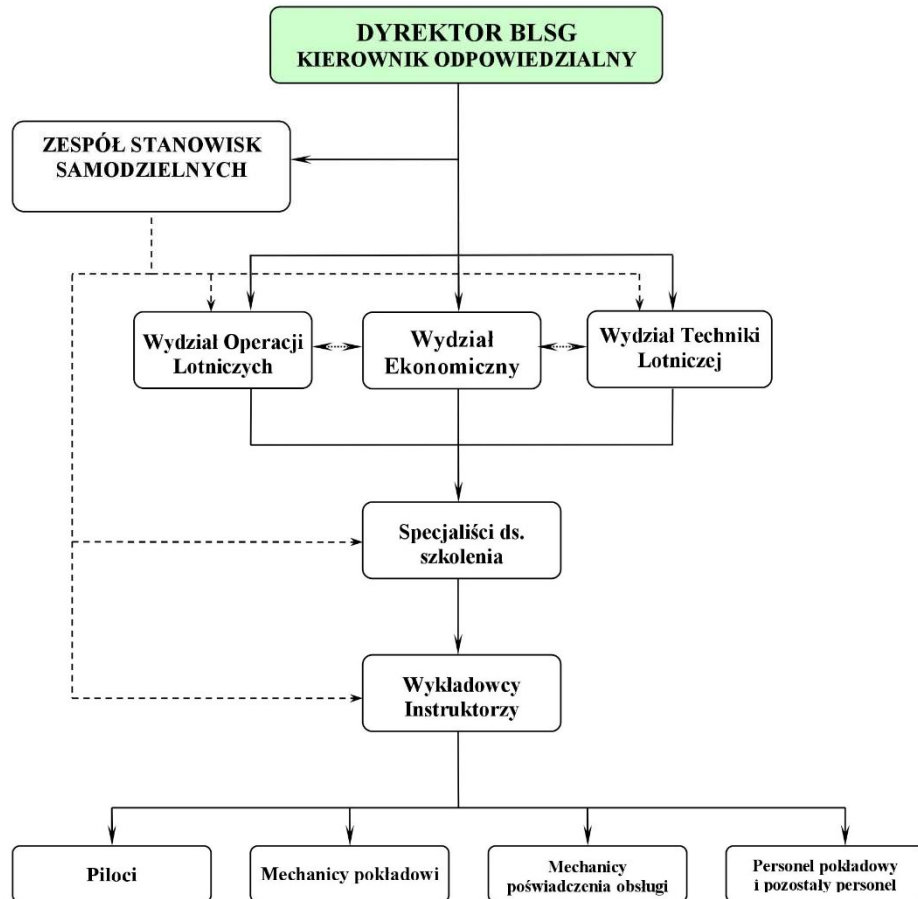
01-01-02 SCHEMAT OPERACYJNY LSG



Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-01-00 Strona 3/12
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-03 SCHEMAT ORGANIZACYJNY SZKOLEŃ W LSG



- podległość  
- - - nadzór  
..... współpraca

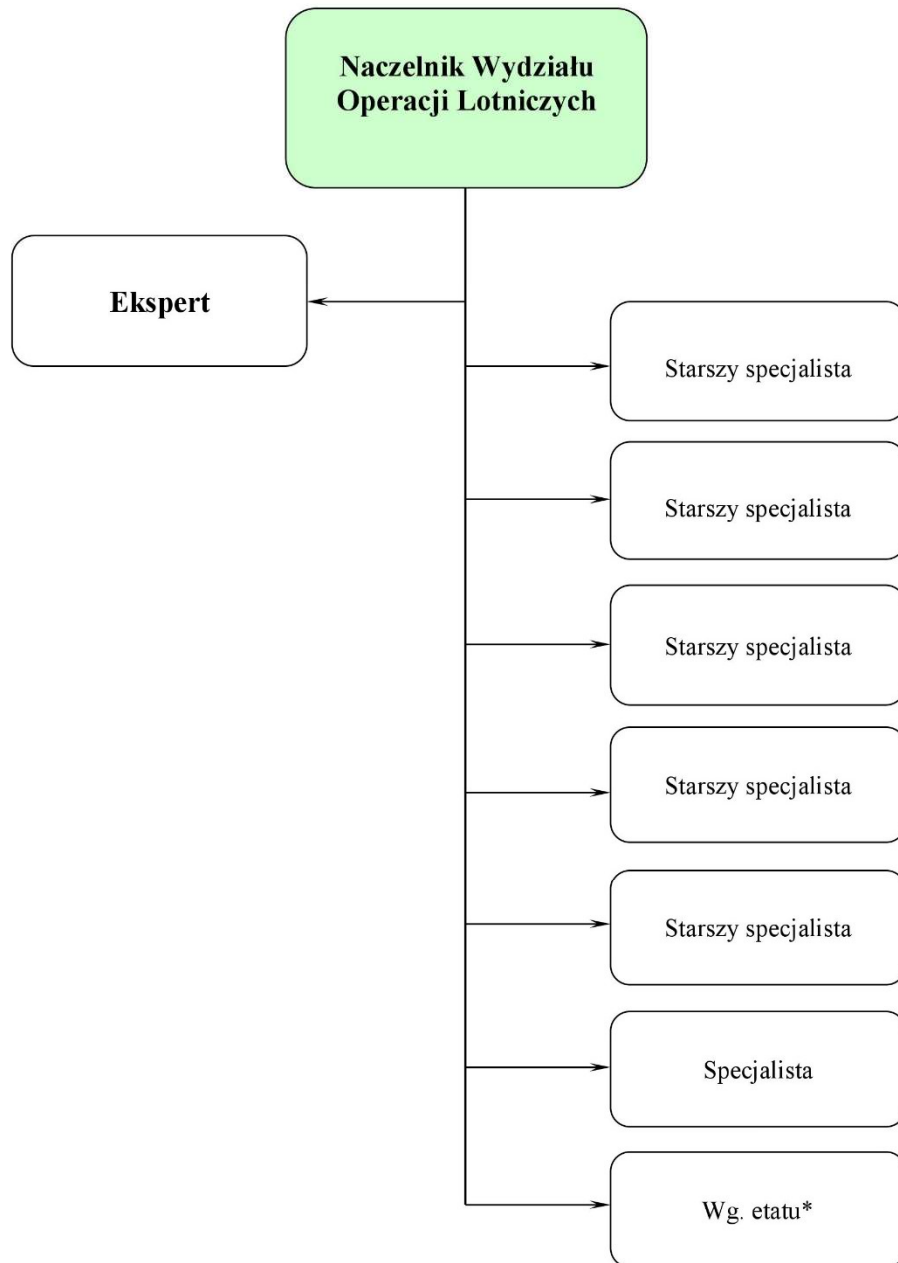
Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ORGANIZACJA I ZAKRESY  
ODPOWIEDZIALNOŚCI**

IO-A 01-01-00  
Strona 4/12

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-04 SCHEMAT ORGANIZACYJNY WYDZIAŁU OPERACJI LOTNICZYCH LSG

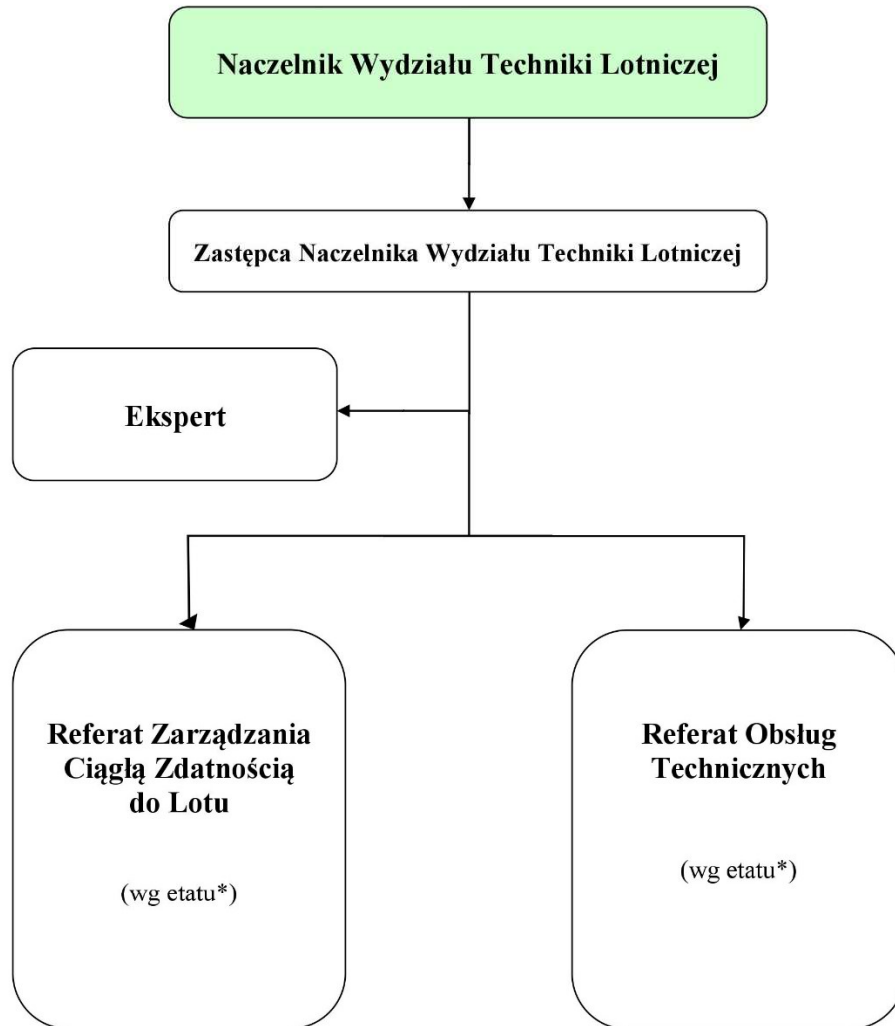


\* w zależności od prowadzonej działalności schemat organizacyjny wydziału ulega modyfikacjom.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI	IO-A 01-01-00 Strona 5/12
--	--	------------------------------

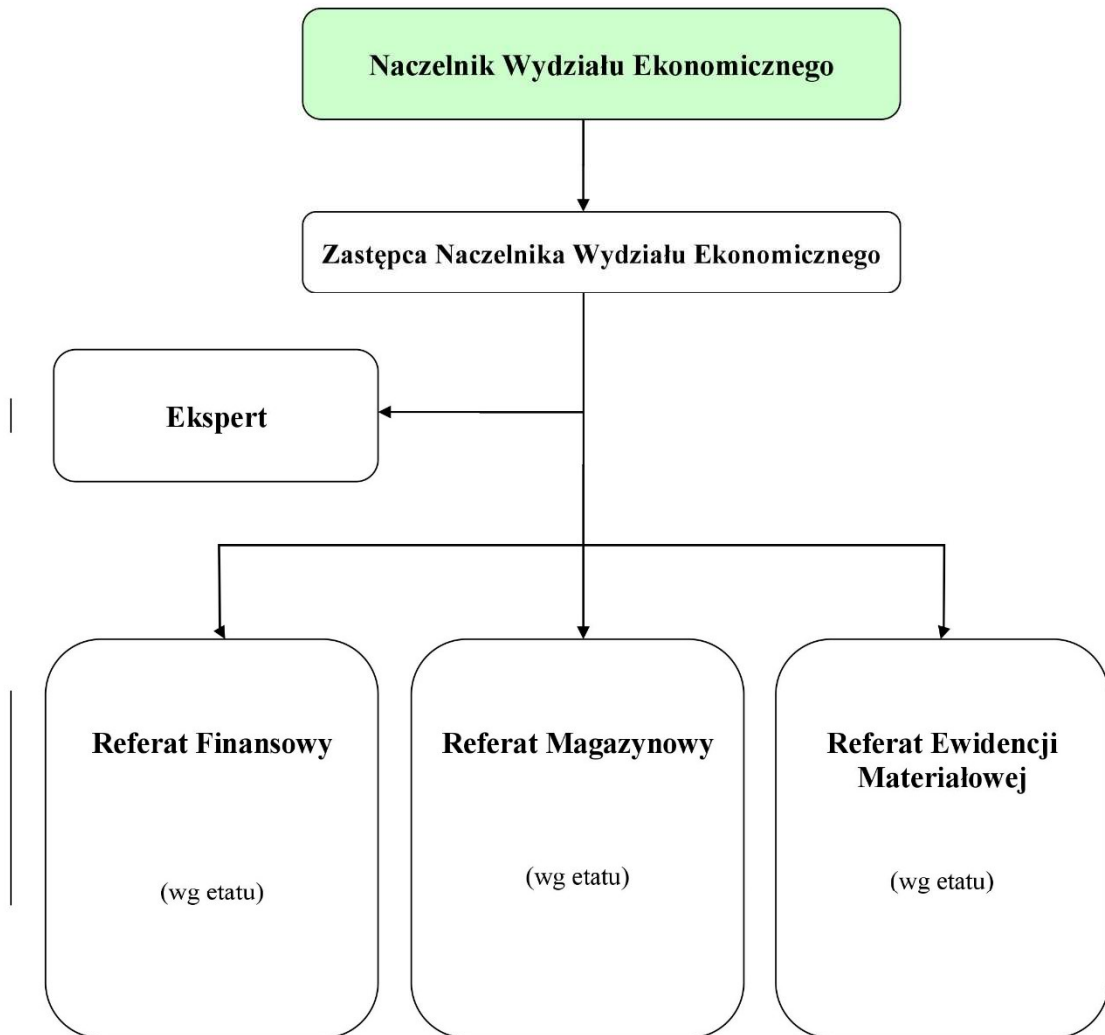
LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-05 SCHEMAT ORGANIZACYJNY WYDZIAŁU TECHNIKI LOTNICZEJ LSG



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

01-01-06 SCHEMAT ORGANIZACYJNY WYDZIAŁU EKONOMICZNEGO LSG



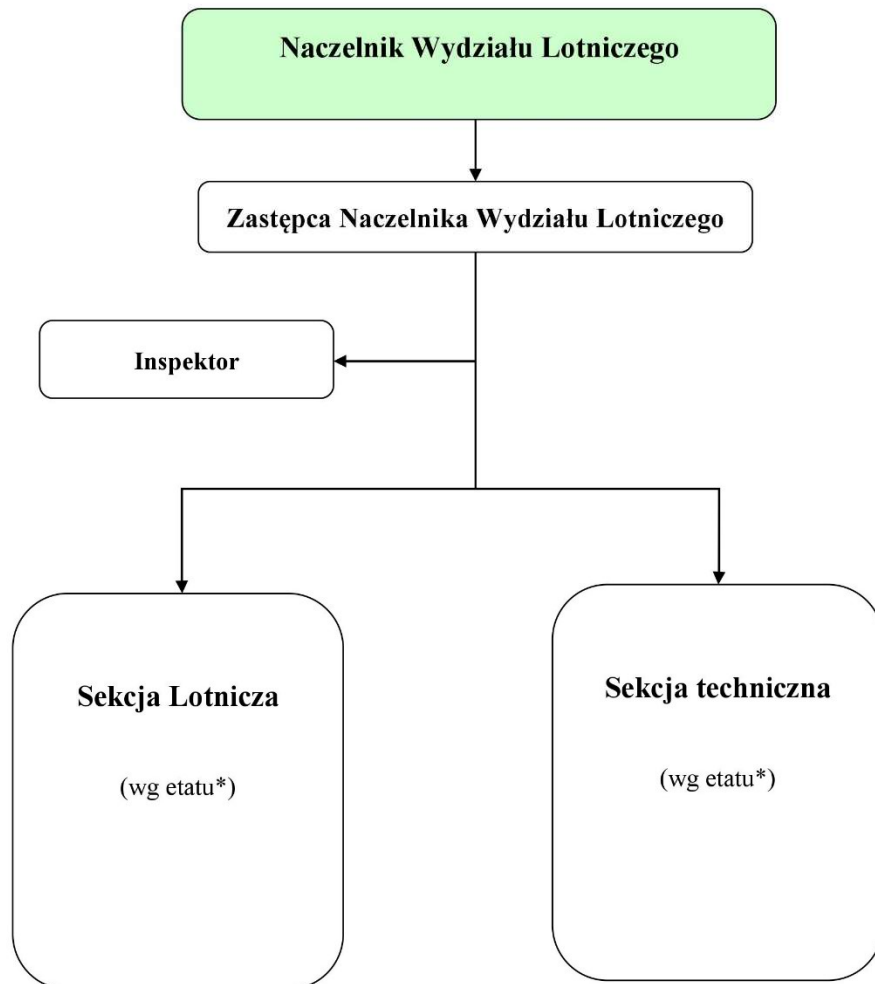
Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

ORGANIZACJA I ZAKRESY  
ODPOWIEDZIALNOŚCI

IO-A 01-01-00  
Strona 7/12

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-07 SCHEMAT ORGANIZACYJNY I WYDZIAŁU LOTNICZEGO

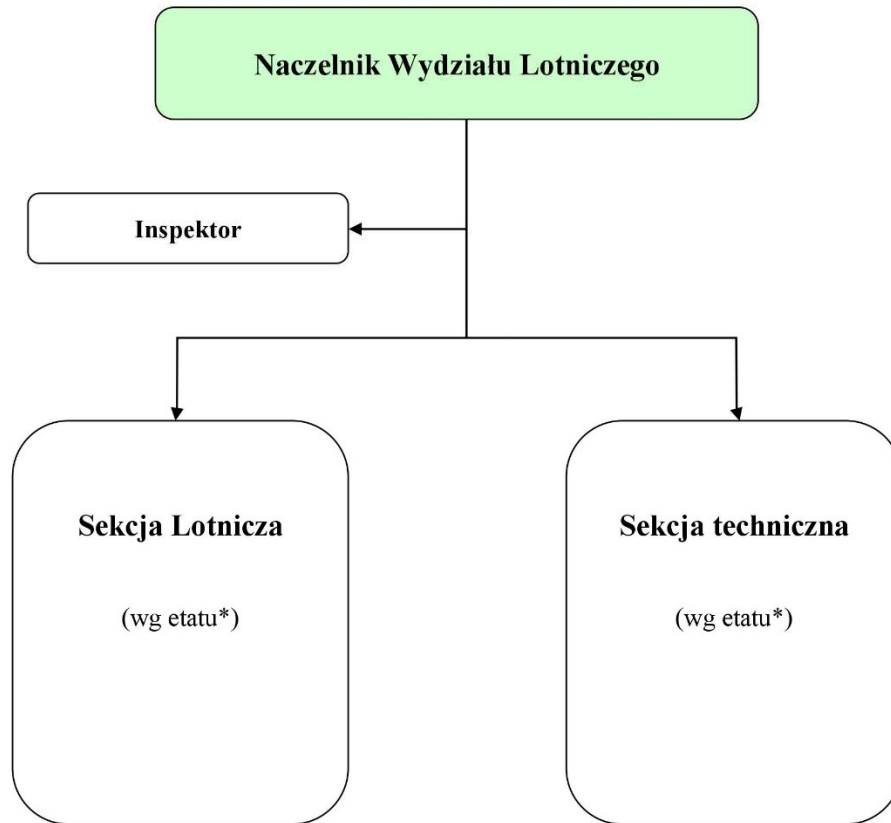


Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-01-00 Strona 8/12
--	--	------------------------------



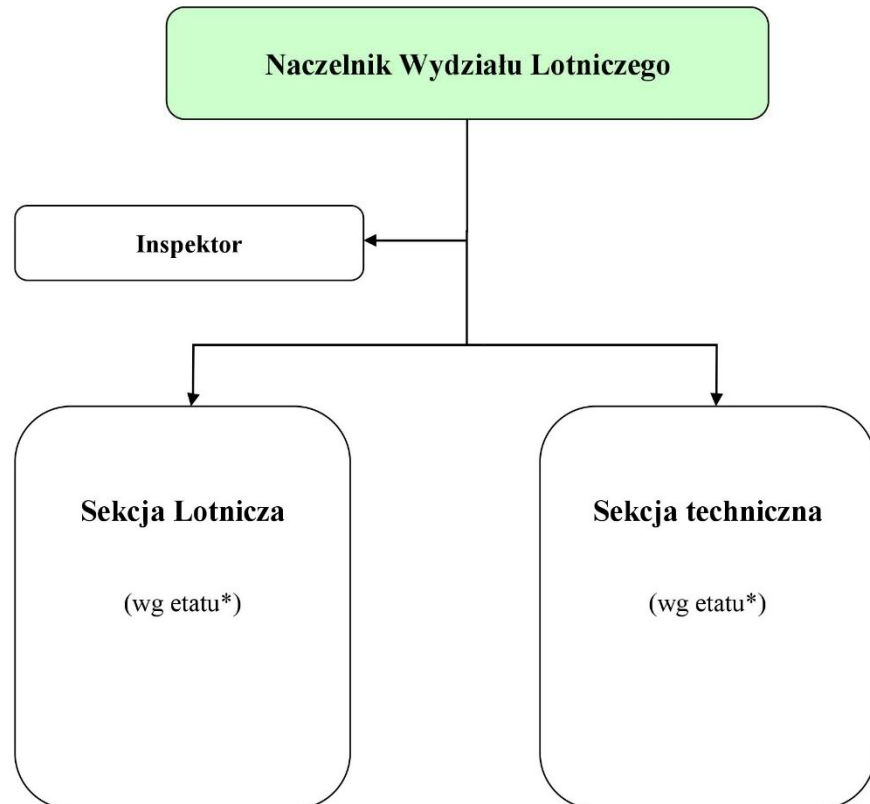
LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-08 SCHEMAT ORGANIZACYJNY II WYDZIAŁU LOTNICZEGO



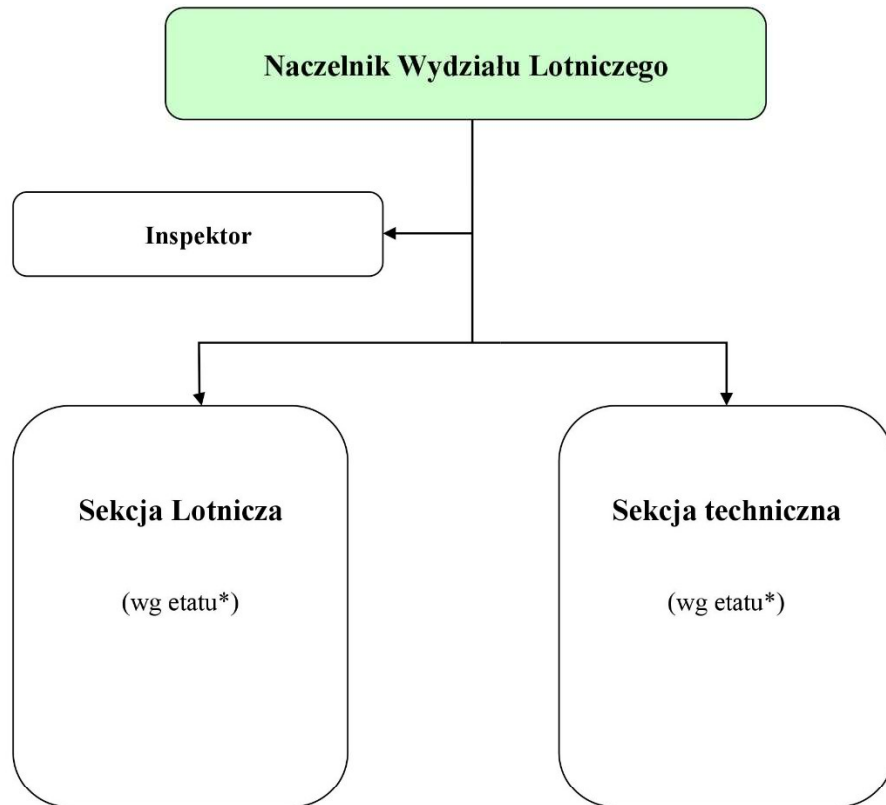
LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-09 SCHEMAT ORGANIZACYJNY III WYDZIAŁU LOTNICZEGO



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 01-01-10 SCHEMAT ORGANIZACYJNY IV WYDZIAŁU LOTNICZEGO



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-01-00 Strona 12/12
--	--	-------------------------------

Załącznik nr 5

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**01-02-00 NAZWISKA OSÓB NA STANOWISKACH FUNKCYJNYCH****01-02-01 WYKAZ STANOWISK FUNKCYJNYCH W LSG**

1. W poniższej tabeli przedstawiono stanowiska funkcyjne osób odpowiedzialnych w LSG za kierowanie i nadzorowanie operacji lotniczych, system zarządzania obsługą techniczną, system zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, system szkolenia załóg lotniczych, system jakości oraz bezpieczeństwo wykonywania lotów i zapobieganie wypadkom.

<b>L.p.</b>	<b>Stanowiska funkcyjne organizacji lotniczej LSG</b>
1.	Kierownik Odpowiedzialny
2.	Kierownik Jakości
3.	Szef Personelu Lotniczego
4.	Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi
5.	Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu
6.	Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej (Kierownik Obsługi Organizacji)
7.	Szef Bezpieczeństwa Lotniczego

- 1) Nazwiska osób na stanowiskach funkcyjnych w LSG wraz z danymi kontaktowymi oraz ich aktualizacja są ustalane przez Dyrektora BLSG w drodze decyzji.
- 2) Przyjmuje się zasadę, że:
- Dyrektor Biura Lotnictwa Straży Granicznej jest Kierownikiem Odpowiedzialnym,
  - Naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych jest Kierownikiem Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi,
  - Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej jest Kierownikiem Obsługi Liniowej i Hangarowej (Kierownikiem Obsługi Organizacji) lub Kierownikiem Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-02-00 Strona 1/6
--	--	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

2. Z uwzględnieniem „Podręcznika certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO)” dopuszcza się łączenie poszczególnych stanowisk SG z następującymi stanowiskami funkcyjnymi organizacji lotniczej LSG, zgodnie z poniższą tabelą:

<b>Lp.</b>	<b>Stanowisko SG</b>	<b>Stanowisko funkcyjne organizacji lotniczej LSG</b>
1.	Dyrektor BLSG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Odpowiedzialny</li> </ul>
2.	Dyrektor BLSG	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Odpowiedzialny,</li> <li>• Szef Personelu Lotniczego</li> </ul>
3.	Starszy Specjalista w Zespole Stanowisk Samodzielnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Jakości</li> </ul>
4.	Naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi</li> </ul>
5.	Naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi,</li> <li>• Szef Personelu Lotniczego</li> </ul>
6.	Ekspert Wydziału Operacji Lotniczych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szef Personelu Lotniczego</li> </ul>
7.	Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej</li> </ul>
8.	Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu</li> </ul>
9.	Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej,</li> <li>• Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu</li> </ul>
10.	Zastępca Naczelnika Wydziału Techniki Lotniczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu</li> </ul>
11.	Zastępca Naczelnika Wydziału Lotniczego	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej</li> </ul>
12.	Ekspert Koordynator Referatu Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu</li> </ul>
13.	Starszy Specjalista w Zespole Stanowisk Samodzielnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu</li> </ul>
14.	Starszy Specjalista w Zespole Stanowisk Samodzielnych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szef Bezpieczeństwa Lotniczego</li> </ul>

Przydział stanowisk funkcyjnych organizacji lotniczej LSG do poszczególnych stanowisk SG następuje poprzez ustalenie zakresów obowiązków i uprawnień w drodze decyzji właściwego przełożonego w Biurze Lotnictwa Straży Granicznej.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-02-00 Strona 2/6
--	--	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**01-02-02 KRYTERIA DOBORU OSÓB NA STANOWISKA FUNKCYJNE**

W LSG przyjmuje się, że oprócz kryteriów określonych do mianowania funkcjonariuszy Straży Granicznej na stanowiska służbowe zalecane są następujące kryteria doboru osób na stanowiska funkcyjne:

**1. Kierownik Odpowiedzialny:**

- Doświadczenie na stanowisku operacyjnym w zakresie planowania, przygotowania lub prowadzenia operacji lotniczych  
lub
- Doświadczenie na stanowisku w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu w organizacji lotniczej obsługi technicznej statków powietrznych  
lub
- Doświadczenie na stanowisku kierowniczym w zarządzaniu zasobami ludzkimi i sprzętowymi;
- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych oraz obsługi technicznej zgodnie z jego charakterystyką.

**2. Kierownik Jakości:**

- Szczegółowa znajomość wymagań aktualnych przepisów odnośnie prowadzenia operacji lotniczych PL-6, PART NCO, PART NCC, PART FCL;
- Szczegółowa znajomość wymagań aktualnych przepisów lotniczych odnośnie obsługi technicznej statków powietrznych oraz zarządzania ich ciągłą zdolnością do lotu PART M, PART 145, PART 147, PART 66;
- Uprawnienia, co najmniej audytora wewnętrznego systemu jakości ISO-9000, udokumentowane certyfikatem wydanym przez akredytowaną jednostkę certyfikującą;
- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych oraz obsługi technicznej zgodnie z jego charakterystyką;
- Ogólna znajomość osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych użytkowanych przez LSG typów statków powietrznych, potwierdzoną szkoleniami zapoznawczymi.

**3. Szef Personelu Lotniczego:**

- Ważna licencja pilota zawodowego (CPL), na co najmniej jednym typie aktualnie użytkowanego przez LSG statku powietrznego;
- 5 letnie doświadczenie w zakresie organizacji szkoleń lotniczych;
- Szczegółowa znajomość wymagań aktualnych przepisów odnośnie prowadzenia operacji lotniczych PL-6, PART NCO, PART NCC, PART FCL;
- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-02-00 Strona 3/6
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- Obszerna wiedza o zasadach i metodach szkolenia załóg lotniczych i personelu pokładowego;
- Szczegółowa znajomość osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych użytkowanych przez LSG typów statków powietrznych, potwierdzona szkoleniami zapoznawczymi.

4. Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi:

- Uprawnienia pilota (ważne lub wygasłe);
- 5 letnie doświadczenie w zakresie planowania, przygotowania lub prowadzenia operacji lotniczych;
- Szczegółowa znajomość wymagań aktualnych przepisów odnośnie prowadzenia operacji lotniczych PL-6, PART NCO, PART NCC, PART FCL;
- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych;
- Ogólna znajomość osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych użytkowanych przez LSG typów statków powietrznych, potwierdzona szkoleniami zapoznawczymi.

5. Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu:

- 5 letnie doświadczenie w przygotowaniu i wykonywaniu obsługi technicznej statków powietrznych lub zarządzaniu ich ciągłą zdatością do lotu;
- Szczegółowa znajomość wymagań aktualnych przepisów lotniczych odnośnie obsługi technicznej statków powietrznych oraz zarządzania ich ciągłą zdatością do lotu PART M, PART 145, PART 147, PART 66;
- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur zapewnienia obsługi technicznej zgodnie z jego charakterystyką;
- Ogólna znajomość wymagań dotyczących obsługi technicznej użytkowanych przez LSG typów statków powietrznych lub zarządzania ich ciągłą zdatością do lotu, potwierdzona szkoleniami zapoznawczymi.

6. Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej (Kierownik Obsługi Organizacji):

- Ważna licencja mechanika obsługi na co najmniej jednym typie aktualnie użytkowanego przez Lotnictwo Straży Granicznej statku powietrznego;
- 5 letnie doświadczenie w przygotowaniu i wykonywaniu obsługi technicznej statków powietrznych;
- Szczegółowa znajomość wymagań aktualnych przepisów lotniczych odnośnie obsługi technicznej statków powietrznych oraz zarządzania ich ciągłą zdatością do lotu PART M, PART 145, PART 147, PART 66;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-02-00 Strona 4/6
--	--	-----------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur zapewnienia obsługi technicznej zgodnie z jego charakterystyką;
- Ogólna znajomość wymagań dotyczących obsługi technicznej użytkowanych przez LSG typów statków powietrznych, potwierdzona szkoleniami zapoznawczymi.

7. Szef Bezpieczeństwa Lotniczego:

- Uprawnienia pilota (ważne lub wygasłe);
- 5 letnie doświadczenie w zakresie planowania, przygotowania lub prowadzenia operacji lotniczych;
- Ogólna znajomość wymagań aktualnych przepisów odnośnie prowadzenia operacji lotniczych;
- Ogólna znajomość istniejącej w LSG struktury organizacyjnej i zarządzania oraz stosowanych przez to lotnictwo zasad, metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych;
- Szkolenie w zakresie organizacji i metod badań zdarzeń lotniczych.

**01-02-03 ZASADY ZASTĘPOWANIA NACZELNIKA WYDZIAŁU OPERACJI LOTNICZYCH ORAZ OSÓB FUNKCYJNYCH W POSZCZEGÓLNYCH WYDZIAŁACH LOTNICZYCH**

1. Naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych w przypadku planowanej nieobecności w służbie wyznacza osobę lub osoby, które będą go zastępować w odpowiednim zakresie, poprzez wydanie decyzji.
2. W przypadku nieplanowanej nieobecności w służbie Naczelnika Wydziału Operacji Lotniczych lub nieobecności w siedzibie LSG przyjmuje się, że obligatoryjnie zastępuje go Ekspert Wydziału Operacji Lotniczych lub osoba wyznaczona decyzją Kierownika Odpowiedzialnego.
3. Naczelnik Wydziału Lotniczego w przypadku planowanej nieobecności w służbie wyznacza osobę, która będzie go zastępować poprzez wydanie decyzji. Przyjmuje się zasadę, że osoby te wyznaczane są według następującej kolejności:
  - 1) Z-ca Naczelnika Wydziału Lotniczego,
  - 2) Kierownik Sekcji Lotniczej,
  - 3) Kierownik Sekcji Technicznej.
4. W przypadku, gdy osobą zastępującą Naczelnika Wydziału Lotniczego jest jego Zastępca lub Kierownik Sekcji Technicznej, wówczas Naczelnik w przedmiotowej decyzji wyznacza dodatkową osobę, która będzie odpowiedzialna za wyznaczanie załogi statku powietrznego, według następującej kolejności:
  - 1) instruktor – pilot zawodowy,
  - 2) doświadczony pilot zawodowy.
5. W przypadku nieplanowanej nieobecności w służbie Naczelnika Wydziału Lotniczego przyjmuje się zasadę, że osoby wyszczególnione w ust. 2 pkt od 1 do 3 zastępują go obligatoryjnie, zgodnie z wykazaną kolejnością. Wówczas osoba zastępująca Naczelnika Wydziału Lotniczego (jeśli nie jest to Kierownik Sekcji Lotniczej WL) wyznacza dodatkową osobę, która będzie odpowiedzialna za wyznaczanie załogi statku powietrznego, według kolejności zawartej w ust. 4.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-02-00 Strona 5/6
--	--	-----------------------------

Załącznik nr 6

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

13. Przedkładanie Kierownikowi Odpowiedzialnemu półrocznego raportu dotyczącego stwierdzonych niezgodności.
14. Wnioskowanie do Kierownika Odpowiedzialnego o wstrzymywanie operacji lotniczych, po ujawnieniu niezgodności krytycznych z obowiązującymi procedurami do czasu ich usunięcia.
15. Wykonywanie, z zachowaniem przepisów, zadań lotniczych zgodnie z posiadanymi i uznawanymi w LSG uprawnieniami.

**Kierownik Jakości posiada uprawnienia do:**

1. Wnioskowania i opiniowania wniosków do Kierownika Odpowiedzialnego o wydanie, rozszerzenie, ograniczenie lub cofnięcie dla personelu lotniczego LSG upoważnień do obsługi sprzętu lotniczego.
2. Wnioskowania do Kierownika Odpowiedzialnego o wystąpienie do państwowego nadzoru lotniczego o zawieszenie lub cofnięcie uprawnień wynikających z licencji lotniczej w przypadkach przewidzianych w ustawie Prawo lotnicze.
3. Inicjowania rozwiązań organizacyjnych mających na celu usprawnienie funkcjonowania LSG
4. Reprezentowania LSG w zakresie swoich kompetencji przed organami nadzoru lotniczego.
5. Współpracy w zakresie swoich kompetencji z przedstawicielami organizacji lotnictwa cywilnego i wojskowego.
6. Zgłaszanie kandydatów na szkolenia w ramach podnoszenia kwalifikacji lotniczych i zawodowych personelu LSG.
7. Wykonywania czynności w trakcie badania zdarzeń lotniczych z udziałem statków powietrznych i personelu lotniczego lotnictwa służb porządku publicznego.
8. Inicjowania rozwiązań organizacyjnych mających na celu usprawnienie funkcjonowania LSG.
9. Nakazania osobom funkcyjnym wszczęcia działań korygujących stwierdzone nieprawidłowości i braki w obszarze bezpieczeństwa lotów.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-03-00 Strona 3/26
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

**01-03-06 KIEROWNIK OBSŁUGI LINIOWEJ I HANGAROWEJ (KIEROWNIK OBSŁUGI ORGANIZACJI)**

**W zakresie spraw związanych z obsługą techniczną realizowaną zgodnie z wymaganiami PART-145 Kierownik Obsługi Liniiowej i Hangarowej podlega bezpośrednio Kierownikowi Odpowiedzialnemu i odpowiada za:**

1. Sprawowanie nadzoru nad wymaganiami uzgodnionego planu usług technicznych na sprzęcie lotniczym i pomocniczym Lotnictwa Straży Granicznej z wykorzystaniem personelu i zasobów technicznych, którymi dysponuje Lotnictwo Straży Granicznej.
2. Wykonanie zgodnie z przepisami właściwymi dla Lotnictwa Straży Granicznej, planowych okresowych i sezonowych usług oraz przeglądów technicznych statków powietrznych, w ramach posiadanego zakresu zatwierdzenia.
3. Usuwanie niesprawności statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej.
4. Wykonanie dyrektyw zdatności i biuletynów serwisowych.
5. Bilansowanie i efektywne gospodarowanie zdolnością obsługową Lotnictwa Straży Granicznej.
6. Wymianę podzespołów w ramach posiadanego zakresu zatwierdzenia.
7. Rejestrację wszystkich operacji technicznych i prac obsługowych.
8. Zgłaszanie do kompetentnych władz oraz właściciela certyfikatu typu każdego stwierdzonego stanu, który spowodował lub mógł spowodować stan niebezpieczny, stwarzający poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
9. Poświadczanie zakresu wykonanej obsługi technicznej zleconej do wykonania przez pion zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
10. Koordynację i współdziałanie z sekcjami technicznymi wydziałów wykonujących obsługę liniową.
11. Udział w planowaniu zaopatrzenia w niezbędne środki materiałowe do wykonywania usług hangarowych statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej.
12. Ocenę: fachowości, aktualnej wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych oraz praktyki zawodowej technicznego licencjonowanego i nielicencjonowanego technicznego personelu Lotnictwa Straży Granicznej.
13. Właściwy podział pracy w obszarze podległego mu personelu z uwzględnieniem wymagań prawidłowej obsługi sprzętu lotniczego, dokumentacji, szkolenia oraz odbywania praktyki w obsłudze sprzętu.
14. Zapewnienie warunków do wykonywania prac technicznych, obsługowych zgodnie z zatwierdzonymi warunkami technicznymi, procedurami, technologiami i instrukcjami.

**Do zakresu obowiązków Kierownika Obsługi Liniiowej i Hangarowej należy w szczególności:**

1. Sprawowanie nadzoru nad wykonaniem zgodnie z przepisami właściwymi dla Lotnictwa Straży Granicznej, planowych okresowych i sezonowych usług oraz przeglądów technicznych statków powietrznych, w ramach posiadanego zakresu zatwierdzenia.
2. Sprawowanie nadzoru nad procesem usuwania niesprawności statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej w zakresie określonym w zatwierdzeniu.
3. Sprawowanie nadzoru nad wykonywaniem dyrektyw zdatności i biuletynów serwisowych.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-03-00 Strona 11/26
--	--	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

### **01-03-07 SZEF BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**Szef Bezpieczeństwa Lotniczego podlega bezpośrednio Kierownikowi Odpowiedzialnemu i merytorycznie Kierownikowi Jakości. Odpowiada za:**

1. Sprawowanie merytorycznego nadzoru nad działaniami związanymi z bezpieczeństwem lotów w LSG.
2. Współpracę z podmiotami lotniczymi lotnictwa cywilnego i państwowego w zakresie inicjowania i organizacji działań profilaktycznych mających wpływ na bezpieczeństwo lotów.
3. Badanie zdarzeń i formułowanie stosownych zaleceń.
4. Ocenę i rozpowszechnianie informacji dotyczących zdarzeń lotniczych.
5. Prowadzenie na bieżąco dokumentacji w zakresie bezpieczeństwa lotów LSG.

**Do zakresu obowiązków Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego należy w szczególności:**

1. Informowanie Kierownika Odpowiedzialnego o sprawach, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych.
2. Współpracę w zakresie swoich kompetencji z Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Departamentem Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz przedstawicielami innych organizacji lotnictwa cywilnego i państwowego.
3. Bezpośredni nadzór nad realizacją zaleceń profilaktycznych dotyczących bezpieczeństwa lotów opracowanych przez Zespół Bezpieczeństwa Lotów oraz zaleceń otrzymanych do realizacji w LSG od Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.
4. Opracowanie, wprowadzenie i aktualizacja „Programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom”.
5. Opracowanie, wprowadzenie i aktualizacja programu osiągnięcia i utrzymania „świadomości istniejącego ryzyka” przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych przez LSG operacjach lotniczych.
6. Przeprowadzanie audytów w obszarze bezpieczeństwa lotów.
7. Opracowanie i wdrożenie systemu meldowania zdarzeń, który zapewni zbieranie i ocenę raportów z zaistniałych zdarzeń lotniczych w celu identyfikacji występujących w LSG zagrożeń bezpieczeństwa i niekorzystnych trendów.
8. Ochronę przed identyfikacją źródeł informacji o nieprawidłowościach i brakach poprzez stworzenie systemu anonimowego ich zgłaszania.
9. Ocena i rozpowszechnianie dostępnych informacji dotyczących zdarzeń lotniczych i zagrożeniach, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów w LSG.
10. Analizę i ocenę informacji z urzędów rejestrujących dane i parametry lotu i opracowanie w oparciu o jej wyniki zaleceń profilaktycznych i ich rozpowszechnianie.
11. Przeprowadzanie analiz statystycznych gromadzonych danych i zarządzanie bazami danych dotyczących przekroczeń i zdarzeń lotniczych.
12. Okresowe i doraźne opracowanie raportów LSG.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-03-00 Strona 15/26
--	--	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

13. Archiwizowanie dokumentacji dotyczącej bezpieczeństwa lotów.
14. Nadzór nad procesem usuwania przez właściwe osoby funkcyjne stwierdzonych nieprawidłowości i braków.
15. Koordynowanie działań zmierzających do powołania komisji badających zdarzenia w LSG.
16. Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do powołania Komisji Badania Incydentów Lotniczych Lotnictwa Straży Granicznej, badającej zdarzenia zaistniałe w LSG.
17. Udział w składzie komisji badającej zdarzenia lotnicze w Straży Granicznej.
18. Sporządzanie protokołu z posiedzenia Zespołu Bezpieczeństwa Lotów i przesłanie do wszystkich naczelników wydziałów zaleceń w nim zawartych.
19. Opiniowanie aktów normatywnych i innych aktów prawnych Straży Granicznej w zakresie bezpieczeństwa lotów.
20. Opracowanie i aktualizacja procedur postępowania w przypadku ataku terrorystycznego na infrastrukturę wewnętrznych komórek organizacyjnych LSG i eksploatowany sprzęt lotniczy.
21. Podnoszenie kwalifikacji zawodowych z zakresu bezpieczeństwa lotów i ochrony LSG.
22. Wykonywanie zadań Kierownika Zarządzania Bezpieczeństwem/Kierownika Bezpieczeństwa (SM) w Ośrodku Szkolenia Lotniczego (ATO) Lotnictwa Straży Granicznej (w przypadku wyznaczenia do tej funkcji przez Kierownika Odpowiedzialnego).
23. Wykonywanie, z zachowaniem przepisów, zadań lotniczych zgodnie z posiadanymi i uznawanymi w LSG uprawnieniami.

**Szef Bezpieczeństwa Lotniczego posiada uprawnienia do:**

1. Wnioskowanie do Kierownika Jakości o nakazanie osobom funkcyjnym wszczęcia działań korygujących stwierdzone nieprawidłowości i braki w obszarze bezpieczeństwa lotów.
2. Inicjowania rozwiązań organizacyjnych mających na celu poprawę funkcjonowania LSG pod względem bezpieczeństwa lotów.
3. Reprezentowania LSG w zakresie swoich kompetencji przed Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, Departamentem Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz przedstawicielami innych organizacji lotnictwa cywilnego i państwowego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI</b>	IO-A 01-03-00 Strona 16/26
--	--	-------------------------------

Załącznik nr 7

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**02-02-00      SYSTEM PUBLIKOWANIA DODATKOWYCH INSTRUKCJI  
I INFORMACJI OPERACYJNYCH**

1. Wszystkie dodatkowe instrukcje, informacje i procedury operacyjne oraz szkoleniowe, jak również zmiany w obowiązujących przepisach i strukturze organizacyjnej, nie ujęte w Instrukcji Operacyjnej LSG, są opracowywane w Wydziale Operacji Lotniczych LSG i publikowane w postaci „Biuletynów operacyjnych”, jako uzupełnienie do tej instrukcji.
2. Każdy biuletyn operacyjny podlega zatwierdzeniu przez Kierownika Odpowiedzialnego.
3. Biuletyny operacyjne przesyłane są do Naczelników Wydziałów Lotniczych, którzy są odpowiedzialni za zapoznanie z nimi podległych funkcjonariuszy i pracowników zgodnie z zapisami zawartymi w biuletynie.
4. Razem z każdym nowo wydanym biuletynem do wiadomości Naczelników Wydziałów Lotniczych przekazywana jest informacja na temat wszystkich biuletynów operacyjnych aktualnie obowiązujących w LSG. Dodatkowo wszystkie obowiązujące biuletyny operacyjne są publikowane na stronie intranetowej LSG.
5. W przypadku wycofania biuletynu operacyjnego z użytku informacja na ten temat przekazywana jest do wiadomości Naczelników Wydziałów Lotniczych.
6. W LSG przyjmuje się zasadę, że wszystkie zagadnienia regulowane w przedmiotowych biuletynach w miarę możliwości wprowadzane są do Instrukcji Operacyjnej LSG w trakcie wydawania jej kolejnych zmian.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY</b>	IO-A 02-02-00 Strona 1/2
--	--	-----------------------------

Załącznik nr 8

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	---------------------------------

## **02-03-00 ZAPOBIEGANIE WYPADKOM I PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW**

### **02-03-01 Program dla osiągnięcia i utrzymania świadomości ryzyka przez cały personel związany z operacjami lotniczymi.**

1. W Straży Granicznej został opracowany i wprowadzony do stosowania program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom stanowiący załącznik do niniejszej Instrukcji Operacyjnej. Za opracowanie i nadzór nad realizacją programu odpowiada Szef Bezpieczeństwa Lotów.
2. Program Bezpieczeństwa Lotów i Zapobiegania Wypadkom w LSG (PBL) zawiera wskazówki dotyczące badania zdarzeń lotniczych, określa system bezpieczeństwa lotów, wykrywania i przeciwdziałania zagrożeniom, komunikacji z załogami lotniczymi, procedury powiadamiania i meldowania o zdarzeniach lotniczych oraz zasady prowadzenia ich ewidencji.
3. Realizowane w lotnictwie SG przedsięwzięcia dla osiągnięcia bezpieczeństwa i utrzymania świadomości ryzyka mają na celu uświadomienie wszystkim funkcjonariuszom i pracownikom zaangażowanym w organizację i wykonanie operacji lotniczych związku kwalifikacji, doświadczenia i posiadanych umiejętności z ryzykiem ponoszonym przy podejmowaniu decyzji związanych z realizacją konkretnych zadań lotniczych.

**Podstawowym priorytetem obowiązującym w lotnictwie SG jest podejmowanie wszystkich decyzji związanych z organizacją i wykonaniem operacji lotniczych bez zbędnego ryzyka mogącego mieć wpływ na bezpieczeństwo osób lub sprzętu.**

Każdemu nowo zatrudnionemu funkcjonariuszowi lub pracownikowi zaangażowanemu w organizację i wykonanie operacji lotniczych w ramach szkolenia stanowiskowego udzielany jest instruktaż mający na celu uświadomienie ryzyka związanego z podejmowaniem decyzji związanych z operacjami lotniczymi.

### **02-03-02 Metody oceniania zdarzeń lotniczych oraz publikowanie informacji o podejmowanych działaniach.**

1. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy mający miejsce w LSG zgodnie z rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 717 wraz z późniejszymi zmianami), jest przedmiotem badania przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Inne incydenty lotnicze, w przypadku odstąpienia od ich badania przez KBWL LP są badane przez Komisję Badania Incydentów Lotnictwa Straży Granicznej (KBI LSG).
2. KBWL LP, w skład której wchodzi między innymi specjaliści SG, powołuje w drodze decyzji Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, z dniem następującym po upływie kadencji dotychczasowej KBWL LP, na okres jednego roku.
3. Członków zespołu badawczego KBWL LP do badania poszczególnych wypadków lotniczych lub poważnych incydentów lotniczych powołuje Przewodniczący KBWL LP.
4. Członków KBI LSG do badania innych incydentów lotniczych w przypadku odstąpienia od ich badania przez KBWL LP powołuje Komendant Główny Straży Granicznej, na okres jednego roku.
5. Wykaz specjalistów powoływanych do KBI LSG zatwierdzany jest przez Zastępcę Komendanta Głównego Straży Granicznej nadzorującego komórkę organizacyjną KGSG właściwą ds. lotnictwa.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY</b>	IO-A 02-03-00 Strona 1/4
--	--	-----------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

6. Wyniki badań KBI LSG, przedstawione w karcie incydentu lotniczego (zgodnie z wzorem podanym w 15-25-00) zatwierdza Kierownik Odpowiedzialny.
7. W LSG funkcjonuje Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego (ZBL), który prowadzi ciągły nadzór nad całokształtem zagadnień związanych z bezpieczeństwem wykonywania operacji lotniczych w Straży Granicznej. W skład ZBL wchodzi:
  - 1) Przewodniczący – Szef Bezpieczeństwa Lotniczego;
  - 2) Sekretarz – Kierownik Jakości;
  - 3) Członkowie:
    - a) Szef Personelu Lotniczego;
    - b) Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi;
    - c) Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu;
    - d) Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej (Kierownik Obsługi Organizacji);
    - e) Naczelnicy Wydziałów Lotniczych;
8. Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego okresowo (co najmniej raz na kwartał) ocenia stan bezpieczeństwa w LSG oraz formułuje zalecenia w tym względzie, które po zaakceptowaniu przez Kierownika Odpowiedzialnego adresowane są do osób odpowiedzialnych. Dopuszcza się przeprowadzanie posiedzeń ZBL w niepełnym składzie – każdorazowo skład uczestników posiedzeń ZBL ustalany jest przez jego przewodniczącego. Przyjmuje się jednak zasadę, że co najmniej jedno posiedzenie ZBL każdego roku musi odbyć się w pełnym jego składzie.
9. Szef Bezpieczeństwa Lotniczego:
  - 1) jest odpowiedzialny za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom,
  - 2) posiada uprawnienia do nakazania osobom funkcyjnym lub służbom w Lotnictwie Straży Granicznej, wszczęcia działań korygujących w zakresie bezpieczeństwa lotów w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub braków,
  - 3) prowadzi bieżącą analizę zgłoszonych niesprawności i zdarzeń lotniczych oraz inicjuje działania profilaktyczne w zakresie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w Straży Granicznej,
  - 4) ma obowiązek bezzwłocznie przekazywać personelowi operacyjnemu ustalenia dotyczące wypadków i incydentów lotniczych po określeniu przyczyny ich powstania, w formie pisemnej, w celu zapoznania i realizacji zaleceń profilaktycznych,
  - 5) prowadzi ewidencję zdarzeń lotniczych zaistniałych w lotnictwie Straży Granicznej,
  - 6) niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia lotniczego przekazuje informację o tym zdarzeniu Kierownikowi Odpowiedzialnemu
10. Szef Bezpieczeństwa Lotniczego podlega bezpośrednio pod Kierownika Odpowiedzialnego i merytorycznie pod Kierownika Jakości. Skuteczność działań podejmowanych przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego jest kontrolowana przez Kierownika Odpowiedzialnego poprzez Kierownika Jakości.
11. Za realizację powypadkowych zaleceń profilaktycznych lub działań mających na celu eliminowanie zagrożeń mogących mieć wpływ na wykonywanie operacji lotniczych w Wydziałach Lotniczych odpowiedzialni są Naczelnicy Wydziałów.
12. Procedury powiadamiania i meldowania o zdarzeniach lotniczych statków powietrznych LSG oraz innych statków powietrznych na odcinkach odpowiedzialności służbowej Oddziałów zostały opisane w rozdziale 11-01-00.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY</b>	IO-A 02-03-00 Strona 2/4
--	--	-----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

13. Prokuraturę powiadamia przewodniczący komisji powołanej do badania zdarzenia lotniczego, jeżeli w trakcie badania tego zdarzenia zaistnieje podejrzenie, że został on spowodowany czynem prawnie zabronionym.

**02-03-03 Metody i procedury prowadzenia obiektywnej kontroli lotów (OKL) przy wykorzystaniu pokładowych rejestratorów lotów (FDR/CVR) i programu bieżącego monitorowania bezpieczeństwa lotów.**

1. Dla celów nadzoru nad bezpieczeństwem w LSG prowadzona jest kontrola, analiza i archiwizowanie niżej wymienionej dokumentacji:

- 1) wszelkich dokumentów otrzymanych przed lotem, zapisów dokonywanych w trakcie operacji lotniczych, prognoz pogody, arkuszy załadowania, NOTAM-ów itp.
- 2) zapisów z pokładowych rejestratorów lotu w przypadku statków powietrznych wyposażonych w tego typu urządzenia.
- 3) zapisów z innych urządzeń przeznaczonych do rejestracji przebiegu lotu.

Obowiązek przekazania ww. dokumentacji Naczelnikowi Wydziału Lotniczego LSG ciąży na dowódcy statku powietrznego.

Zapisy rejestratorów muszą być odczytywane z taką częstotliwością by można było przeanalizować każdy wykonany lot zanim dojdzie do „nadpisania parametrów”. Zapisy parametrów lotu są archiwizowane na nośnikach elektronicznych w poszczególnych Wydziałach Lotniczych. Zapisy z lotów Naczelnika Wydziału Lotniczego oraz pozostałych pilotów analizuje Kierownik Sekcji Lotniczej WL, natomiast zapisy lotów Kierownika Sekcji Lotniczej WL analizuje Naczelnik Wydziału Lotniczego. Analizy te wraz z zapisami są przekazywane starszemu specjalście ds. bezpieczeństwa lotów, który prowadzi statystyczną analizę przekroczeń parametrów eksploatacyjnych statku powietrznego i wypracowuje związane z tym zalecenia profilaktyczne. W przypadku, gdy przekroczenia parametrów mają charakter rażącego naruszenia przepisów lotniczych Naczelnik Wydziału Lotniczego powiadamia o tym fakcie Szefa Personelu Lotniczego.

2. Dodatkowo w ramach nadzoru nad bezpieczeństwem przebiegu wykonanych operacji lotniczych dokonuje się systematycznych przeglądów „zapisów lotu” zarejestrowanych na systemach obserwacji lotniczej (jeżeli statek powietrzny SG wyposażony jest w system obserwacji lotniczej z możliwością rejestracji obrazu i dźwięku). Przeglądy takie wykonuje się według niżej podanych zasad:

- 1) Zapisy lotów Naczelnika Wydziału Lotniczego oraz pozostałych pilotów przegląda Kierownik Sekcji Lotniczej WL, z kolei zapisy lotów Kierownika Sekcji Lotniczej WL przegląda Naczelnik Wydziału Lotniczego.
- 2) Przeglądy zapisów lotu dokumentowane są w formie tabelarycznej, według wzoru zamieszczonego poniżej (odrębny skoroszyt – zarejestrowany przez Naczelnika WL):

L.p.	Data przeglądu zapisu lotu	Opis wykonanego lotu (data, godzina startu, godzina lądowania, dowódca statku powietrznego)	Uwagi (w ramach przeglądu zapisów lotu) dotyczące ewentualnych naruszeń przepisów lotniczych, procedur operacyjnych i prowadzenia korespondencji radiowej

- 3) W razie stwierdzenia naruszeń przepisów lotniczych, zasad bezpieczeństwa lotu, procedur operacyjnych i prowadzenia korespondencji radiowej, osoba dokonująca przeglądu zapisu lotu informuje Specjalistę ds. Bezpieczeństwa Lotów LSG o zaistniałej sytuacji z pominięciem drogi służbowej.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY</b>	IO-A 02-03-00 Strona 3/4
--	--	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

- 4) Zapisy lotów zarejestrowanych na systemach obserwacji lotniczej należy przechowywać w Wydziale Lotniczym przez okres 6 miesięcy od daty wykonania lotu.

Uwaga: Pod pojęciem „systematyczny przegląd” należy rozumieć losowo wybrany lot (minimum 1 lot w miesiącu dla każdego pilota). Przegląd powinien odbywać się ze szczególnym zwróceniem uwagi na przestrzeganie aktualnych przepisów lotniczych, procedur operacyjnych i prowadzenia korespondencji radiowej.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY</b>	IO-A 02-03-00 Strona 4/4
--	--	-----------------------------

Załącznik nr 9

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- e) dokonanie obliczeń masy i wyważenia statku powietrznego,
- f) sprawdzenie kompletności dokumentów lotu,
- g) wypełnienie Zlecenia na lot;
- 4) dokonanie uzgodnień odnośnie wykorzystania dostępnych służb zabezpieczających operację.

Powyższe czynności można przeprowadzić za pomocą dostępnych w Wydziałach Lotniczych publikacji (specjalistycznych programów komputerowych) oraz środków łączności.

#### **02-04-05 SPRAWOWANIE BEZPOŚREDNIEGO NADZORU NAD PRZEBIEGIEM OPERACJI**

1. Naczelnik WL lub Kierownik Sekcji Lotniczej w trakcie monitorowania operacji lotniczych ma możliwość wykorzystywania następujących źródeł informacji o przebiegu lotu:
  - 1) z właściwego organu ruchu lotniczego;
  - 2) kontakt telefoniczny bezpośrednio z dowódcą załogi;
  - 3) z organów ruchu lotniczego innych lotnisk związanych z daną operacją;
  - 4) z innych źródeł (użytkownicy obiektów związanych z daną operacją np. Placówki Straży Granicznej, jednostek pływających, itp.).
2. Każdy lot operacyjny wykonywany w LSG nadzorowany jest przez służby dyżurne operacyjne odpowiednich jednostek lub komórek organizacyjnych Straży Granicznej. Dowódca statku powietrznego odpowiedzialny jest za zgłoszenie startu i lądowania do dyżurnego operacyjnego właściwego dla miejsca stacjonowania statku powietrznego. Obowiązkowemu zgłaszaniu podlega również fakt wlotu i opuszczenia poszczególnych rejonów odpowiedzialności do właściwych miejscowo dyżurnych operacyjnych lub kierowników służb dyżurnych.
3. W przypadkach wątpliwych lub niejednoznacznych osobą upoważnioną do rozstrzygania w kwestiach operacji lotniczych jest Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY</b>	IO-A 02-04-00 Strona 3/4
--	--	-----------------------------

Załącznik nr 10

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**04-01-00 SKŁAD ZAŁOGI**

1. W LSG obowiązuje zasada, że we wszystkich rodzajach lotów skład załogi statku powietrznego nie może być mniejszy niż określony w Instrukcji Użytkowania w Locie.
2. Członkowie załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego muszą posiadać ważne licencje i stosowne uprawnienia lotnicze, aktualne badania lotniczo-lekarskie oraz aktualne kontrole wiadomości i umiejętności lotniczych, wpisane do osobistych książek lotów, właściwe do pełnionej funkcji w załodze oraz rodzaju i zadania lotu.
3. Członek załogi statku powietrznego zobowiązany jest do wykonywania swoich obowiązków służbowych zgodnie z:
  - 1) przepisami ustawy Prawo Lotnicze;
  - 2) przepisami wykonawczymi do ustawy Prawo Lotnicze;
  - 3) przepisami obowiązującymi w LSG dotyczącymi personelu latającego;
  - 4) przepisami lotniczymi obowiązującymi w danym kraju, na terenie którego odbywa się lot (podczas lotu poza granicami kraju);
4. W skład załogi statku powietrznego SG może również wchodzić nielicencjonowany personel pokładowy posiadający stosowne przeszkolenie zgodnie z programami zawartymi w Dziale D Instrukcji Operacyjnej lub odrębnym programem zatwierdzonym przez Kierownika Odpowiedzialnego.
5. Odpowiedzialność merytoryczną za wyznaczenie załogi statku powietrznego do wykonania określonego zadania lotniczego ponosi Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału.
6. W LSG przyjmuje się zasadę, że osoba odpowiedzialna za wyznaczanie załogi statku powietrznego musi posiadać, co najmniej licencję pilota zawodowego. W przypadku zastępowania Naczelnika Wydziału Lotniczego przez osobę nieposiadającą takiej licencji odpowiedzialność za wyznaczenie załogi statku powietrznego i funkcji poszczególnych jej członków do wykonania określonego zadania lotniczego spoczywa na Kierowniku Sekcji Lotniczej WL lub osoby jego zastępującej. W okresie nieobecności w Wydziale Lotniczym w/w osób musi być wyznaczony doświadczony pilot zawodowy odpowiedzialny za wyznaczanie załogi lotniczej. Odpowiedzialność merytoryczną za wyznaczenie takiego pilota ponosi Naczelnik Wydziału Lotniczego. Dane personalne osoby odpowiedzialnej za wyznaczanie załogi statku powietrznego podawane są w decyzji Naczelnika WL wydawanej każdorazowo przed jego planowaną nieobecnością. W przypadku gdy Naczelnik Wydziału Lotniczego nie posiada licencji pilota zawodowego wówczas osobą odpowiedzialną za wyznaczanie załogi statku powietrznego jest Kierownik Sekcji Lotniczej WL lub osoba jego zastępująca, a w przypadku nieobecności tych osób w wydziale Naczelnik Wydziału Lotniczego zobowiązany jest każdorazowo wydać decyzję z danymi osoby, która posiada licencję pilota zawodowego i która czasowo będzie wyznaczać załogi statku powietrznego. W każdym wątpliwym przypadku związanym z wyznaczaniem załogi statku powietrznego należy skontaktować się z Szefem Personelu Lotniczego, który podejmie ostateczną decyzję w tym zakresie.
7. Zasady wyznaczania załogi statku powietrznego do pełnienia dyżurów lotniczych zostały opisane w załączniku 14-02-00 do Działu A Instrukcji Operacyjnej.
8. W przypadku konieczności wykonania lotów poza godzinami określonymi w planie służby, decyzję o możliwości wykonania lotu podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału biorąc pod uwagę:

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	IO-A 04-01-00 Strona 1/6
--	---------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

- 1) dostępność załogi lotniczej oraz personelu technicznego niezbędnego do przygotowania statku powietrznego;
  - 2) czas pracy i wypoczynku załogi statku powietrznego i personelu technicznego;
  - 3) sprawność statku powietrznego;
  - 4) warunki meteorologiczne;
  - 5) inne czynniki mogące mieć wpływ na przygotowanie i wykonanie operacji lotniczej.
9. Minimalny skład załogi statku powietrznego w lotach operacyjnych wykonywanych w ochronie granicy państwowej oraz w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego na statkach powietrznych użytkowanych w LSG przedstawia poniższa tabela.

<b>Lp.</b>	<b>Typ statku powietrznego</b>	<b>Minimalny skład załogi</b>
1.	PZL-KANIA	pilot - dowódca statku powietrznego II-gi pilot** operator systemów pokładowych*
2.	PZL-SOKÓŁ W-3AM ANAKONDA	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot **** mechanik pokładowy*** operator systemów pokładowych*
3.	PZL-104M(MF) WILGA 2000	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot* operator systemów pokładowych*
4.	M-20 MEWA	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot* operator systemów pokładowych*
5.	M-28 SKYTRUCK	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot technik pokładowy*** dwóch operatorów systemów pokładowych*
6.	ES-15	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot* operator systemów pokładowych*
7.	H 135	pilot - dowódca statku powietrznego II-gi pilot** operator systemów pokładowych*
8.	R 44	pilot - dowódca statku powietrznego II-gi pilot** operator systemów pokładowych*
9.	L 410	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot technik pokładowy*** dwóch operatorów systemów pokładowych*

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	IO-A 04-01-00 Strona 2/6
--	---------------------	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- \* - operator systemów pokładowych wchodzi w skład załogi, jeśli przewidziane jest użycie systemu pokładowego i może wchodzić w skład załogi, jeżeli użycie systemu pokładowego nie jest przewidziane. Dodatkowo zachodzą następujące okoliczności:
- w przypadku gdy użycie systemu pokładowego nie jest przewidziane, funkcję operatora systemów pokładowych może pełnić jednocześnie II-gi pilot wyznaczony do składu załogi,
  - w przypadku gdy użycie systemu pokładowego nie jest przewidziane a w skład załogi został wyznaczony operator systemów pokładowych, dodatkowo do składu załogi może być wyznaczony II-gi pilot (w zależności od liczby stanowisk w statku powietrznym),
  - w przypadku gdy użycie systemu pokładowego jest przewidziane, funkcję operatora systemów pokładowych może pełnić osoba, która posiada aktualne uprawnienia pilota na dany typ statku powietrznego, a także posiada szkolenie na dany typ systemu pokładowego, zgodnie z IO-D 02-07-08 Część A. 3 lub B. 3 i ważne szkolenia oraz sprawdziany okresowe na ten system. W takim przypadku osoba ta zajmuje stanowisko operatora systemów pokładowych,
  - w przypadku gdy użycie systemu pokładowego jest przewidziane a stanowisko operatora systemów pokładowych wraz z panelem sterowania zintegrowane jest ze stanowiskiem jednego lub obydwu pilotów, funkcję operatora systemów pokładowych może pełnić jednocześnie II-gi pilot wyznaczony do składu załogi, który posiada szkolenie na dany typ systemu pokładowego, zgodnie z IO-D 02-07-08 Część A. 3 lub B. 3 i ważne szkolenia oraz sprawdziany okresowe na ten system. Dotyczy to również lotów wykonywanych zgodnie z IO-A 05-02-04 ust. 1 pkt. 1, 2 i 3,
  - w pozostałych przypadkach decyduje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału;
- \*\* - II-gi pilot na śmigłowcu wchodzi w skład załogi w przypadku wykonywania lotów z użyciem gogli noktowizyjnych. Szczegółowe zasady wykonywania lotów z użyciem gogli noktowizyjnych określa załącznik nr 14-12-00. W pozostałych przypadkach decyduje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału;
- \*\*\*- w skład załogi może wchodzić mechanik pokładowy/technik pokładowy – decyzję każdorazowo podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału;
- \*\*\*\* - II-gi pilot na śmigłowcu PZL-SOKÓŁ W-3AM ANAKONDA wchodzi w skład załogi w przypadku wykonywania lotów zgodnie z przepisami IFR (jeżeli taki wymóg znajduje się w Instrukcji Użytkowania w Locie) oraz w przypadku wykonywania lotów z użyciem gogli noktowizyjnych. Szczegółowe zasady wykonywania lotów z użyciem gogli noktowizyjnych określa załącznik nr 14-12-00. Dodatkowo podczas lotów operacyjnych w skład załogi może wchodzić II-gi pilot – decyzję każdorazowo podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału.
- Uwaga: w przypadku wykorzystania systemu przekazu danych w czasie rzeczywistym dodatkowo wymaga się, co najmniej jednej odpowiednio przeszkolonej osoby do obsługi stacji naziemnej tego systemu.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	IO-A 04-01-00 Strona 3/6
--	---------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

10. W przypadku wykonywania lotów innych niż wymienione w pkt. 9 (np. loty transportowe, przebazowania, techniczne, treningowe, itp.) minimalny skład załogi nie może być mniejszy niż wymieniony w Instrukcji Użytkowania w Locie danego statku powietrznego, tzn.:

<b>Lp.</b>	<b>Typ statku powietrznego</b>	<b>Minimalny skład załogi</b>
1.	PZL-KANIA	pilot - dowódca statku powietrznego
2.	PZL-SOKÓŁ W-3AM ANAKONDA	pilot – dowódca statku powietrznego
3.	PZL-104M(MF) WILGA 2000	pilot – dowódca statku powietrznego
4.	M-20 MEWA	pilot – dowódca statku powietrznego
5.	M-28 SKYTRACK	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot
6.	ES-15	pilot – dowódca statku powietrznego
7.	H 135	pilot - dowódca statku powietrznego
8.	R 44	pilot - dowódca statku powietrznego
9.	L 410	pilot – dowódca statku powietrznego II-gi pilot

Uwaga: w przypadku wykorzystania systemu przekazu danych w czasie rzeczywistym dodatkowo wymaga się, co najmniej jednej odpowiednio przeszkolonej osoby do obsługi stacji naziemnej tego systemu.

11. W skład załogi na śmigłowcu PZL-SOKÓŁ W-3AM ANAKONDA może wchodzić licencjonowany mechanik pokładowy z uprawnieniami na śmigłowiec PZL-SOKÓŁ W-3, jeżeli spełnia poniższe warunki:

- 1) posiada licencję mechanika poświadczenia obsługi na śmigłowiec W-3A,
- 2) posiada przeszkolenie w różnicach między wersjami śmigłowca W-3 i W-3AM w zakresie ograniczeń i postępowania w sytuacjach normalnych i awaryjnych.

Decyzję o wyznaczeniu mechanika pokładowego do składu załogi na śmigłowcu W-3AM podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	IO-A 04-01-00 Strona 4/6
--	---------------------	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

12. Załoga statku powietrznego może być zwiększona o dodatkowych członków w zależności od rodzaju eksploatowanego statku powietrznego, trasy lotu, długości lotu, stopnia trudności operacji lotniczej, itp. Decyzję o zwiększeniu składu załogi podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału w porozumieniu z dowódcą załogi.
13. Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego podrozdziału jako odpowiedzialny za wyznaczanie składu załogi statku powietrznego powinien uwzględniać poniższe kryteria doboru:
- 1) posiadanie przez wyznaczanego członka załogi statku powietrznego kwalifikacji i aktualnych uprawnień do użytkowania (w stosownym zakresie) statku powietrznego lub określonego wyposażenia pokładowego na tym typie;
  - 2) spełnienie przez wyznaczany personel wymogów kwalifikacyjnych związanych z obszarem i rodzajem podejmowanej operacji a także przewidywanymi fazami lotu;
  - 3) wymagany w zależności od rodzaju planowanej operacji minimalny skład załogi statku powietrznego zgodnie z IUL, planowany czas trwania czynności lotniczych oraz wypoczynku;
  - 4) rodzaj posiadanego doświadczenia (całkowitego i na typie statku powietrznego, na którym będzie wykonywany lot);
  - 5) praktykę bieżącą i kwalifikacje poszczególnych członków załogi statku powietrznego;
  - 6) spełnienie kryteriów odnośnie kwalifikacji załogi statku powietrznego zgodnie z rozdziałem 05-00-00;
  - 7) zasadę zamienności pełnienia funkcji w przypadku niedyspozycji członka załogi statku powietrznego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	IO-A 04-01-00 Strona 5/6
--	---------------------	-----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>SKŁAD ZAŁOGI</b>	IO-A 04-01-00 Strona 6/6
--	---------------------	-----------------------------

Załącznik nr 11

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**05-01-00 ZASADY OGÓLNE**

1. Do składu załogi statku powietrznego w lotach innych niż szkolne i kontrolne mogą być wyznaczani funkcjonariusze Straży Granicznej, których stopień wykształcenia lotniczego, aktualnie udokumentowane kwalifikacje oraz predyspozycje psychofizyczne upoważniają do wykonywania czynności związanych z przygotowaniem i wykonaniem lotu, zgodnie z postawionym zadaniem i obowiązującymi przepisami.
2. W lotach szkolnych i kontrolnych za zgodą Kierownika Odpowiedzialnego do składu załogi mogą być wyznaczeni również specjaliści lotniczy, którzy nie są zatrudnieni w Straży Granicznej.
3. Wymagania dotyczące licencji, kwalifikacji, kompetencji, form szkolenia, kontroli i inne, dotyczące personelu zaangażowanego w operacje lotnicze zawarte są:
  - 1) w przepisach aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze;
  - 2) w obowiązujących zatwierdzonych programach szkolenia, kontroli i treningu wymienionych w Dziale D Instrukcji Operacyjnej LSG lub będące wewnętrznymi dokumentami Lotnictwa SG wprowadzonymi do użytku decyzją Kierownika Odpowiedzialnego.
4. Członkowie załogi statku powietrznego, z wyjątkiem dotyczącym szkolenia lotniczego i kontroli umiejętności lotniczych, zobowiązani są do posiadania ważnych licencji i uprawnień lotniczych w zależności od rodzaju personelu oraz ważnych szkoleń i sprawdzianów okresowych w zależności od pełnionej funkcji na pokładzie statku powietrznego oraz rodzaju wykonywanego zadania.
5. Przed wyznaczeniem w skład załogi statku powietrznego pilota, mechanika pokładowego i członków personelu pokładowego zatrudnionych w LSG należy każdorazowo sprawdzić, czy spełniają oni wymogi rozdziału 07-00-00 niniejszej Instrukcji.
6. W przypadkach wątpliwych i niejednoznacznych osobą upoważnioną do oceny i rozstrzygnięcia w kwestiach kwalifikacji załogi lotniczej i członków personelu pokładowego jest Szef Personelu Lotniczego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-01-00 Strona 1/2
--	------------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 12

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**05-02-00 ZAŁOGA LOTNICZA**

Członkowie załogi lotniczej powinni spełniać warunki kwalifikacyjne stosownie do kryteriów i wymagań dla poszczególnych stanowisk przewidzianych przez:

- 1) Instrukcję Operacyjną;
- 2) wymogi ustawy Prawo Lotnicze i aktów wykonawczych do niej oraz przepisów lotniczych, mających zastosowanie na terytorium państwa, w którym podejmowana jest dana operacja lotnicza oraz stosownie do wymagań zlecniodawcy danego zadania lotniczego.

**05-02-01 CZŁONKOWIE ZAŁOGI LOTNICZEJ W LOTNICTWIE STRAŻY GRANICZNEJ (WSTĘPNE WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE)****1. Piloci**

- 1) Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności pilota samolotowego jest:
  - posiadanie, co najmniej licencji pilota samolotowego zawodowego z wpisanymi ważnymi uprawnieniami na typ lub klasę samolotu, na którym ma wykonywać czynności lotnicze;
  - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 1.
- 2) Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności pilota śmigłowcowego jest:
  - posiadanie, co najmniej licencji pilota śmigłowcowego zawodowego z wpisanymi ważnymi uprawnieniami na typ śmigłowca, na którym ma wykonywać czynności lotnicze;
  - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 1.

Uwaga 1: Szczegółowe wymagania odnośnie pilotów wykonujących loty w charakterze:

- dowódcy statku powietrznego opisane są w oddziale 05-02-02 niniejszego podrozdziału,
- II-giego pilota opisane są w oddziale 05-02-03 niniejszego podrozdziału,
- pilota dowódcy pod nadzorem (PICUS) opisane są w oddziale 05-02-04 niniejszego podrozdziału.

Uwaga 2: Szczegółowe zasady odnośnie utrzymywania bieżących kwalifikacji pilota w lotach operacyjnych opisane są w oddziale 05-02-09 i 05-02-10 niniejszego podrozdziału.

**2. Mechanicy pokładowi**

Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności mechanika pokładowego jest:

- posiadanie licencji mechanika pokładowego z wpisanymi ważnymi uprawnieniami umożliwiającymi wykonywanie lotów na typie statku powietrznego, na którym ma wykonywać czynności lotnicze;
- ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2.

Uwaga: Szczegółowe zasady odnośnie planowania do załogi lotniczej oraz utrzymywania bieżących kwalifikacji mechanika pokładowego w lotach operacyjnych opisane są w oddziale 05-02-05 niniejszego podrozdziału.

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WYMAGANE KWALIFIKACJE**

IO-A 05-02-00  
Strona 1/10

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

### 3. Uczniowie - Piloci

- 1) Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności ucznia - pilota samolotowego jest:
    - posiadanie, co najmniej ważnej licencji pilota samolotowego turystycznego lub ważnej licencji pilota samolotowego zawodowego;
    - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 1.
  - 2) Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności ucznia - pilota śmigłowcowego jest:
    - posiadanie, co najmniej ważnej licencji pilota śmigłowcowego turystycznego lub ważnej licencji pilota śmigłowcowego zawodowego;
    - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 1.
- Uwaga 1: Szczegółowe wymagania odnośnie uczniów - pilotów wykonujących loty w charakterze pilota dowódcy pod nadzorem (PICUS) opisane są w oddziale 05-02-04 niniejszego podrozdziału.
- Uwaga 2: Szczegółowe zasady odnośnie utrzymywania bieżących kwalifikacji ucznia - pilota w lotach operacyjnych są takie same jak w przypadku pilota i opisane są w oddziale 05-02-09 i 05-02-10 niniejszego podrozdziału.
- Uwaga 3: Szczegółowe zasady odnośnie kwalifikacji ucznia - pilota dotyczące typu, wersji i typu w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego są takie same jak w przypadku pilota i opisane są w oddziale 05-02-07 niniejszego podrozdziału.
- Uwaga 4: Szczegółowe zasady odnośnie kwalifikacji ucznia - pilota dotyczące pilotowania statku powietrznego z obu stanowisk pilota są takie same jak w przypadku pilota i opisane są w oddziale 05-02-08 niniejszego podrozdziału.
- Uwaga 4: Szczegółowe zasady odnośnie kwalifikacji ucznia - pilota dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego są takie same jak w przypadku pilota i opisane są w oddziale 05-02-18 niniejszego podrozdziału.
- Uwaga 5: Uczniami – pilotami są również osoby zatrudnione w Lotnictwie Straży Granicznej, które odbywają szkolenie od podstaw do licencji pilota turystycznego (w systemie modułowym) lub licencji pilota zawodowego (w systemie zintegrowanym) w zewnętrznej organizacji szkoleniowej lub Ośrodka Szkolenia Lotniczego (ATO) Lotnictwa Straży Granicznej.

#### 05-02-02 DOWÓDCA STATKU POWIETRZNEGO

1. Dowódcę statku powietrznego wyznacza się do lotów zgodnie z IO-A 04-01-00.
2. Pilot wykonujący loty w charakterze dowódcy statku powietrznego musi posiadać aktualną wiedzę na temat planowanych tras i lotnisk.
3. Minimalne wymagania odnośnie nalotu, których spełnienie warunkuje wyznaczenie pilota na dowódcę statku powietrznego:
  - 1) Piloci śmigłowcowi:
    - nalot ogólny na śmigłowcach – 300 godz.
    - nalot ogólny na śmigłowcach, jako dowódca – 100 godz.
    - nalot na typie śmigłowca – 25 godz. (nalot ten może być zmniejszony do 15 godz. przez Szefa Personelu Lotniczego ze względu na posiadane przez pilota odpowiednie doświadczenie lotnicze).

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WYMAGANE KWALIFIKACJE**

IO-A 05-02-00  
Strona 2/10

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

## 2) Piloci samolotowi:

- nalot ogólny na samolotach – 300 godz.
- nalot ogólny na samolotach, jako dowódca – 100 godz.
- nalot na typie samolotu lub typie w aktualnie użytkowanej klasie – 20 godz. (nalot ten może być zmniejszony do 15 godz. przez Szefa Personelu Lotniczego ze względu na posiadane przez pilota odpowiednie doświadczenie lotnicze),
- nalot na typie samolotu z załogą wieloosobową (przewidzianą w Instrukcji Użytkowania w Locie) – 100 godz. w charakterze dowódcy lub II-go pilota.

4. Minimalne wymagania odnośnie nalogu w lotach operacyjnych (bez względu na rodzaj statku powietrznego), których spełnienie warunkuje wyznaczenie pilota na dowódcę statku powietrznego to 15 godz.

**05-02-03 DRUGI PILOT (II-gi pilot)**

1. Drugiego pilota wyznacza się do lotów zgodnie z IO-A 04-01-00.
2. W przypadkach, gdy udział w locie drugiego pilota nie jest wymagany Instrukcją Użytkowania w Locie lub minimalnym składem załogi w lotach operacyjnych (zgodnie z IO-A 04-01-00 ust. 9) decyzję o wyznaczeniu drugiego pilota do składu załogi podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego z zastrzeżeniem ust. 6 rozdziału 04-01-00. Decyzja taka może być podjęta np. w celu konieczności zwiększenia bezpieczeństwa lotu lub ze względu na złożoność operacji lotniczej. W takim przypadku drugi pilot zapisuje swój nalot jako nalot w załodze wieloosobowej (MPA – *multi pilot*).
3. Pilot wykonujący loty jako drugi pilot na statkach powietrznych dopuszczonych do lotów z załogą jednoosobową, który nie posiada ważnego uprawnienia instruktora musi odbyć „Szkolenie do wykonywania lotów z obu stanowisk pilota na statkach powietrznych LSG” odnośnie właściwego typu, zgodnie z IO-D 02-07-03.
4. Do funkcji drugiego pilota wyznacza się osoby spełniające wstępne wymagania kwalifikacyjne pilotów lub uczniów – pilotów. W przypadku uczniów - pilotów są to loty określone w oddziale 05-02-04.

**05-02-04 PILOT DOWÓDCA POD NADZOREM (PICUS)**

1. W LSG wykonywanie lotów jako pilot dowódca pod nadzorem odbywa się w następujących przypadkach:
  - 1) w celu uzyskania nalogu określonego w oddziale 05-02-02, ust. 3 i 4 niniejszego podrozdziału, niezbędnego do wykonywania lotów, jako dowódca statku powietrznego;
  - 2) w celu uzyskania odpowiedniego doświadczenia lotniczego przez pilotów lub przez uczniów – pilotów w celu uzyskania konkretnych uprawnień lotniczych lub spełnienia kryteriów określonych w niniejszej instrukcji;
  - 3) podczas „Szkolenia do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych LSG” zgodnie z IO-D 02-07-04;
  - 4) podczas realizacji „Programu lotów treningowych pilotów śmigłowcowych i samolotowych” zgodnie z IO-D 02-07-09, w przypadku lotów wykonywanych z instruktorem lub doświadczonym pilotem;
  - 5) podczas wykonywania lotów egzaminacyjnych i kontrolnych w celu przedłużenia posiadanych uprawnień.

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WYMAGANE KWALIFIKACJE**

IO-A 05-02-00  
Strona 3/10

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

2. Na dowódcę statku powietrznego w takich lotach wyznaczany jest instruktor pilot na danym typie statku powietrznego lub z wyłączeniem ust. 1 pkt 5 doświadczony pilot posiadający „Przeszkolenie do wykonywania lotów z obu stanowisk pilota na statkach powietrznych LSG” odnośnie właściwego typu statku powietrznego, zgodnie z IO-D 02-07-03 (w zależności od zajmowanego fotela).
3. Wyznaczony pilot dowódca pod nadzorem wpisywany jest w „Zlecenie na lot” w pozycji II-pilot z oznaczeniem PICUS oraz przydzielonym miejscem w kabinie załogi lotniczej tzn. „na fotelu dowódcy” lub „na fotelu II-go pilota”.
4. Czas lotu lub wyznaczonego odcinka lotu wykonywanego przez pilota nadzorowanego może być zaliczany do nalotu dowódczego, jako pilot-dowódca pod nadzorem (PICUS), jeżeli pilot nadzorowany w trakcie lotu lub wyznaczonego odcinka lotu wykonuje wszystkie zadania i obowiązki pilota-dowódcy w taki sposób, że interwencja nadzorującego go dowódcy statku powietrznego ze względów bezpieczeństwa nie była konieczna. W takim przypadku nalot jako PICUS powinien być potwierdzony w książce lotów w pozycji „Uwagi” przez nadzorującego dowódcę statku powietrznego.

#### **05-02-05 MECHANIK POKŁADOWY**

1. Mechanika pokładowego wyznacza się do lotów zgodnie z IO-A 04-01-00.
2. Mechanik pokładowy przed przystąpieniem do wykonywania lotów operacyjnych musi odbyć i zaliczyć „Szkolenia i sprawdziany okresowe” zgodnie z IO-D 02-01-01, ust.3, Tabela 2.

#### **05-02-06 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE AWANSOWANIA / WYZNACZANIA PILOTA NA DOWÓDCĘ STATKU POWIETRZNEGO**

W LSG przyjmuje się zasadę, że na dowódcę statku powietrznego awansuje/wyznacza się pilota, który:

- 1) spełnia warunki określone w oddziale 05-02-02 niniejszego podrozdziału;
- 2) odbył „Szkolenie do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych LSG” zgodnie z IO-D 02-07-04, Część I, we właściwym Wydziale.

#### **05-02-07 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE PRZEJŚCIA NA NOWY TYP, WERSJĘ I TYP W AKTUALNIE UŻYTKOWANEJ KLASIE STATKU POWIETRZNEGO**

1. W przypadku przejścia członka załogi lotniczej na nowy typ statku powietrznego musi on odbyć szkolenie w certyfikowanym ośrodku szkolenia lotniczego (ATO) według odrębnego programu szkolenia, zgodnego z przepisami licencjonowania personelu latającego (FCL), celem uzyskania właściwego uprawnienia wpisywanego do licencji członka załogi lotniczej.
  - 1) Wymagane kwalifikacje na typ samolotu M-28 Skytruck, to:
    - uprawnienie TR M-28 wpisywane do licencji pilota.
  - 2) Wymagane kwalifikacje na typ śmigłowca PZL-Sokół W-3, to:
    - uprawnienie TR W-3SOKOL wpisywane do licencji pilota;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-02-00 Strona 4/10
--	------------------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- odbycie szkolenia w różnicach na typ podstawowy PZL-Sokół W-3 zgodnie z oddziałem 05-02-14 niniejszego podrozdziału dla pilotów, którzy wykonywali loty jedynie na wersji (wariacie) PZL-Sokół W-3A i W-3AM;
  - uprawnienie TR W-3SOKOL wpisywane do licencji mechanika pokładowego.
- 3) Wymagane kwalifikacje na typ śmigłowca PZL-Sokół W-3AM Anakonda, to:
- uprawnienie TR W-3SOKOL wpisywane do licencji pilota;
  - uprawnienie TR W-3SOKOL wpisywane do licencji mechanika pokładowego;
  - odbycie szkolenia do wykonywania lotów na wersji (wariacie) PZL-Sokół W-3AM Anakonda zgodnie z oddziałem 05-02-15 niniejszego podrozdziału dla mechaników pokładowych śmigłowca PZL-Sokół W-3 (typ podstawowy).
- 4) Wymagane kwalifikacje na typ śmigłowca PZL-Kania, to:
- uprawnienie TR KANIA wpisywane do licencji pilota.
- 5) Wymagane kwalifikacje na typ samolotu L 410, to:
- uprawnienie LetL410 wpisywane do licencji pilota.
- 6) Wymagane kwalifikacje na typ śmigłowca H 135, to:
- uprawnienie EC135/635 wpisywane do licencji pilota.
- 7) Wymagane kwalifikacje na typ śmigłowca R 44, to:
- uprawnienie R44 wpisywane do licencji pilota.
2. W przypadku przejścia pilota na nowy typ statku powietrznego w aktualnie użytkowanej klasie (SEP(L)/MEP(L)), musi on odbyć stosowne szkolenie zgodnie z programami zamieszczonymi w Dziale D niniejszej Instrukcji lub innymi programami zatwierdzonymi przez Kierownika Odpowiedzialnego. Dopuszcza się również odbycie szkolenia w ośrodku zewnętrznym uznawanym przez LSG zgodnie z odrębnymi programami.
- 1) Wymagane kwalifikacje na typ samolotu PZL-104 M/MF Wilga 2000, to:
- uprawnienie SEP(L) wpisywane do licencji pilota;
  - odbycie szkolenia na samolot PZL-104 M/MF Wilga 2000.
- 2) Wymagane kwalifikacje na typ samolotu M-20 Mewa, to:
- uprawnienie MEP(L) wpisywane do licencji pilota;
  - odbycie szkolenia na samolot M-20 Mewa, lub
  - odbycie szkolenia na samolot PA-34 Piper Seneca.
- 3) Wymagane kwalifikacje na typ samolotu ES-15, to:
- uprawnienie SEP(L) wpisywane do licencji pilota;
  - odbycie szkolenia na samolot ES-15.

**05-02-08 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI  
DO PILOTOWANIA STATKU POWIETRZNEGO Z OBU  
STANOWISK PILOTA**

1. W celu uzyskania kwalifikacji do pilotowania statku powietrznego z obu stanowisk pilota wyznaczony pilot musi odbyć „Szkolenie do wykonywania lotów z obu stanowisk pilota na statkach powietrznych LSG” odnośnie właściwego typu, zgodnie z IO-D 02-07-03 lub uzyskać uprawnienie instruktora wpisywane do licencji pilota, odpowiednio na typ lub klasę statku powietrznego.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-02-00 Strona 5/10
--	------------------------------	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

2. Piloci posiadający uprawnienia instruktora i wykonujący loty na danym typie statku powietrznego, kwalifikacje do wykonywania lotów z obu stanowisk pilota nabywają na podstawie uprawnień instruktorskich bez dodatkowych szkoleń, zgodnie z IO-D 02-07-03.

**05-02-09 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE NABYCIA KWALIFIKACJI DO WYKONYWANIA LOTÓW OPERACYJNYCH NA STATKACH POWIETRZNYCH LOTNICTWA SG**

1. Aby uzyskać kwalifikacje do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych LSG w rejonie działalności właściwego Wydziału Lotniczego pilot musi odbyć „Szkolenie do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych LSG” zgodnie z IO-D 02-07-04, Część I.
2. W przypadku wykonywania lotów nad obszarami wodnymi (np. w rejonie działalności I Wydziału Lotniczego) należy dodatkowo ukończyć, stosowne przeszkolenie w zakresie ratownictwa morskiego. W przypadku, gdy loty będą wykonywane samolotem nad obszarami wodnymi w odległości od brzegu nieprzekraczającej odległości lotu ślizgowego (z niepracującymi silnikami/silnikiem) można odstąpić od konieczności ukończenia przeszkolenia w zakresie ratownictwa morskiego lub innych szkoleń w tym zakresie.

**05-02-10 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE UTRZYMYWANIA BIEŻĄCYCH KWALIFIKACJI PILOTA W LOTACH OPERACYJNYCH**

1. Warunkiem utrzymania kwalifikacji pilota w lotach operacyjnych pod względem ilości startów i lądowań, jest:
  - 1) wykonanie w ostatnich 90 dniach, minimum trzech startów i lądowań w lotach VFR, jako pilot lecący (pilot za sterami - PF) na typie statku powietrznego, którego to dotyczy;
  - 2) jeśli loty VFR mają odbywać się w nocy wykonanie w ostatnich 90 dniach minimum trzech startów i lądowań w nocy, jako pilot lecący na typie statku powietrznego, którego to dotyczy;
  - 3) jeśli loty mają odbywać się w IFR to wykonanie w ciągu 90 ostatnich dni, jako pilot lecący 3 lotów według wskazań przyrządów (IFR) z wykonanymi trzema podejściami instrumentalnymi na statku powietrznym, którego to dotyczy.
- Uwaga 1: Wykonanie w ciągu ostatnich 90 dni trzech startów i lądowań podczas lotów VFR w nocy upoważnia pilota, do wykonywania lotów operacyjnych bez konieczności spełnienia warunku zawartego w ust. 1 pkt 1.
- Uwaga 2: Wykonanie w ciągu ostatnich 90 dni trzech lotów według wskazań przyrządów (IFR) zakończonych lądowaniami upoważnia pilota do wykonywania lotów operacyjnych bez konieczności spełnienia warunku zawartego w ust. 1 pkt. 1 i 2.
- Uwaga 3: W przypadku niezachowania norm podanych w ust. 1 pilot, który przekroczył te normy przed wykonaniem lotu operacyjnego ma obowiązek wykonania lotów w ilości nie mniejszej, niż podane w ust. 1 (wykonać brakujące loty). Decyzję o udziale instruktora lub doświadczonego pilota w trakcie takich lotów podejmuje Naczelnik Wydziału Lotniczego w porozumieniu z Kierownikiem Sekcji Lotniczej biorąc pod uwagę długość przerwy w lotach oraz doświadczenie pilota.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-02-00 Strona 6/10
--	------------------------------	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

2. Warunkiem utrzymania kwalifikacji pilota w lotach operacyjnych pod względem praktyki lotniczej, nabytej wiedzy oraz jej sprawdzenia jest odbycie „Szkoleń i sprawdzianów okresowych” zgodnie z IO-D 02-01-01 ust. 3, Tabela 1.

**05-02-11 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEŻĄCYCH  
KWALIFIKACJI PILOTA DO WYKONYWANIA LOTÓW AWO  
(LVTO)**

Pilot wykonujący starty przy ograniczonej widzialności LVTO (*Low Visibility Take-off*) na samolocie M-28 Skytruck musi:

- 1) spełnić wymagania opisane w IO-A 08-04-00 „Loty w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)”;
- 2) odbyć „Szkolenie w zakresie wykonywania operacji LVTO” opisane w IO-D 02-07-10.

**05-02-12 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEŻĄCYCH  
KWALIFIKACJI PILOTA DO WYKONYWANIA LOTÓW  
EWAKUACYJNO-DESANTOWYCH**

Pilot biorący udział w lotach ewakuacyjno-desantowych musi:

- 1) spełnić wymagania określone w IO-A 14-05-00 „Loty ewakuacyjno-desantowe (z użyciem lin);
- 2) odbyć „Szkolenie pilotów Straży Granicznej do wykonywania lotów z wykorzystaniem technik linowych” opisane w IO-D 02-07-05.

**05-02-13 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEŻĄCYCH  
KWALIFIKACJI PILOTA DO WYKONYWANIA LOTÓW  
W GOGŁACH NOKTOWIZYJNYCH (NVG)**

Pilot biorący udział w lotach z użyciem gogli noktowizyjnych musi:

- 1) spełnić wymagania określone w IO-A 14-12-00 „Procedury wykonywania lotów w gogłach noktowizyjnych”;
- 2) odbyć stosowne szkolenie zgodnie z programem zatwierdzonym przez Kierownika Odpowiedzialnego dopuszcza się również odbycie szkolenia w ośrodku zewnętrznym uznawanym przez LSG zgodnie z odrębnym programem.

**05-02-14 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEŻĄCYCH  
KWALIFIKACJI PILOTA ODNOŚNIE RÓŻNIC PODCZAS  
WYKONYWANIA LOTÓW NA ŚMIGŁOWCACH PZL-SOKÓŁ W-3A  
LUB W-3AM ORAZ ŚMIGŁOWCU PZL-SOKÓŁ W-3**

Pilot wykonujący loty na śmigłowcach PZL-Sokół W-3A lub W-3AM przewidziany do wykonywania lotów na śmigłowcu PZL-Sokół W-3 musi odbyć „Szkolenie pilotów Straży Granicznej w różnicach między śmigłowcem PZL-Sokół W-3A lub W-3AM oraz śmigłowcem PZL-Sokół W-3” opisane w IO-D 02-07-06.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-02-00 Strona 7/10
--	------------------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

**05-02-15 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEŻĄCYCH  
KWALIFIKACJI MECHANIKA POKŁADOWEGO ŚMIGŁOWCA  
PZL-SOKÓŁ W-3 DO WYKONYWANIA LOTÓW  
NA ŚMIGŁOWCACH PZL-SOKÓŁ W-3A LUB W-3AM**

Mechanik pokładowy wykonujący loty na śmigłowcu PZL-Sokół W-3 przewidziany do wykonywania lotów na śmigłowcach PZL-Sokół W-3A lub W-3AM musi odbyć „Szkolenie licencjonowanych mechaników pokładowych śmigłowca W-3 do wykonywania lotów na śmigłowcach PZL-Sokół W-3A lub W-3AM” opisane w IO-D 02-07-07.

**05-02-16 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE BIEŻĄCYCH  
KWALIFIKACJI PILOTA ODNOŚNIE WYKONYWANIA  
PRZEGLĄDÓW STATKU POWIETRZNEGO W ZAKRESIE  
NIEZBĘDNYM DO JEGO DOPUSZCZENIA DO LOTU, BEZ PRAWA  
DO USUWANIA USTEREK**

Pilot przewidziany do wykonywania przeglądów statku powietrznego w zakresie niezbędnym do jego dopuszczenia do lotu, bez prawa do usuwania usterek musi odbyć szkolenie zgodnie z dokumentem MOE (Charakterystyka Organizacji Obsługowej).

**05-02-17 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA LOTÓW  
ZARÓWNO NA SAMOLOTACH I NA ŚMIGŁOWCACH**

1. W LSG dopuszcza się możliwość wykonywania przez jednego pilota operacji lotniczych na samolotach i na śmigłowcach.
2. Decyzję odnośnie dopuszczenia pilota do wykonywania lotów na obydwu rodzajach statków powietrznych podejmuje Szef Personelu Lotniczego w odniesieniu do stałego miejsca pełnienia służby danego pilota oraz jego kwalifikacji.
3. Pilot dopuszczony do wykonywania lotów na obydwu rodzajach statków powietrznych musi posiadać równocześnie:
  - co najmniej licencję pilota samolotowego zawodowego z wpisanymi ważnymi uprawnieniami na typ lub klasę samolotu, na którym ma wykonywać czynności lotnicze;
  - co najmniej licencję pilota śmigłowcowego zawodowego z wpisanymi ważnymi uprawnieniami na typ śmigłowca, na którym ma wykonywać czynności lotnicze.
4. Wyżej wymieniony pilot zobowiązany jest do podtrzymywania kwalifikacji wynikających z obydwu licencji oraz rodzajów wykonywanych zadań w LSG, zgodnie z niniejszą Instrukcją oraz przepisami licencjonowania personelu latającego (FCL).

**05-02-18 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA LOTÓW  
NA WIĘCEJ NIŻ JEDNYM TYPIE, WERSJI LUB TYPIE W  
AKTUALNIE UŻYTKOWANEJ KLASIE STATKU POWIETRZNEGO**

1. W LSG nie określa się, ani nie ogranicza obligatoryjnie, dopuszczalnej liczby typów, wersji (wariantów) i typów w aktualnie użytkowanych klasach statków powietrznych, na których piloci mogą wykonywać loty, jeśli posiadają oni określone w Instrukcji Operacyjnej uprawnienia i praktykę lotniczą. W indywidualnych przypadkach Szef Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego może wprowadzić dla

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-02-00 Strona 8/10
--	------------------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

poszczególnych pilotów ograniczenia w wykonywaniu lotów na kilku typach, wersjach (wariantach) lub typach w aktualnie użytkowanych klasach statków powietrznych.

2. Kwalifikując personel do wykonywania lotów na innym (dodatkowym) typie, wersji lub klasie statku powietrznego brane są pod uwagę następujące czynniki:
  - 1) Wymagania opisane w 05-02-07 niniejszego podrozdziału;
  - 2) Znaczące różnice w budowie i eksploatacji statków powietrznych;
  - 3) Poziom technologiczny konstrukcji;
  - 4) Doświadczenie oraz cechy osobowe pilota;
  - 5) Specyfikę i stopień trudności podejmowanej operacji lotniczej na danym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego.
3. Piloci zatrudnieni w Lotnictwie SG wykonują loty na:
  - 1) śmigłowcach;
  - 2) samolotach.
4. Mechanicy pokładowi zatrudnieni w LSG wykonują loty na śmigłowcach.
5. Szef Personelu Lotniczego decyduje o formie oraz zakresie koniecznego przeszkolenia w przypadku rozpoczęcia lotów na nowym typie, wersji lub typie w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego, biorąc pod uwagę czynniki opisane w ust. 2 niniejszego oddziału. Powyższe ma zastosowanie również, gdy producent statku powietrznego wprowadza w jego Instrukcji Użytkowania w Locie zmiany, wymagające od załogi zmian dotychczasowego sposobu wykonywania czynności lotniczych - np. zmiany techniki pilotażu lub zmiany zasad eksploatacji zespołów napędowych i instalacji.
6. W przypadku wystąpienia długotrwałych przerw w wykonywaniu lotów na danym typie lub wersji statku powietrznego, Szef Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego lub z własnej inicjatywy decyduje o konieczności odbycia przez członka załogi lotniczej przeszkolenia wznawiającego oraz o jego zakresie, a także o zakresie lotów sprawdzających.
7. Pilot wykonujący loty na więcej niż jednym typie, wersji (wariancie) lub typie w aktualnie użytkowanej klasie zobowiązany jest do podtrzymywania kwalifikacji wynikających z posiadanej licencji oraz rodzajów wykonywanych zadań w LSG, zgodnie z niniejszą Instrukcją oraz przepisami licencjonowania personelu latającego (FCL).
8. W przypadku, gdy pilot wykonujący operacje lotnicze na więcej niż jednym typie statku powietrznego nie wykonał na jednym z tych typów obowiązkowych lotów treningowych podczas ostatnich 3 miesięcy (zgodnie z IO-D 02-07-09, ust. 1 pkt 7 wówczas przed podjęciem lotów operacyjnych na danym typie statku powietrznego musi wykonać ww. obowiązkowe loty treningowe.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WYMAGANE KWALIFIKACJE**

IO-A 05-02-00  
Strona 9/10

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WYMAGANE KWALIFIKACJE**

IO-A 05-02-00  
Strona 10/10

Załącznik nr 13

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**05-03-00 PERSONEL POKŁADOWY**

Członkowie personelu pokładowego winni spełniać warunki kwalifikacyjne stosownie do wymagań dla poszczególnych stanowisk przewidzianych przez Instrukcję Operacyjną LSG.

W LSG do personelu pokładowego zaliczają się:

- 1) operatorzy systemów pokładowych (spośród których typowani są operatorzy-instruktorzy w celu prowadzenia szkoleń oraz lotów kontrolnych dla tej grupy zawodowej);
- 2) technicy-pokładowi (spośród których typowani są technicy-instruktorzy w celu prowadzenia szkoleń oraz lotów kontrolnych dla tej grupy zawodowej).

**05-03-01 CZŁONKOWIE PERSONELU POKŁADOWEGO W LSG (WSTĘPNE WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE)****1. Operatorzy systemów pokładowych**

- 1) Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności operatora systemów pokładowych jest:
  - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2.
- 2) Szczegółowe zasady odnośnie nabycia oraz utrzymywania bieżących kwalifikacji operatora systemów pokładowych, a także operatora-instruktora opisane są kolejno w oddziale 05-03-03 i 05-03-02 niniejszego podrozdziału.

**2. Technicy pokładowi**

- 1) Minimalnym wymaganiem do pełnienia czynności technika pokładowego jest:
  - posiadanie licencji mechanika obsługi na samolot M-28/L 410;
  - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie Klasy 2.
- 2) Szczegółowe zasady odnośnie nabycia oraz utrzymywania bieżących kwalifikacji technika pokładowego, a także technika-instruktora opisane są kolejno w oddziale 05-03-05 i 05-03-04 niniejszego podrozdziału.

**05-03-02 OPERATOR-INSTRUKTOR (SYSTEMÓW POKŁADOWYCH)**

1. Podczas prowadzenia szkoleń oraz lotów kontrolnych (KUP) dla operatorów systemów pokładowych przewidziano funkcję operatora-instruktora (systemów pokładowych).
2. Do pełnienia funkcji operatora-instruktora (systemów pokładowych) wyznacza się osobę, która posiada uprawnienia operatora systemów pokładowych oraz odbyła szkolenie operatora-instruktora (systemów pokładowych) zgodnie z IO-D 02-07-08, Część E.1.
3. Aby przystąpić do wyżej wymienionego szkolenia kandydat na operatora-instruktora (systemów pokładowych) powinien spełniać następujące warunki:
  - nalot w charakterze operatora systemów pokładowych na statkach powietrznych Straży Granicznej minimum 200 godz,
  - odbycie szkolenia przejściowego i w różnicach, na co najmniej dwa typy statków powietrznych (nie dotyczy operatorów z wydziałów posiadających jeden typ statku powietrznego),
  - przeszkolenie, na co najmniej jeden system obserwacji lotniczej,
  - przeszkolenie, na co najmniej jedną wciągarkę pokładową (w przypadku, gdy czynności instruktorskie będą wykonywane w zakresie obsługi tego typu systemu pokładowego),
  - powinien posiadać predyspozycje w zakresie szkolenia.
4. Aby utrzymać kwalifikacje nabyte podczas ww. szkoleń operator-instruktor (systemów pokładowych) musi odbyć „Szkolenia i sprawdziany okresowe” określone w IO-D 02-01-01, ust.3. Tabela 3.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-03-00 Strona 1/4
--	------------------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**05-03-03 OPERATOR SYSTEMÓW POKŁADOWYCH**

1. Podczas lotów, w których przewidziane jest wykorzystanie systemu obserwacji lotniczej, wciągarki pokładowej oraz innych rodzajów systemów pokładowych zainstalowanych na pokładzie statku powietrznego przewidziano funkcję operatora (operatora-ratownika) systemów pokładowych.
2. Do pełnienia funkcji operatora systemów pokładowych wyznacza się osobę, która odbyła szkolenia zgodnie z „Procedurami i programami szkolenia personelu pokładowego”, co najmniej:
  - IO-D 02-07-08, Część A.1,
  - IO-D 02-07-08, Część B.1.1,
 oraz w przypadku użytkowania systemów pokładowych zamontowanych na pokładzie statku powietrznego i stanowiących jego integralną część
  - IO-D 02-07-08, Część A.3 I i/lub II.
3. Aby uzyskać kwalifikacje do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych LSG w rejonie działalności właściwego Wydziału Lotniczego operator systemów pokładowych musi odbyć „Szkolenie do wykonywania lotów operacyjnych na statkach powietrznych Lotnictwa SG” zgodnie z IO-D 02-07-04, Część II.
4. Aby utrzymać kwalifikacje nabyte podczas ww. szkoleń operator systemów pokładowych musi odbyć „Szkolenia i sprawdziany okresowe” określone w IO-D 02-01-01, ust.3. Tabela 3.5. Operatorzy systemów pokładowych wchodzą w skład personelu latającego LSG są wyznaczani na przewidziane stanowiska zgodnie z zasadami mianowania funkcjonariuszy Straży Granicznej.
6. Operator systemów pokładowych jest to osoba wykonująca określone czynności na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu, nie mająca bezpośredniego wpływu na sterowanie statkiem powietrznym.
7. Jeżeli rodzaj wykonywanej operacji lotniczej wymaga pracy operatora systemów pokładowych przy otwartych drzwiach kabiny, musi on być przeszkolony w stosowanych na danym śmigłowcu metodach asekuracji z użyciem pasa bezpieczeństwa lub technik linowych.

**05-03-04 TECHNIK-INSTRUKTOR (POKŁADOWY)**

1. Podczas prowadzenia szkoleń oraz lotów kontrolnych (KUP) dla techników pokładowych przewidziano funkcję technika-instruktora (pokładowego).
2. Do pełnienia funkcji technika-instruktora (pokładowego) wyznacza się osobę, która posiada uprawnienia technika pokładowego oraz odbyła szkolenie technika-instruktora (pokładowego) zgodnie z IO-D 02-07-08, część E.2.
3. Aby przystąpić do wyżej wymienionego szkolenia kandydat na technika-instruktora (pokładowego) powinien spełniać następujące warunki:
  - nalot w charakterze technika pokładowego na samolocie M-28 lub L 410 Straży Granicznej minimum 200 godz.,
  - powinien posiadać predyspozycje w zakresie szkolenia.
4. Aby utrzymać kwalifikacje nabyte podczas ww. szkoleń technik-instruktor (pokładowy) musi odbyć „Szkolenia i sprawdziany okresowe” określone w IO-D 02-01-01, ust.3. Tabela 4.

**05-03-05 TECHNIK POKŁADOWY**

1. Podczas wykonywania lotów w Straży Granicznej na samolocie M-28/L 410 przewidziana jest funkcja technika pokładowego.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-03-00 Strona 2/4
--	------------------------------	-----------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
<p>2. Do pełnienia funkcji technika pokładowego wyznacza się osobę, która odbyła szkolenia zgodnie z „Procedurami i programami szkolenia personelu pokładowego”, co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- IO-D 02-07-08 A.2,</li> <li>- IO-D 02-07-08 B.2.1.</li> </ul> <p>3. Aby utrzymać kwalifikacje nabyte podczas ww. szkoleń technik pokładowy musi odbyć „Szkolenia i sprawdziany okresowe” określone w IO-D 02-01-01, ust. 3. Tabela 4.</p> <p>4. Technicy pokładowi wchodzi w skład personelu latającego LSG i są wyznaczani na przewidziane stanowiska zgodnie z zasadami mianowania funkcjonariuszy Straży Granicznej.</p>		

**05-03-06 ZASADY I WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYKONYWANIA LOTÓW NA WIĘCEJ NIŻ JEDNYM TYPIE, WERSJI LUB TYPIE W AKTUALNIE UŻYTKOWANEJ KLASIE STATKU POWIETRZNEGO**

1. LSG nie określa ani nie ogranicza obligatoryjnie, dopuszczalnej liczby typów, wersji (wariantów) i typów w aktualnie użytkowanych klasach statków powietrznych, na których operatorzy systemów pokładowych mogą wykonywać loty w Straży Granicznej, jeśli posiadają oni określone w niniejszej instrukcji uprawnienia i praktykę lotniczą. W indywidualnych przypadkach Szef Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego może wprowadzić dla poszczególnych operatorów systemów pokładowych ograniczenia w wykonywaniu lotów na kilku typach, wersjach lub typach w aktualnie użytkowanych klasach statków powietrznych.
2. Kwalifikując operatorów systemów pokładowych do wykonywania lotów na innym (dodatkowym) typie, wersji lub klasie statku powietrznego należy uwzględnić następujące czynniki:
  - 1) Wymagania opisane w IO-D 02-07-08, Część B.1.1;
  - 2) Znaczące różnice w budowie i eksploatacji statków powietrznych;
  - 3) Kwalifikacje, doświadczenie oraz cechy osobowe;
  - 4) Poziom technologiczny;
  - 5) Specyfikę i stopień trudności wykonywania określonych czynności na pokładzie danego typu, wersji lub typu w aktualnie użytkowanej klasie statku powietrznego.
3. Operatorzy systemów pokładowych zatrudnieni w SG wykonują loty na:
  - 1) śmigłowcach: PZL-Kania, PZL-SOKÓŁ W-3 i W-3AM Anakonda, H 135 i R 44;
  - 2) samolotach: PZL-104M/MF Wilga 2000, M-20 Mewa, M-28 Skytruck i ES-15 i L 410.
4. Technicy pokładowi zatrudnieni w SG wykonują loty na samolocie M-28 Skytruck i L 410.
5. Szef Personelu Lotniczego decyduje o przeszkoleniu operatora systemów pokładowych na nowy typ lub wersję statku powietrznego zgodnie z Działem D Instrukcji Operacyjnej.
6. W przypadku wystąpienia długotrwałych przerw w wykonywaniu lotów na danym typie statku powietrznego, Szef Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego lub z własnej inicjatywy decyduje o konieczności odbycia przez członka personelu pokładowego przeszkolenia wznowiającego zgodnie z Działem D Instrukcji Operacyjnej.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-03-00 Strona 3/4
--	------------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 14

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**05-05-00 OKRESOWE SPRAWDZIANY KWALIFIKACJI****05-05-01 ZASADY OGÓLNE DOTYCZĄCE SPRAWDZANIA WIADOMOŚCI I UMIEJĘTNOŚCI**

1. Poddanie się obowiązkowym sprawdzianom kwalifikacji w określonych terminach i ich zaliczenie jest bezwzględny warunkiem dopuszczenia członka personelu operacyjnego do wykonywania czynności lotniczych.
2. Przystępowanie do pełnienia czynności lotniczych w zakresie właściwego zadania i rodzaju lotu po upływie terminu ważności szkolenia lub sprawdzianu (kontroli) dotyczących tego zadania i rodzaju lotu jest zabronione.
3. Przestrzeganie terminów ważności poszczególnych szkoleń okresowych i sprawdzianów (kontroli) umiejętności należy do obowiązków członka personelu lotniczego i personelu pokładowego LSG, a nadzór nad tym sprawują bezpośrednio kierownik sekcji lotniczej Wydziału Lotniczego oraz Szef Personelu Lotniczego.
4. Osoba kontrolująca (przeprowadzająca sprawdzian) musi posiadać równe lub wyższe kwalifikacje od osoby kontrolowanej w zakresie danej kontroli (sprawdzianu).
5. Członek personelu operacyjnego ma obowiązek informować Naczelnika Wydziału Lotniczego z wyprzedzeniem, co najmniej 30 dni o każdym zbliżającym się terminie wygaśnięcia ważności kontroli uprawnień oraz nie wykonywać lotów, do których prawo wykonywania wygasło.
6. Wyniki sprawdzeń muszą być odnotowane w odpowiednim protokole kontroli i w osobistych dokumentach lotniczych członka personelu lotniczego lub członka personelu pokładowego.
7. W Straży Granicznej okresowym sprawdzianom podlegają następujące grupy personelu operacyjnego i technicznego:
  - 1) personel licencjonowany:
    - a) piloci – KWT i KTP;
    - b) mechanicy pokładowi – KWT i KUP;
    - c) mechanicy poświadczenia obsługi – KWT i KUP;
  - 2) nielicencjonowany personel pokładowy:
    - a) operatorzy systemów pokładowych – KWT i KUP;
    - b) technicy pokładowi (na samolocie M-28 SKYTRUCK / L 410) – KWT i KUP.
8. Szczegółowe zakresy przeprowadzanych kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych wraz z odpowiednimi szkoleniami zostały opisane w Dziale D Instrukcji Operacyjnej.
9. Termin ważności przeprowadzonych kontroli wiadomości teoretycznych KWT oraz sprawdzianów umiejętności praktycznych KTP i KUP określa się, jako datę przeprowadzenia kontroli z dodaniem dni pozostałych do końca bieżącego miesiąca oraz odpowiedniego czasu ważności (6, 12 lub 24 miesiące kalendarzowych). Przy przeprowadzaniu kolejnych sprawdzianów (kontroli), których ważność została określona do końca bieżącego miesiąca, jeśli są one wykonywane w okresie ostatnich 3 miesięcy do zakończenia ważności poprzedniego sprawdzianu lub kontroli, to okres ich ważności będzie przedłużony o kolejne 6, 12 lub 24 miesiące, licząc od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-05-00 Strona 1/4
--	------------------------------	-----------------------------



Załącznik nr 15

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**05-08-00 DOKUMENTOWANIE BIEŻĄCYCH KWALIFIKACJ**

1. Nadzór nad dokumentowaniem odbycia szkoleń i sprawdzianów wiedzy i kwalifikacji sprawuje Szef Personelu Lotniczego.
2. Wyniki bieżących sprawdzianów wiedzy i kwalifikacji dokumentowane są na drukach:
  - 1) Protokół Kontroli Wiadomości Teoretycznych z podziałem na specjalności:
    - a) pilot;
    - b) mechanik pokładowy, technik pokładowy;
    - c) mechanik poświadczenia obsługi;
    - d) operator systemów pokładowych.
  - 2) Protokół Kontroli Techniki Pilotażu z podziałem na specjalności
    - a) pilot samolotowy;
    - b) pilot śmigłowcowy.
  - 3) Protokół Kontroli Umiejętności Praktycznych z podziałem na specjalności:
    - 1) mechanik pokładowy;
    - 2) mechanik poświadczenia obsługi;
    - 3) operator systemów pokładowych;
    - 4) technik pokładowy.
3. Sprawdziany umiejętności wykonywane w celu przedłużenia ważności uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji dokonywane przez egzaminatorów LKE dokumentowane są na obowiązujących drukach publikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Jeśli taki sprawdzian zaliczany jest również jako okresowa Kontrola Techniki Pilotażu to dodatkowo należy wystawić obowiązujący w Straży Granicznej odpowiedni protokół KTP.
4. W LSG dla każdego członka personelu operacyjnego (zarówno licencjonowanego jak i nielicencjonowanego) w miejscu pełnienia przez niego służby zakładane sąteczki osobistego wyszkolenia, w których muszą się znajdować następujące dokumenty:
  - 1) Spis zawartości teczki;
  - 2) egzemplarz nr 1 arkusza członka personelu lotniczego i pokładowego LSG zgodnie ze wzorem podanym w podrozdziale 15-16-00;
  - 3) poświadczona kopia licencji (dotyczy personelu licencjonowanego) z ważnymi uprawnieniami lotniczymi wykorzystywanymi w Straży Granicznej;
  - 4) aktualne orzeczenie z badań lotniczo-lekarskich;
  - 5) egzemplarze nr 1 protokołów z egzaminów KWT, KTP i KUP;
  - 6) protokoły z egzaminów na przedłużenie uprawnień wpisywanych do licencji przeprowadzanych przez egzaminatorów ULC;
  - 7) świadectwa ukończonych szkoleń lotniczych i specjalistycznych;
  - 8) Karty Przebiegu Szkolenia Praktycznego i Przygotowania Naziemnego z przeprowadzonych szkoleń;
  - 9) inne dokumenty potwierdzające uzyskanie kwalifikacji lotniczych i praktyki lotniczej.
5. Teczki osobistego wyszkolenia rejestrowane są w „Rejestrze teczek osobistego wyszkolenia” zwanym dalej „rejestrem”, który prowadzony jest we właściwych wydziałach LSG
6. Rejestr podlega rejestracji w rejestrze dokumentacji właściwej kancelarii.
7. Rejestr zawiera w szczególności następujące informacje:
  - 1) liczbę porządkową;
  - 2) numer rejestracyjny teczki;
  - 3) imię i nazwisko funkcjonariusza;
  - 4) datę założenia teczki;
  - 5) informację o przekazaniu do innej komórki organizacyjnej;
  - 6) datę jej zakończenia.

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WYMAGANE KWALIFIKACJE**

IO-A 05-08-00  
Strona 1/2

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

8. Za prowadzenie i aktualność dokumentacji w teczkach osobistego wyszkolenia podwładnych funkcjonariuszy i pracowników odpowiedzialni są właściwi Naczelnicy Wydziałów LSG. Za prowadzenie i aktualność dokumentacji w teczkach osobistego wyszkolenia funkcjonariuszy i pracowników zatrudnionych w siedzibie LSG odpowiada Szef Personelu Lotniczego. Okresy przechowywania dokumentów o zmiennym okresie ważności podane zostały w rozdziale IO-A 02-05-00.
9. Teczki osobistego wyszkolenia powinny być przechowywane w sposób uniemożliwiający dostęp do nich osób postronnych. Dostęp do teczek i przechowywanych w nich informacji i dokumentów odbywa się za zgodą Naczelnika Wydziału lub Szefa Personelu Lotniczego na wniosek:
- 1) członków personelu kierowniczego LSG,
  - 2) zainteresowanych członków personelu lotniczego,
  - 3) przeprowadzających kontrolę inspektorów ULC lub MSW.
  - 4) komisji badań wypadków lotniczych,
  - 5) innych osób lub organizacji upoważnionych do otrzymania takich informacji.
10. W celu bieżącej kontroli nad ważnością uprawnień członków personelu operacyjnego Szef Personelu Lotniczego prowadzi dla każdego z tych członków dokumentację wyszkolenia (tylko aktualne egzemplarze) zawierającą:
- 1) egzemplarz nr 2 arkusza członka personelu lotniczego i pokładowego LSG zgodnie z wzorem podanym w IO-A 15-16-00;
  - 2) poświadczoną kopię licencji (dotyczy personelu licencjonowanego) z ważnymi uprawnieniami lotniczymi wykorzystywanymi w Straży Granicznej;
  - 3) poświadczoną kopię aktualnych badań lotniczo-lekarskich;
  - 4) egzemplarze nr 2 protokołów z egzaminów KTP, KWT i KUP;
  - 5) potwierdzone kopie protokołów z egzaminów na przedłużenie uprawnień wpisywanych do licencji, przeprowadzanych przez egzaminatorów ULC;
  - 6) egzemplarze nr 2 zaświadczeń/protokołów z ukończenia szkoleń, o których mowa w IO-D 02-07-08 (jeżeli dotyczy) oraz IO-D 02-07-00 ust. 7 pkt. 2, 6 i 7 (jeżeli dotyczy).
- Dokumentacja wyszkolenia rejestrowana jest w „dzienniku wykonawcy”. Dopuszcza się możliwość przesyłania do Szefa Personelu Lotniczego powyższej dokumentacji w wersji elektronicznej. Wówczas przesłane w wersji elektronicznej egzemplarze nr 1 i pozostałe kopie dokumentacji uznane będą jako egzemplarze nr 2 oraz poświadczone kopie tej dokumentacji. Dokumentacja ta umieszczana będzie w rejestrze prowadzonym w formie elektronicznej zamiast „dzienniku wykonawcy”.
- Zapis ten nie dotyczy funkcjonariuszy i pracowników zatrudnionych w LSG z siedzibą w Warszawie, dla których prowadzone są jedynie te czki osobistego wyszkolenia wyszczególnione w ust. 5 niniejszego rozdziału.
11. Za niezwłoczne i zgodne z oryginałem przesyłanie do Szefa Personelu Lotniczego wszystkich aktualnych dokumentów wymienionych w ust. 10 odpowiedzialni są Naczelnicy Wydziałów.
12. Wszelka dokumentacja z odbytych szkoleń okresowych, specjalistycznych i innych gromadzona jest w teczkach osobistego wyszkolenia każdego członka personelu operacyjnego.
13. Szef Personelu Lotniczego przechowuje w formie elektronicznej dane członków personelu operacyjnego odnośnie ważności licencji, uprawnień do nich wpisywanych, KWT, KTP, KUP oraz badań lotniczo-lekarskich. Dane te przechowywane są w formie pozwalającej na monitorowanie zbliżania się okresów ważności w/w danych.
14. Dokumentacja otrzymywana i wytwarzana przez LSG podlega przepisom dotyczącym zasad funkcjonowania kancelarii i obiegu informacji jawnych oraz jednolitego rzeczowego wykazu akt Straży Granicznej.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WYMAGANE KWALIFIKACJE</b>	IO-A 05-08-00 Strona 2/2
--	------------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 16

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

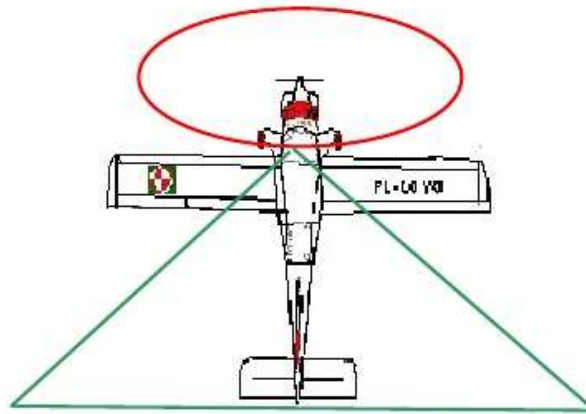
## **06-01-00 ŚRODKI OSTROŻNOŚCI UWZGLĘDNIAJĄCE ZDROWIE ZAŁOGI**

1. Każdy członek personelu lotniczego oraz personelu pokładowego przystępując do wykonywania czynności lotniczych musi być w takiej kondycji fizycznej i psychicznej, która pozwoli mu na bezpieczną realizację całej zaplanowanej operacji lotniczej.
2. Zabrania się członkowi personelu lotniczego oraz personelu pokładowego wykonywania jakichkolwiek czynności lotniczych, wynikających z posiadanej przez niego licencji lub uprawnień, jeżeli:
  - 1) jest w stanie nietrzeźwym lub stanie wskazującym na spożycie alkoholu, lub po jego spożyciu w czasie krótszym niż 24 godziny przed wykonywaniem czynności lotniczych. Podczas wykonywania tych czynności, nie można spożywać napojów alkoholowych lub innych podobnie działających środków. Stan nietrzeźwości liczy się od 0,2 promila.
  - 2) jest pod wpływem środków farmakologicznych mogących powodować zaburzenia świadomości bądź funkcji psychomotorycznych mózgu, a także pobudzających, uspokajających, lub narkotyków.
  - 3) odczuwa jakiegokolwiek dolegliwości fizyczne lub psychiczne, mogące spowodować niewykonanie lub nieprawidłowe wykonanie czynności lotniczych.
3. Państwowy Nadzór Lotniczy oraz przełożeni członka personelu lotniczego oraz personelu pokładowego jeżeli są świadomi jakichkolwiek zagrożeń wynikających z jego stanu psychofizycznego, mają obowiązek nie dopuścić go do wykonywania przewidzianych w licencji lub innych dokumentach czynności, jeżeli w czasie ich wykonywania mogłyby powstać u niego dolegliwość fizyczna lub psychiczna mogąca spowodować zagrożenie zdrowia i życia załogi lub innych osób albo mogłyby spowodować zagrożenie dla mienia.
4. Dowódca statku powietrznego nie może podjąć czynności lotniczych, jeżeli członek załogi nie jest w stanie wypełnić swoich obowiązków w związku ze zranieniem, chorobą, zmęczeniem, działaniem alkoholu, narkotyków lub innych środków o podobnym działaniu.
5. W przypadkach budzących uzasadnione wątpliwości instytucjami rozstrzygającymi o sprawności psychofizycznej członka personelu lotniczego lub personelu pokładowego są uprawnione centra/ośrodki medycyny lotniczej, zgodnie z przepisami aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze.
6. Członek załogi statku powietrznego jest zobowiązany mieć zawsze przy sobie zapasowe szkła korekcyjne, łatwo dostępne z jego stanowiska pracy, jeśli wykonywanie czynności wynikających z jego licencji lub uprawnień jest uwarunkowane używaniem szkieł korekcyjnych.
7. W celu uniknięcia możliwości jednoczesnego zatrucia pokarmowego obu pilotów w przypadku wykonywania lotów w załodze wieloosobowej, członkowie załogi powinni wystrzegać się spożywania tych samych potraw i napojów w czasie bezpośrednio poprzedzającym wykonanie lotu lub w czasie lotu.
8. Dla uzyskania i przedłużenia ważności licencji lotniczych określonych grup personelu lotniczego wymagane jest uzyskanie pozytywnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego zgodnie z przepisami odnośnie licencjonowania personelu lotniczego.
9. Ważność orzeczenia o zdolności psychofizycznej do wykonywania określonych czynności lotniczych samoistnie ulega przerwaniu i wymaga zasięgnięcia porady w ośrodku medycyny lotniczej lub u upoważnionego lekarza orzekającego w sprawie badań lotniczo-lekarskich w przypadku:

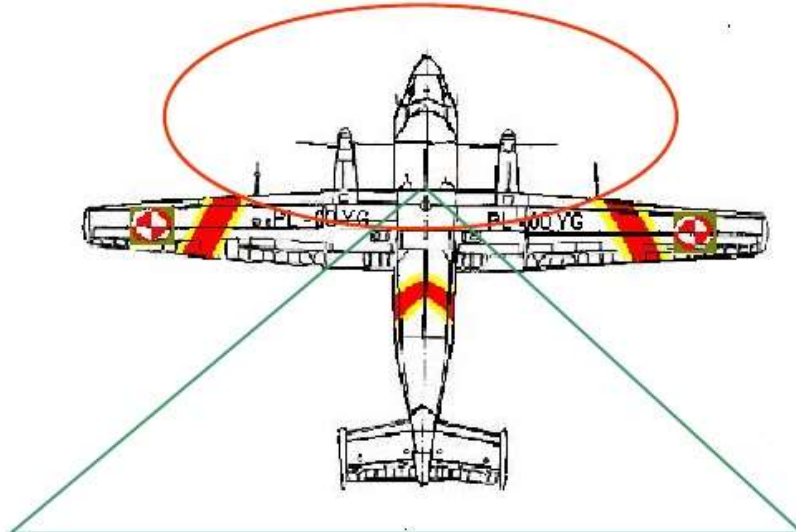
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DLA ZDROWIA ZAŁOGI</b>	IO-A 06-01-00 Strona 1/2
--	--	-----------------------------

Załącznik nr 17

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------



Rys. 1 Strefy bezpieczeństwa samolotu PZL 104 M Wilga 2000 oraz samolotu ES-15.



Rys.2 Strefy bezpieczeństwa samolotu M28 Skytruck, samolotu M-20 Mewa oraz samolotu L 410.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	ŚRODKI OSTROŻNOŚCI – SAMOLOTY	IO-A 06-03-00 Strona 2/4
--	----------------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 18

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

## 07-01-00 OGRANICZENIA CZASU LOTU, CZASU WYKONYWANIA CZYNNOŚCI LOTNICZYCH I WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOCZYNKU PERSONELU OPERACYJNEGO

### 07-01-01 DEFINICJE I SKRÓTY

1. **„Czas wykonywania czynności lotniczych”** – czas wykonywania zadań na statkach powietrznych Straży Granicznej, w skład którego wchodzi czas lotu oraz czas wykonywania następujących czynności na ziemi:
  - 1) organizowania lotu przed startem statku powietrznego;
  - 2) oczekiwania na lot przed startem statku powietrznego;
  - 3) wykonywania czynności po wylądowaniu lub zakończeniu lotu;
  - 4) postoju między lądowaniami;
  - 5) pełnienie dyżurów lotniczych na lotnisku;
  - 6) wykonywane obsług statków powietrznych.
2. **„Czas lotu”:**
  - 1) **„samolotu”** - czas liczony od chwili, gdy samolot ruszy z miejsca postoju w celu wykonania lotu, aż do momentu zatrzymania się na miejscu postoju po zakończonym locie;
  - 2) **„śmigłowca”** - czas liczony od chwili, gdy wirnik nośny zaczyna się obracać do chwili jego zatrzymania po zakończonym locie.
3. **„Czas wypoczynku”** - nieprzerwany i określony czas, w którym pracownik zwolniony jest od pełnienia wszelkich obowiązków służbowych.
4. **„Port macierzysty”** - oznacza miejsce wyznaczone przez pracodawcę dla członka załogi statku powietrznego, z którego rozpoczyna on i kończy lot lub cykl lotów. W przypadku, gdy jest to stałe miejsce pełnienia służby to w miejscu tym w normalnych warunkach pracodawca nie jest odpowiedzialny za jego zakwaterowanie.
5. **„Załoga lotnicza”** – piloci i mechanicy pokładowi.
6. **„Personel pokładowy”** - oznacza członka załogi statku powietrznego pełniącego podczas lotu obowiązki niezwiązane z prowadzeniem statku powietrznego oraz niebędącego członkiem załogi lotniczej. W LSG są to operatorzy systemów pokładowych i technicy pokładowi, którzy oprócz wykonywania swych obowiązków odpowiedzialni są również za bezpieczeństwo podróży na pokładzie statku powietrznego i przechodzą w tym zakresie odpowiednie szkolenie dla personelu pokładowego, z uwzględnieniem przepisów PART CC.
7. **„Personel latający/ Załoga statku powietrznego”** – załoga lotnicza oraz personel pokładowy.
8. **„Personel operacyjny”** – personel latający.
9. **„Początek dyżuru lotniczego”** – godzina rozpoczęcia dyżuru określona w grafiku/planie służby.
10. **„Koniec dyżuru lotniczego”** – godzina zakończenia dyżuru określana w grafiku/planie służby lub godzina zakończenia wykonywania wszystkich czynności związanych z ostatnim lotem – w zależności, co zajdzie później.
11. **„Czas dyżuru lotniczego”** – ilość godzin pomiędzy zarejestrowaną godziną rozpoczęcia dyżuru lotniczego i zakończenia dyżuru lotniczego.
12. **„Czas służby”** – czas wykonywania czynności lotniczych oraz innych prac zleconych przez pracodawcę, a nie wchodzących w zakres czynności lotniczych.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	OGRANICZENIA CZASU LOTU	IO-A 07-01-00 Strona 1/4
--	-------------------------	-----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**07-01-02 OGRANICZENIA CZASU WYKONYWANIA CZYNNOŚCI LOTNICZYCH I CZASU LOTU**

1. W LSG przy określaniu norm czasu wykonywania zadań na statkach powietrznych Straży Granicznej a w tym czasie lotu mają zastosowanie przepisy zawarte w Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 10 czerwca 2009 r. w sprawie rozkładu czasu służby funkcjonariuszy Straży Granicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1602 wraz z późniejszymi zmianami).
2. Przyjmuje się zasadę, że czas wykonywania zadań na statkach powietrznych Straży Granicznej to czas wykonywania czynności lotniczych.
3. Członkowi załogi statku powietrznego nie wolno przystąpić do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli odczuwa dolegliwości psychiczne lub fizyczne, które uniemożliwią mu pełnienie obowiązków w wymaganym przez pracodawcę zakresie lub mogą zagrażać bezpieczeństwu lotu.
4. Naczelnicy Wydziałów Lotniczych, niezależnie od ewidencji wynikających z ww. rozporządzenia dla każdego pełniącego czynności lotnicze członka personelu lotniczego oraz członka personelu pokładowego prowadzą karty ewidencji (na każdy miesiąc), zawierające informacje dotyczące jego:
  - 1) czasu służby;
  - 2) czasu wykonywania czynności lotniczych;
  - 3) czasu lotu;
  - 4) czasu wypoczynku i dni wolnych;
  - 5) informacje o normie żywienia.
5. Do wymienionych kart ewidencji dołącza się kopię „Meldunku o przekroczeniu czasu wykonywania lotu, czynności lotniczych i/lub skróceniu czasu wypoczynku zgodnie ze wzorem zamieszczonym w IO-A 15-06-00 (w przypadku, gdy takie przekroczenie nastąpiło).
6. Każdy członek personelu latającego jest zobowiązany do wypełniania „Kart ewidencji czasu służby i wypoczynku personelu operacyjnego LSG” oraz w przypadku przekroczeń czasu czynności lotniczych, czasów lotu lub skrócenia czasu wypoczynku, mają obowiązek złożenia meldunku o przekroczeniach (zgodnie z wzorem załącznika 15-06-00) u Szefa Personelu Lotniczego poprzez Naczelnika Wydziału.
7. Osobami odpowiedzialnymi za nadzór i przechowywanie ww. kart ewidencji oraz za egzekwowanie przestrzegania norm czasu służby i wypoczynku członków załóg statków powietrznych są Naczelnicy Wydziałów lub właściwy przełożony, każdy w zakresie podlegającego mu personelu.
8. Okres przechowywania ww. kart ewidencji wynosi 12 miesięcy licząc od końca roku kalendarzowego, którego ewidencja dotyczy.
9. Wzór „Karty ewidencji czasu służby i wypoczynku członka personelu operacyjnego LSG” zamieszczono w IO-A 15-05-00.
10. Czas służby członka załogi statku powietrznego a w tym czas wykonywania zadań na statkach powietrznych Straży Granicznej powinien być zgodny z ww. rozporządzeniem i nie może przekroczyć norm w nim określonych.
11. Czas trwania służby, wykonywania zadań na statkach powietrznych Straży Granicznej oraz dyżurów lotniczych, godziny ich rozpoczęcia i zakończenia oraz czas udzielany na nieprzerwany wypoczynek ustalane są oddzielnie na każdy miesiąc – zasady planowania dyżurów lotniczych zostały określone w IO-A 14-02-00.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OGRANICZENIA CZASU LOTU</b>	IO-A 07-01-00 Strona 2/4
--	--------------------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

12. Jeżeli ze względu na szczególne okoliczności wystąpiło przedwczesne, zagrażające bezpieczeństwu, zmęczenie pilota, jest on obowiązany podjąć decyzję o wcześniejszym zakończeniu dyżuru lotniczego.
13. Członek personelu latającego ma obowiązek, w ustalonym przez pracodawcę terminie, odbycia obozu kondycyjnego (obejmującego zabiegi sanatoryjne) w wymiarze 14 dni kalendarzowych w każdym roku kalendarzowym. W przypadku braku uczestnictwa przez członka personelu latającego w obozie kondycyjnym w danym roku kalendarzowym, jest on zobowiązany do uczestnictwa w obozie kondycyjnym zorganizowanym w pierwszym możliwym terminie kolejnego roku kalendarzowego. Wówczas od początku tego roku do czasu zakończenia obozu kondycyjnego, członek personelu latającego nie wykonuje lotów w składzie załogi na statkach powietrznych SG.
14. Plany obozów kondycyjnych dla personelu latającego sporządza i uzgadnia Szef Bezpieczeństwa Lotniczego a zatwierdza Szef Personelu Lotniczego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OGRANICZENIA CZASU LOTU</b>	IO-A 07-01-00 Strona 3/4
--	--------------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 19

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

**07-02-00 PRZEDŁUŻANIE OGRANICZEŃ CZASU LOTU I CZASU PRACY I/LUB SKRÓCENIE OKRESÓW WYPOCZYNKU**

1. Zasady przedłużenia i ograniczeń czasu lotu, czasu wykonywania zadań na statkach powietrznych Straży Granicznej, czasu służby oraz skracania czasu wypoczynku dotyczące personelu lotniczego i personelu pokładowego w LSG zostały przedstawione w przepisach wyszczególnionych w IO-A 07-01-02, ust. 1.
2. Personel lotniczy i pokładowy w LSG w czasie trwania dyżurów lotniczych, ma zapewnioną możliwość wypoczynku w warunkach hotelowych oraz możliwość przyrządzania i spożywania posiłków lub możliwość spożywania posiłków w oparciu o infrastrukturę w pobliżu miejsca pełnienia dyżuru.
3. W przypadku przedłużenia czasów wykonywania lotu, czynności lotniczych lub skrócenia czasu wypoczynku to muszą one być odnotowane w „Karcie ewidencji czasu służby i wypoczynku personelu operacyjnego LSG”, której wzór znajduje się w IO-A 15-05-00 oraz powinien być złożony do Szefa Personelu Lotniczego poprzez Naczelnika Wydziału meldunek wg wzoru zawartego w IO-A 15-06-00.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OGRANICZENIA CZASU LOTU</b>	IO-A 07-02-00 Strona 1/2
--	--------------------------------	-----------------------------



Załącznik nr 20

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**08-01-00 INSTRUKCJE PRZYGOTOWANIA DO LOTU****08-01-01 ZASADY OGÓLNE**

1. Wykonanie każdego lotu w Straży Granicznej musi przebiegać zgodnie z otrzymanym zadaniem i planem lotu w warunkach ustalonych przez przepisy lotnicze, Instrukcję Użytkowania w Locie danego typu statku powietrznego i Instrukcją Operacyjną.
2. Procedury przygotowania lotu w operacjach podejmowanych przez LSG obejmują:
  - 1) przyjęcie zadania do realizacji od zleceniodawcy w postaci „Zapotrzebowania na użycie statku powietrznego”;
  - 2) operacyjne przygotowanie lotu, tzn.:
    - a) wyznaczenie załogi;
    - b) wyznaczenie statku powietrznego;
    - c) dokonanie stosownych uzgodnień w celu właściwej realizacji zadania (zabezpieczenie tankowania, postoju statku powietrznego poza miejscem stałego bazowania, ochrona statku powietrznego, zabezpieczenie łączności dla załogi, zabezpieczenie dostępu do informacji meteorologicznych, itp.);
    - d) powiadomienie o planowanym locie służb i jednostek organizacyjnych Straży Granicznej mających związek z podejmowaną operacją;
    - e) przygotowanie operacyjnego planu lotu zgodnie z IO-A 08-01-13.
3. Lot statku powietrznego może się odbyć, gdy:
  - 1) załoga statku powietrznego jest odpowiednio przygotowana do lotu i posiada ważne licencje lotnicze z uprawnieniami do wykonywania danego zadania i na danym typie statku powietrznego;
  - 2) ilość materiałów pędnych zapewni bezpieczne wykonanie zadania;
  - 3) statek powietrzny jest sprawny technicznie;
  - 4) statek powietrzny posiada niezbędną dokumentację techniczną.
4. Wszystkie loty powinny być organizowane według zasad zachowania jak najdalej idącego bezpieczeństwa oraz rozsądnej oszczędności i ekonomii.
5. Planowanie lotu (lotów) musi odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami lotniczymi.
6. Należy zapewnić maksymalnie sprawną łączność z organem, któremu składany jest plan lotu, aby uniknąć nieścisłości zarówno w treści planu jak i zgody na lot, zwłaszcza, że zawierać ona może szczegółowe wytyczne lub ograniczenia.
7. W przypadku wykonywania długotrwałych lotów operacyjnych (przewidzianych powyżej 4 godzin) lub ze względu na bieżące potrzeby operacyjne, dopuszcza się możliwość wykorzystania lotnisk, lądowisk oraz innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań niebranych pod uwagę w trakcie planowania lotu. Możliwość ta dopuszczona jest, gdy zachodzi jedna z poniższych potrzeb:
  - 1) wydłużenie gotowości operacyjnej statku powietrznego w rejonie realizowanych zadań,
  - 2) oczekiwanie na dalsze dyspozycje służb, z którymi realizowane jest współdziałanie,
  - 3) zaopatrzenie statku powietrznego w niezbędne materiały pędne w rejonie realizowanych zadań,
  - 4) zapewnienie należytego wypoczynku dla załogi statku powietrznego,
  - 5) uniknięcie niekorzystnych warunków atmosferycznych dla bezpieczeństwa lotu,

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-01-00 Strona 1/26
--	-----------------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

6) realizacja pilnych potrzeb operacyjnych w strefie nadgranicznej oraz innych rejonach wykonywania zleconych zadań.

W takiej sytuacji dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do szczególnego przestrzegania procedur zawartych w IO-A 08-01-05, 08-01-06, 10-01-02 i 10-01-03 oraz ograniczeń czasu lotu i wypoczynku personelu operacyjnego zawartych w IO-A 07-00-00. Ponadto dowódca statku powietrznego za pomocą dostępnych środków łączności zobowiązany jest do wszelkich uzgodnień ze służbami ruchu lotniczego, służbami naziemnymi lub właściwymi podmiotami odnośnie wykorzystania lotniska, lądowiska lub innego miejsca przystosowanego do startów i lądowań, przed wykonaniem lądowania na jednym z tych miejsc. Kwestie opłat lotniskowych i nawigacyjnych w przedmiotowym zakresie oraz opłat dotyczących zaopatrzenia i zabezpieczenia sprzętu lotniczego a także pobytu załogi statku powietrznego regulowane są odrębnymi przepisami obowiązującymi w Straży Granicznej.

#### **08-01-02 MINIMALNE WYSOKOŚCI LOTÓW**

1. Załogi statków powietrznych LSG nie powinny wykonywać lotów nad obszarami zabudowanymi dużych miast i osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu, chyba że lot odbywa się na takiej wysokości, która pozwoli w przypadku zagrożenia na wykonanie lądowania bez narażania osób lub mienia na ziemi.
2. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1 nie obowiązuje w przypadku, gdy jest to konieczne przy starcie lub lądowaniu albo gdy państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym zezwolił na niestosowanie się do tego wymagania.
3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2 nie obowiązują także podczas operacji lotniczych LSG, wykonywanych w trakcie pełnienia służby granicznej i prowadzenia działań granicznych z powietrza oraz w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także w operacjach wykonywanych z kryptonimem „GARDA”.
4. Wysokości, na których odbywa się lub ma się odbywać lot albo jego część, należy wyrażać jako:
  - 1) poziom lotu - podczas lotu na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu albo odpowiednio powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej;
  - 2) wysokość bezwzględna - podczas lotu poniżej najniższego dostępnego poziomu lotu albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej;
  - 3) wysokości nad terenem - w określonej części przestrzeni powietrznej podczas lotów patrolowych, prowadzenia działań granicznych, lotów związanych z ochroną bezpieczeństwa i porządku publicznego, lotów przeciwpożarowych oraz lotach koszących w specjalnie wydzielonych strefach.

#### **08-01-03 PROCEDURA USTALANIA MINIMALNYCH WYSOKOŚCI DLA LOTÓW VFR**

1. W LSG przyjmuje się generalną zasadę, że we wszystkich lotach wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów z widzialnością (VFR) należy utrzymywać wysokości lotu określone w aktach wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze, które zostały przedstawione w rozdziale 12-01-01 niniejszej Instrukcji Operacyjnej.
2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach w celu właściwej realizacji zadań w trakcie wykonywania lotów na hasło „GARDA” zezwala się na obniżenie minimalnych dopuszczalnych wysokości lotu do wartości podanych poniżej:

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-01-00 Strona 2/26
--	-----------------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

1) **SAMOLOTY**

- a) **w dzień** – minimalna wysokość lotu 50 m nad poziomem terenu (AGL),
- b) **w nocy nad terenem znanym** – minimalna wysokość lotu 200 m nad poziomem terenu (AGL) pod warunkiem posiadania przez dowódcę statku powietrznego nalotu minimalnego w nocy 100 godz. z czego co najmniej 50 godz. jako dowódca.

2) **ŚMIGŁOWCE**

- a) **w dzień** – dopuszcza się obniżenie minimalnej wysokości lotu do zawisu i lądowania w terenie włącznie,
- b) **w nocy nad terenem znanym** – minimalna wysokość lotu 100 m nad poziomem terenu (AGL) przy zachowaniu prędkości lotu nie mniejszej niż 80 km/h, pod warunkiem posiadania przez dowódcę statku powietrznego nalotu minimalnego w nocy 100 godz. z czego co najmniej 50 godz. jako dowódca.

**Uwaga 1:** Minimalne wysokości lotów z użyciem gogli noktowizyjnych zarówno dla samolotów jak i śmigłowców zostały podane w załączniku nr 14-12-00 do niniejszej Instrukcji.

**Uwaga 2:** Pod pojęciem „teren znany” należy rozumieć teren, nad którym zarówno dowódca statku powietrznego jak i II-gi pilot wykonali co najmniej jeden lot w porze dziennej i są zaznajomieni zarówno z ukształtowaniem terenu jak i ze wszystkimi przeszkodami terenowymi.

3. Decyzję o obniżeniu wysokości lotu podejmuje dowódca statku powietrznego wyłącznie w przypadkach, kiedy jest to konieczne ze względu właściwe wykonanie postawionego zadania, biorąc każdorazowo pod uwagę:
  - 1) bezpieczeństwo statku powietrznego i osób na nim się znajdujących,
  - 2) bezpieczeństwo osób, zwierząt i mienia na powierzchni ziemi lub wody,
  - 3) występowanie przeszkód terenowych w rejonie obniżenia wysokości.
4. Przyjmuje się zasadę, że przed rozpoczęciem lotu na obniżonej wysokości pilot powinien ustawić na radiowysokościomierzu wysokość bezpieczną zgodnie z ust. 2, pkt 1) i 2), w zależności od statku powietrznego, na którym wykonywany jest lot (zasady tej nie stosuje się na statkach powietrznych nieposiadających radiowysokościomierza).  
W przypadku lotu na śmigłowcu w dzień, zgodnie z ust. 2, pkt 2), ppkt a) należy ustawić na radiowysokościomierzu wysokość bezpieczną zgodnie z ust. 2, pkt 1), ppkt a).
5. Okres przebywania statku powietrznego na obniżonej wysokości lotu należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
6. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości, co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru obniżenia wysokości uwzględniając między innymi czynniki wymienione w ust. 3 dowódca statku powietrznego ma obowiązek zaniechania tego manewru i utrzymywania minimalnych wysokości lotu określonych w rozdziale 12-01-01.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-01-00 Strona 3/26
--	-----------------------------	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**08-01-10 OKREŚLENIE ILOŚCI PALIWA I OLEJU**

1. Zaopatrywanie statków powietrznych LSG w paliwo lotnicze dokonywane jest centralnie przez LSG, przez służby techniczne oraz przez wyspecjalizowane służby innych organizacji lotniczych zajmujące się dystrybucją paliw (np. w Portach Lotniczych, na lotniskach MON, itp.).
2. Gatunki i rodzaje paliw muszą być zgodne z wymaganiami instrukcji eksploatacji danego statku powietrznego i muszą posiadać aktualne atesty.
3. Podczas zaopatrywania statku powietrznego w paliwo, należy ściśle przestrzegać zasad ujętych w Instrukcji Użytkowania w Locie danego typu statku powietrznego.
4. Przed rozpoczęciem tankowania statek powietrzny i pojazd tankujący muszą być uziemione i w pobliżu muszą się znajdować wystarczające środki gaśnicze.
5. Zabrania się tankowania statku powietrznego z podróznymi na pokładzie.
6. Dowódca statku powietrznego ma obowiązek przed każdym lotem sprawdzić prawidłowość wyliczeń ilości potrzebnego paliwa oraz czy ilość zatankowanego paliwa nie jest mniejsza niż wymagana do lotu.
7. Kryteria, których dowódca statku powietrznego jest zobowiązany przestrzegać obliczając przed startem wymaganą ilość paliwa niezbędną do bezpiecznego wykonania lotu, określone są w przepisach aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze.
8. W operacjach lokalnych z punktu A do punktu A i w operacjach połączonych z lądowaniem na lotnisku B innym niż lotnisko startu A planowana ilość paliwa w samolocie musi uwzględniać następujące składowe:
  - 1) paliwo na kołowanie;
  - 2) paliwo na start i wznoszenie od wysokości wyniesienia lotniska do początkowej wysokości (poziomu przelotowego, z uwzględnieniem spodziewanej trasy odlotowej);
  - 3) paliwo na odcinek lotu od końcowego punktu naboru wysokości do punktu rozpoczęcia zniżania, z uwzględnieniem stopniowego wznoszenia (zniżania);
  - 4) paliwo na odcinek lotu od punktu rozpoczęcia zniżania do punktu, w którym rozpoczyna się podejście, z uwzględnieniem przewidywanej procedury przylotu;
  - 5) paliwo na podejście, lądowanie i kołowanie na lotnisku docelowym;
9. Rezerwa paliwa w statkach powietrznych składa się z:
  - 1) paliwa potrzebnego na tzw. nieprzewidziane okoliczności w ilości nie mniejszej niż 5% ilości paliwa na przelot albo w przypadku zamiany planu lotu podczas lotu – nie mniejszej niż 5% ilości paliwa na przelot liczonego z punktu zmiany planu lotu;
  - 2) paliwa potrzebnego dla osiągnięcia lotniska zapasowego w ilości nie mniejszej niż niezbędne dla osiągnięcia lotniska docelowego, a następnie zapasowego, jeżeli wyznaczenie lotniska zapasowego dla lotniska docelowego jest wymagane;
  - 3) paliwa na rezerwę ostateczną w ilości nie mniejszej niż niezbędna do kontynuowania lotu przez okres:
    - a) 30 minut dla samolotów PZL-M28 Skytruck, L 410 i śmigłowców PZL-SOKÓŁ W-3AM Anakonda, PZL-Kania, H 135,
    - b) 45 minut dla samolotów PZL M-20 Mewa, PZL 104 Wilga, ES-15 i śmigłowca R 44.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-01-00 Strona 18/26
--	-----------------------------	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

10. Dodatkowo przy obliczaniu niezbędnych zapasów paliwa i oleju należy uwzględnić:
- 1) prognozę warunków meteorologicznych;
  - 2) przewidywane odchylenia od trasy lotu zgodnie z poleceniem służb ruchu lotniczego;
  - 3) jedno podejście do lądowania na lotnisku docelowym połączone z odejściem na drugie okrążenie (powtórne podejście do lądowania).
11. Minimalna ilość paliwa po wylądowaniu nigdy nie może być mniejsza niż podana w Instrukcji Użytkowania w Locie statku powietrznego.
12. Dowódca statku powietrznego może rozpocząć lot tylko wówczas, gdy po uwzględnieniu warunków pogodowych na danej trasie jak i możliwych do przewidzenia jakichkolwiek opóźnień i odchyżeń od trasy lotu stwierdzi, że statek powietrzny został zaopatrzony w odpowiednią ilość paliwa i oleju zapewniającą bezpieczne wykonanie lotu. Ponadto statek powietrzny musi być zaopatrzony w rezerwę tych materiałów do wykorzystania w nieprzewidzianych okolicznościach i dla zapewnienia możliwości lądowania na lotnisku zapasowym, jeżeli takie lotnisko jest przewidziane dla danego lotu.
13. Z uwagi na możliwe błędy wskazań paliwomierzy, wynikające z niesprawności układu lub z błędów popełnionych w procesie tankowania, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest sprawdzić przed każdym lotem:
- 1) pozostałość paliwa w zbiornikach przed zatankowaniem oraz ilość paliwa po zatankowaniu (wg wskazań paliwomierza i listw pomiarowych - jeżeli występują);
  - 2) całkowitą ilość zatankowanego paliwa (wg wskazań przepływomierza autocysterny lub dystrybutora);
  - 3) zgodność ilości zatankowanego paliwa z wpisem do w karcie pracy statku powietrznego.
14. Dowódca statku powietrznego w czasie lotu jest zobowiązany do monitorowania wskazań paliwomierza. Może zlecić ten obowiązek drugiemu pilotowi lub mechanikowi pokładowemu, jeśli wchodzi on w skład załogi statku powietrznego.
15. Drugi pilot lub mechanik pokładowy w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek rozbieżności wskazań ilości paliwa z ilością, jaka powinna być zgodna z obliczeniami melduje o tym fakcie dowódcy statku powietrznego.
16. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do odczytania w regularnych odstępach czasu, ilości faktycznej paliwa w celu porównania z ilością potrzebną na pokonanie trasy. W przypadku maksymalnej długości lotu nie rzadziej niż po upływie każdej godziny.
17. W przypadku przekroczenia limitu paliwa wyliczonego na pokonanie połowy trasy, dowódca statku powietrznego podejmuje decyzje w celu skrócenia trasy i lądowania na obranym wcześniej lotnisku zapasowym, aby nie dopuścić do sytuacji, w której lądowanie byłoby niebezpieczne (po naruszeniu lub wyczerpaniu ostatecznej rezerwy paliwa).
18. Po wylądowaniu należy zapisać pozostałość paliwa i oleju w Pokładowym dzienniku technicznym.
19. Stan napełnienia instalacji olejowych określa się poprzez wzierniki i listwy pomiarowe podczas przeglądów przed i polotowych.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-01-00 Strona 19/26
--	-----------------------------	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- 8) trasę i jej odcinki z punktami kontrolnymi lub punktami trasy, odległościami i czasami;
  - 9) planowaną prędkość podróżną i czas lotu między punktami kontrolnymi lub punktami trasy. Obliczeniowe i rzeczywiste czasy przelotów tych punktów;
  - 10) bezpieczne wysokości i minimalne poziomy lotu;
  - 11) masę statku powietrznego;
  - 12) zużycie i zapas paliwa;
  - 13) lotnisko startu i docelowe oraz zapasowe (jeżeli jest planowane).
6. Zestawienie dokumentów Operacyjnego Planu Lotu jest równoznaczne ze stwierdzeniem przez operatora, że wymagania, co do wykonania danej operacji lotniczej zostały spełnione.
7. Do obowiązków dowódcy statku powietrznego lub w przypadku załogi wieloosobowej, drugiego pilota należy zabranie na pokład statku powietrznego dokumentacji operacyjno-nawigacyjnej, a po zakończeniu lotu przekazanie ich do Dowódcy Załogi Dyżurnej WL.
8. Obliczeniowy Plan Lotu powinien być sporządzony przez dowódcę statku powietrznego na każdy lot za wyjątkiem lotu wymagającego natychmiastowego startu, lotów szkolno-treningowych nadlotniskowych.
9. Ze względu na specyfikę wykonywania operacji lotniczych w Straży Granicznej w przypadku wykonywania lotów związanych z ochroną granicy państwowej dopuszcza się zastąpienie Obliczeniowego Planu Lotu zestawieniem w formie tabelarycznej zawierającym następujące informacje:
- 1) odległość i kurs od charakterystycznych punktów na granicy (np. placówek Straży Granicznej) do miejsca przewidywanego lądowania statku powietrznego,
  - 2) czas dolotu z punktów charakterystycznych do miejsca przewidywanego lądowania statku powietrznego z uwzględnieniem aktualnych warunków atmosferycznych,
  - 3) niezbędną ilość paliwa z punktów charakterystycznych do miejsca przewidywanego lądowania statku powietrznego z uwzględnieniem aktualnych warunków atmosferycznych.
- Załoga statku powietrznego ma obowiązek posiadania takiego zestawienia w trakcie wykonywania lotu oraz ciągłego monitorowania przebiegu lotu pod kątem zużycia paliwa oraz odległości i czasu dolotu do przewidywanego miejsca lądowania.
10. Obliczeniowy Plan Lotu jest opracowywany w oparciu o charakterystyki statku powietrznego dostarczane przez producenta, aktualne dla danej trasy lotu warunki pogodowe, aktualny nawigacyjny przebieg lotu, ciężar do startu i lądowania oraz rozmieszczenie ładunku. Wzór Obliczeniowego Planu Lotu został zamieszczony w rozdziale 15 Instrukcji Operacyjnej.
11. Obliczeniowy Plan Lotu wg wzoru podanego w IO-A 15-17-00 może być zastąpiony planem lotu opracowanym przy użyciu specjalistycznego oprogramowania (np. FliteStar, SkyDemon, itp.) użytkowanego w Lotnictwie SG.
12. Pilot podczas wykonywania lotów operacyjnych ma obowiązek dokonywania regularnej kontroli ilości paliwa w okresie minimum raz na godzinę.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-01-00 Strona 24/26
--	-----------------------------	-------------------------------

Załącznik nr 21

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--------------------------------	--	----------------------------------

**08-07-00 WYMAGANIA DOTYCZĄCE KORZYSTANIA Z TLENU**

1. Załogi statków powietrznych LSG wyposażonych w instalacje tlenowe zobowiązane są do ich wykorzystywania zgodnie z przepisami aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze.
2. Dowódca statku powietrznego ma obowiązek zapewnić, aby członkowie załogi wykonujący czynności mające znaczenie dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego w locie używali tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10000 ft w czasie dłuższym niż 30 minut i zawsze, kiedy wysokość kabinowa przekracza 13000 ft.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>PROCEDURY OPERACYJNE</b>	IO-A 08-07-00 Strona 1/2
--	-----------------------------	-----------------------------



Załącznik nr 22

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**09-01-00      PODSTAWOWE INFORMACJE I OGÓLNE WYTYCZNE  
DOTYCZĄCE TRANSPORTU LOTNICZEGO MATERIAŁÓW  
NIEBEZPIECZNYCH**

1. LSG wykonując operacje lotnicze w ramach ustawowych zadań transportuje na pokładzie statku powietrznego materiały niebezpieczne i broń.
2. Podczas wykonywania zadań w ochronie granicy państwowej lub innych lotów operacyjnych załoga statku powietrznego może posiadać broń osobistą i amunicję. Broń ta, jeżeli pozwala na to jej budowa, powinna być zabezpieczona i bez wprowadzonego pocisku do komory naboju. Wówczas sytuacja ta nie jest traktowana jako „transport materiałów niebezpiecznych i broni”.
3. Pod pojęciem „materiałów niebezpiecznych i broni” należy rozumieć wszystkie materiały, które są wyszczególnione w dokumentach ICAO i EASA oraz materiały, które na opakowaniach lub w inny sposób oznaczone są, jako materiały niebezpieczne lub broń.
4. W celu ujednoczenia pojęć oraz opisu podstawowych wymagań ICAO związanych z transportem lotniczym materiałów niebezpiecznych i broni, w niniejszej Instrukcji Operacyjnej przedstawiono minimum wymaganych informacji na ten temat. Informacje te mają być pomocne załogom statków powietrznych LSG w pełnieniu ich obowiązków związanych z przyjmowaniem podróży i ładunku na pokład statku powietrznego.
5. Zapoznanie się załóg statków powietrznych LSG z treścią zamieszczonych informacji w Instrukcji Operacyjnej LSG nie zwalnia ich z obowiązku pogłębiania wiedzy na temat potencjalnych zagrożeń związanych z zachowaniem środków ostrożności podczas transportu i obchodzenia się z bronią oraz materiałami niebezpiecznymi.
6. Posiadanie na pokładzie statku powietrznego w dyspozycji dowódcy statku powietrznego pistoletu sygnałowego i naboju do niego, stanowiącego wyposażenie statku powietrznego (bez wprowadzonego pocisku do komory naboju) lub fakt wyposażenia konstrukcji statku powietrznego w instalację i rakiety sygnałowe (zabezpieczone zgodnie z IUL) nie jest traktowany jako „transport materiałów niebezpiecznych i broni”.
7. Pojemniki ze sprężonym gazem, płynami lub środki wchodzące w skład wyposażenia danej wersji statku powietrznego są rozumiane, jako materiały niebezpieczne, lecz ich obecność nie jest traktowana jako „transport materiałów niebezpiecznych i broni”.
8. Radioizotopowe czujniki oblodzenia (materiał niebezpieczny) wchodzące w skład konstrukcji statku powietrznego przewożone luzem dla celów serwisowych, nie mogą być transportowane, jako ładunek w kabinie statku powietrznego inaczej, niż w odpowiednich pojemnikach zgodnie z wymogami ICAO i zatwierdzoną procedurą ich zabezpieczenia oraz posługiwania się tym wyposażeniem.

Miejsce celowo pozostawione pusto

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BROŃ</b>	IO-A 09-01-00 Strona 1/2
--	---	-----------------------------



Załącznik nr 23

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--------------------------------	--	----------------------------------

**09-02-00      WARUNKI, POD KTÓRYMI BROŃ I AMUNICJA MOŻE BYĆ  
TRANSPORTOWANA**

1. Zgodnie z wymaganiami Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 31 lipca 2012 r. (z późniejszymi zmianami) określonymi w rozdziale 3 w §5 w ustępie 2 zezwala się funkcjonariuszom Straży Granicznej na przewożenie na pokładzie statku powietrznego, broni osobistej i amunicji oraz materiałów wybuchowych i środków obezwładniających, jeśli przewiduje to zadanie służbowe. Dowódca grupy przewożonej samolotem lub śmigłowcem w porozumieniu z dowódcą statku powietrznego zobowiązany jest zapewnić warunki bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu. Przewożenie przez funkcjonariuszy SG oraz innych służb broni, gazów obezwładniających lub materiałów wybuchowych jedynie jako elementów wyposażenia osobistego nie jest traktowane jako „transport materiałów niebezpiecznych i broni”.
2. Transport materiałów wybuchowych, środków obezwładniających i broni przeznaczonych do użycia na ziemi odbywa się w typowych opakowaniach/skrzyniach, zamkniętych przez dowódcę grupy i pod jego nadzorem, zgodnie z podrozdziałem 09-03-00 niniejszej Instrukcji.
3. Załoga statku powietrznego, która otrzyma polecenie transportu materiałów niebezpiecznych na pokładzie samolotu lub śmigłowca, musi być poinformowana o rodzaju transportowanych ładunków.
4. Transport materiałów niebezpiecznych i broni statkiem powietrznym Straży Granicznej może odbywać się wyłącznie w uzasadnionych przypadkach za zgodą właściwych przełożonych, zgodnie z podrozdziałem 09-03-00 niniejszej Instrukcji, który określa warunki bezpieczeństwa dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BROŃ</b>	IO-A 09-02-00 Strona 1/2
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 24

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

**10-01-00 INSTRUKCJE I WYTYCZNE W SPRAWIE OCHRONY LOTNICTWA  
STRAŻY GRANICZNEJ PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI**

**10-01-01 ZAGADNIENIA OGÓLNE Z ZAKRESU OCHRONY**

1. Celem niniejszych instrukcji i wytycznych jest opisanie zagadnień dotyczących ochrony przed aktami terroru i sabotażu: funkcjonariuszy SG, podróżnych i ich bagażu oraz załóg statków powietrznych i sprzętu lotniczego podczas operacji lotniczych wykonywanych przez LSG.
2. Postanowienia i określenia zastosowane w niniejszych instrukcjach i wytycznych dotyczą i obowiązują wszystkich funkcjonariuszy i pracowników zaangażowanych w operacje lotnicze prowadzone przez LSG.
3. Odpowiedzialność za zastosowanie i przestrzeganie niniejszych instrukcji i wytycznych ponoszą Naczelnicy Wydziałów Lotniczych LSG.
4. Tematykę ochrony LSG przed atakami terroru i sabotażu zawierają akty prawne:
  - 1) Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowiący załącznik do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 31 lipca 2012 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 631 wraz z późniejszymi zmianami);
  - 2) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 485 wraz z późniejszymi zmianami);
  - 3) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. z dnia 21 listopada 2011 r. (Dz. Urz. ULC poz. 109 wraz z późniejszymi zmianami);
  - 4) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (wraz z późniejszymi zmianami) zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego.
5. Wszyscy funkcjonariusze i pracownicy Straży Granicznej mający bezpośredni związek z organizacją, przygotowaniem lub wykonywaniem lotów zobowiązani są do zapoznania się z odpowiednimi rozdziałami instrukcji oraz przepisami dotyczącymi przeciwdziałania aktom sabotażu i terroru w stopniu umożliwiającym im najbardziej prawidłowe przeciwdziałania aktom nieprawnym, bądź minimalizację ich skutków.
6. Organizacja ochrony operacji lotniczych LSG:
  - komórki organizacyjne LSG w miejscach stałego bazowania statków powietrznych w ramach „Umów o logistycznym zabezpieczeniu działalności lotniczej” zawartych z podmiotami zarządzającymi na lotniskach bazowania zapewniają monitorowanie i ochronę obiektów biurowych, hangarów i płaszczyzn postojowych statków powietrznych;
  - podczas wykonywania zadań lotniczych przez statki powietrzne Lotnictwa SG poza miejscem bazowania, ochronę statków powietrznych zapewniają służby ochrony wykorzystywanych lotnisk lub funkcjonariusze SG doraźnie skierowani do ochrony;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OCHRONA</b>	IO-A 10-01-00 Strona 1/4
--	----------------	-----------------------------

Załącznik nr 25

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

## **10-02-00 PLANOWANIE DZIAŁAŃ NA WYPADEK SYTUACJI KRYZYSOWYCH**

W LSG osobą odpowiedzialną za zagadnienia planowania ochrony jest Kierownik Odpowiedzialny. W razie nieobecności Kierownika Odpowiedzialnego, osobą zastępującą jest Naczelnik WOL lub Naczelnik WTL. Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowej, obejmuje następujące obszary tematyczne:

- zorganizowanie Centrum Koordynacji Kryzysowej w siedzibie kierownictwa LSG,
- plan postępowania na wypadek porwania:
  - statku powietrznego znajdującego się na ziemi;
  - statku powietrznego znajdującego się w powietrzu;
- plan postępowania na wypadek sabotażu:
  - statku powietrznego znajdującego się na ziemi;
  - statku powietrznego znajdującego się w powietrzu;
- plan postępowania w sytuacji zagrożenia środkami masowego rażenia (radiacyjnych, chemicznych, biologicznych):
  - statku powietrznego znajdującego się na ziemi;
  - statku powietrznego znajdującego się w powietrzu;
- procedury stosowane w trakcie lotu w przypadku znalezienia lub przypuszczenia, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się podejrzany przedmiot;
- procedury alarmowe w przypadku zaistnienia niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka;
- działania i procedury stosowane w przypadku zagrożenia bombowego;
- ewakuacja i przeszukanie statku powietrznego znajdującego się na ziemi będącego obiektem zagrożenia;
- informowanie o incydentach mających miejsce na ziemi i w powietrzu.

## **10-02-01 POWOŁANIE CENTRUM KOORDYNACJI KRYZYSOWEJ W LSG**

W siedzibie kierownictwa LSG w Wydziale Operacji Lotniczych znajduje się Centrum Koordynacji Kryzysowej (CKK).

W CKK odbywają się posiedzenia Zespołu Zarządzania w Sytuacji Kryzysowej Lotnictwa Straży Granicznej (nazwanego dalej „Zespołem”). Podczas posiedzeń Zespół kieruje działaniami mającymi na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowej.

Powołanie i odwołanie Zespołu odbywa się na polecenie Kierownika Odpowiedzialnego w każdej sytuacji bezpośrednio zagrażającej wykonywaniu operacji lotniczych.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OCHRONA</b>	IO-A 10-02-00 Strona 1/14
--	----------------	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

W skład Zespołu wchodzi:

- Kierownik Odpowiedzialny - przewodniczący Zespołu;
- Naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych;
- Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej;
- inni członkowie powoływani przez Kierownika Odpowiedzialnego (jeżeli zajdzie taka potrzeba).

Spis telefonów kontaktowych personelu LSG, który obligatoryjnie wchodzi w skład Zespołu Zarządzania w Sytuacji Kryzysowej LSG ustala w drodze decyzji oraz aktualizuje Kierownik Odpowiedzialny, zgodnie z poniższym wzorem.

L.p.	Stanowisko	Imię i nazwisko	Telefon służbowy stacjonarny / e-mail	Telefon komórkowy
1	Kierownik Odpowiedzialny			
2	Naczelnik WOL			
3	Naczelnik WTL			

Do wyposażenia CKK należą:

- telefony stacjonarne, komórkowe, faks, poczta elektroniczna;
- sprzęt biurowy (komputery, drukarki, kopiarka);
- plany wnętrz poszczególnych typów statków powietrznych;
- dokumentacja operacyjno - nawigacyjna (mapy, podręczniki trasowe);
- zaplecze socjalne.

Zespół ściśle współpracuje ze służbami ochrony (odpowiedzialnymi za ochronę baz lotniczych Straży Granicznej, Policją oraz służbą ochrony lotniska - jeżeli występuje).

„Ścisła współpraca” oznacza:

- wymianę informacji;
- opracowanie wspólnego planu działania oraz planów rezerwowych;
- neutralizacji zagrożenia.

Kierownik Odpowiedzialny, w ramach działania w Centrum Koordynacji Kryzysowej, podejmuje decyzje dotyczące powiadomienia zarządzającego danym lotniskiem o wystąpieniu sytuacji kryzysowej.

Naczelnik Wydziału Lotniczego wraz z kierownictwem Wydziału, zwołuje Sztab Kryzysowy, który przejmuje działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na lotnisku.

## **10-02-02 PLANY DZIAŁAŃ W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH, ZAISTNIAŁYCH W TRAKCIE LOTU I NA ZIEMI**

### **I. Schemat działań w przypadku porwania statku powietrznego na ziemi.**

1. Schemat działania załogi na pokładzie statku powietrznego:

- kontynuować bezpieczną eksploatację statku powietrznego;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OCHRONA</b>	IO-A 10-02-00 Strona 2/14
--	----------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

## **10-02-05 DZIAŁANIA I PROCEDURY STOSOWANE W PRZYPADKU ZAGROŻENIA BOMBOWEGO**

Informacja o zagrożeniu bombowym dotyczącym statków powietrznych Lotnictwa SG, obiektów użytkowanych przez LSG bądź innych pomieszczeń lub pojazdów może być przekazana w różnej formie: listu, podrzuconej kartki papieru, rozmowy telefonicznej, przekazu ustnego, faksu, e-maila, SMS. W każdym przypadku obowiązuje ogólna zasada nielekceważenia żadnego z możliwych przekazów.

Do obowiązków pracownika, który otrzymał informacją o zagrożeniu należy:

- zabezpieczenie źródła informacji (faksu, wiadomości elektronicznej, listu wraz z kopertą, zatrzymanie gońca pod jakimkolwiek pozorem), powiadomienie bezpośredniego przełożonego lub Dyżurną Służbę Operacyjną Oddziału na terenie, którego bazuje na stałe lub czasowo wydział lotniczy (lub jego statek powietrzny) LSG - wykaz telefonów kontaktowych znajduje się w salach operacyjnych poszczególnych wydziałów lotniczych LSG;
- pozostanie w miejscu pracy do czasu złożenia stosownych wyjaśnień Policji;
- nieujawnianie posiadanych informacji bez zgody przełożonego;
- sporządzenie pisemnego raportu o zaistnieniu sytuacji wysokiego ryzyka.

W przypadku odebrania przekazu o zagrożeniu bombowym podczas rozmowy telefonicznej, ustalone zostały następujące zasady postępowania:

- słuchaj bez przerywania rozmówcy i podawania jakichkolwiek użytecznych informacji;
- wszelkimi sposobami przedłużaj rozmowę (postępując zgodnie z „Techniką przyjmowania informacji telefonicznej o zamachu bombowym” - sporządź pisemny raport o zaistnieniu sytuacji wysokiego ryzyka;
- po skończonej rozmowie, nie odkładaj słuchawki, nawet gdy rozmówca już się rozłączył powiadom przełożonego z innego aparatu;
- zachowaj posiadane informacje, notatki.

Na podstawie pisemnego raportu o zaistnieniu sytuacji wysokiego ryzyka, Kierownik Odpowiedzialny w ciągu 15 dni dokonuje zgłoszenia o sytuacji wysokiego ryzyka do Prezesa ULC (jeżeli dotyczy).

Sposób postępowania i prowadzenia rozmowy w trakcie przyjmowania ustnej informacji o zamachu bombowym, a także w formie pisemnej (list, poczta elektroniczna, SMS), jest podobny jak w przypadku rozmowy telefonicznej.

Również w tych przypadkach osoba przyjmująca informację o zagrożeniu bombowym ma obowiązek sporządzenia pisemnego raportu o zaistnieniu sytuacji wysokiego ryzyka, także w przypadku przyjęcia ww. informacji e-mailem lub SMS-em.

Pisemny raport o zaistnieniu sytuacji wysokiego ryzyka jest niezwłocznie przekazywany bezpośrednio przełożonemu i przesyłany do LSG.

W każdym przypadku, wynikającym z zagrożenia bombowego w czasie postoju na lotnisku lub lądowisku, dowódca statku powietrznego zarządza przeprowadzenie przeszukania zagrożonego statku powietrznego.

Podczas dokonywania przeszukania statku powietrznego, należy sprawdzać w miarę możliwości prawidłowość połączeń kinematycznych i/ lub elektrycznych zespołów i agregatów, celem wykrycia ewentualnych celowych działań destrukcyjnych.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OCHRONA</b>	IO-A 10-02-00 Strona 8/14
--	----------------	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

W przypadku zagrożenia zamachem bombowym infrastruktury, urządzeń lub wyposażenia użytkowanego przez Lotnictwo SG, wszyscy pracownicy są zobowiązani:

- poinformować o zaistniałej sytuacji służbę ochrony;
- przeprowadzić ewakuację personelu z zagrożonych pomieszczeń (decyzję o ewakuacji podejmuje Kierownik Odpowiedzialny lub Naczelnik WL po konsultacji z Policją lub komórką SG wyspecjalizowaną w zwalczaniu zagrożenia terrorystycznego).

W każdym obiekcie wydziałów lotniczych LSG w widocznych miejscach umieszczone są informacje o obowiązującym kierunku ewakuacji w przypadku zagrożenia. Naczelnicy wydziałów lotniczych są zobowiązani do przeszkolenia wszystkich swoich pracowników, jak należy zachować się w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej. Pracownicy są poinformowani, na jaki sygnał oraz czym poleceniom należy się bezwzględnie podporządkować podczas akcji mającej na celu neutralizację zagrożenia. Kierunki ewakuacji są dopasowane do różnych możliwych do zaistnienia sytuacji i kierunków zagrożenia oraz połączeń zagrożenia terrorystycznego z wystąpieniem konkretnych żywiołów zagrażających zdrowiu i mieniu.

Odwołanie sytuacji zagrożenia następuje przez prowadzącego akcję lub przez Kierownika Odpowiedzialnego lub Naczelnika WL LSG na podstawie decyzji kierującego rozpoznaniem pirotechnicznym funkcjonariusza Policji, Straży Granicznej lub innych wyspecjalizowanych służb.

#### **10-02-06 EWAKUACJA I PRZESZUKANIE STATKU POWIETRZNEGO ZNAJDUJĄCEGO SIĘ NA ZIEMI, BĘDĄCEGO OBIEKTEM ZAGROŻENIA**

Ewakuacja statku powietrznego rozpoczyna się wyłącznie na polecenie jego dowódcy lub wyznaczonego przez niego członka załogi. Decyzja o zarządzaniu ewakuacji jest konsultowana ze służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo Portu Lotniczego lub miejsca bazowania statków powietrznych Lotnictwa SG (jeżeli dotyczy). Miejsca ewakuacji przewidziane są w zależności od miejsca wystąpienia zagrożenia.

Wyjątkiem od tej zasady są:

- pożar na pokładzie (bez wiedzy dowódcy);
- zmiany strukturalne (złamanie, pęknięcie, rozerwanie kadłuba).

Wówczas, każdy członek załogi i pasażer ratując własne życie, opuszcza pokład statku powietrznego, korzystając z wszystkich możliwych wyjść.

W przypadku, gdy statek powietrzny znajdujący się na ziemi stał się obiektem potencjalnego ataku bezprawnej ingerencji, załoga, służby naziemne, służba ochrony, realizują zadania zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym i programami ochrony lotnisk lub lądowisk:

- gdy statek powietrzny jest przygotowywany do wylotu - w zależności od posiadanych informacji - przeprowadzić ewakuację lub szybkie opuszczenie statku powietrznego przez podróżnych (poprzez normalne wyjścia, bez bagażu kabinowego);
- statek powietrzny powinien zostać odholowany w wyznaczone miejsce postojowe lotniska lub lądowiska (dystans 250 m od najbliższych zabudowań musi być zachowany);
- gdy statek powietrzny właśnie wylądował - przeprowadzić ewakuację lub szybkie opuszczenie statku powietrznego przez podróżnych (poprzez normalne wyjścia, wraz z bagażem kabinowym);
- przeprowadzić rozładunek całego bagażu i przesyłek;
- przeprowadzić przeszukanie statku powietrznego;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OCHRONA</b>	IO-A 10-02-00 Strona 9/14
--	----------------	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- ponowny załadunek - po zakończonej procedurze przeszukania.

W przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji skierowanego przeciwko statkowi powietrznemu na ziemi, jeśli akt ten jest związany z wykorzystaniem materiałów wybuchowych przeprowadzenie rozładunku całego bagażu i przesyłek oraz przeszukania statku powietrznego należy powierzyć wyspecjalizowanym służbom pirotechnicznym Policji lub Straży Granicznej (w zależności od miejsca wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji).

#### **10-02-07 INFORMOWANIE O AKTACH BEZPRAWNEJ INGERENCJI MAJĄCYCH MIEJSCE NA ZIEMI I W POWIETRZU**

1. Dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do opracowania pisemnego raportu o zaistniałym akcie bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego w czasie lotu.
2. Opracowany raport jest niezwłocznie przekazywany przez dowódcę statku powietrznego do LSG. Na podstawie ww. raportu, Kierownik Odpowiedzialny w ciągu 15 dni dokonuje zgłoszenia o zaistniałym akcie bezprawnej ingerencji do Prezesa ULC (jeżeli dotyczy).

#### **10-02-08 PROCEDURY STOSOWANE W TRAKCIE SYTUACJI AWARYJNYCH Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI NA POKŁADZIE STATKU POWIETRZNEGO SG (ZDARZENIE LUB WYPADEK Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI)**

##### **1. Schemat działań w przypadku sytuacji awaryjnych z materiałami niebezpiecznymi na ziemi.**

###### **Uwaga:**

**Podczas postępowania zgodnie z przedstawionym schematem, dodatkowo należy zastosować się we właściwym zakresie do:**

- rozdziału 3.2 „Amplified checklist for dangerous goods incidents”, *Decyzji Rady ICAO – Dok. ICAO 9481-AN/905 (personel lotniczy)*;
- rozdziału 3.4 „Amplified cabin crew checklist for dangerous goods incidents in the passenger cabin during flight”, *Decyzji Rady ICAO – Dok. ICAO 9481-AN/905 (personel pokładowy)*.

- 1) Schemat działania załogi na pokładzie statku powietrznego:
  - a) jeśli jest to możliwe niezwłocznie powiadomić właściwe służby ruchu lotniczego;
  - b) jeśli jest to możliwe kontynuować bezpieczną eksploatację statku powietrznego w celu uniknięcia zagrożenia dla innych użytkowników pola wzlotów i dróg kołowania;
  - c) jeśli jest to możliwe zaparkować statek powietrzny w miejscu nie stanowiącym zagrożenia dla innych użytkowników pola wzlotów i dróg kołowania oraz umożliwiającym bezpieczną ewakuację załogi i osób znajdujących się na pokładzie, a także zapewniającym bezpieczną odległość od najbliższych zabudowań (w miarę możliwości dystans co najmniej 250 m);
  - d) na polecenie dowódcy statku powietrznego lub wyznaczonego przez niego członka załogi przeprowadzić ewakuację lub szybkie opuszczenie statku powietrznego przez podróżnych (poprzez normalne wyjścia, bez bagażu kabinowego);
  - e) w przypadku pożaru, eksplozji lub zmian strukturalnych statku powietrznego (złamanie, pęknięcie, rozerwanie kadłuba) podróżni i każdy członek załogi ratując własne życie, opuszcza pokład statku powietrznego, korzystając z wszystkich możliwych wyjść;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>OCHRONA</b>	IO-A 10-02-00 Strona 10/14
--	----------------	-------------------------------

Załącznik nr 26

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

### 11-01-00 PROCEDURY POSTĘPOWANIA, POWIADAMIANIA I MELDOWANIA O ZDARZENIACH LOTNICZYCH

1. Procedury postępowania i powiadamiania zdarzeniach lotniczych określa Instrukcja Operacyjna, „Schemat Obiegu Informacji o Zdarzeniach Lotniczych w Straży Granicznej” zawarty w „Programie Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Straży Granicznej” – załącznik nr 14-07-00.
2. Zakres kwalifikacji i definicji zdarzeń lotniczych, wzory dokumentów i formularzy oraz procedury, uprawnienia, (kompetencje) Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego w Lotnictwie Straży Granicznej regulują przepisy aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze.
3. W LSG przyjęto zasadę, że obowiązkowemu zgłaszaniu podlegają wszystkie zdarzenia lotnicze określone w załącznikach nr 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 roku w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1995 z późniejszymi zmianami).

### 11-01-01 DEFINICJE PODSTAWOWYCH TERMINÓW DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

1. **Wypadek lotniczy** - zdarzenie związane z użytkowaniem statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakkolwiek osoba wchodziła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu do chwili, kiedy wszystkie znajdujące się na pokładzie osoby opuszczają statek powietrzny i podczas którego:
  - a) jakkolwiek osoba doznała obrażeń ciała ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała w rezultacie:
    - znajdowania się na pokładzie danego statku powietrznego; lub
    - bezpośredniego zetknięcia się z jakkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które oddzieliły się od danego statku powietrznego; lub
    - bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów wylotowych silnika odrzutowego;

z *wylęczeniem* tych przypadków, kiedy obrażenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, zadanych samemu sobie lub przez inne osoby, kiedy obrażeń ciała doznali pasażerowie nieposiadający biletów, ukrywający się w miejscach, do których zwykle dostęp jest zamknięty dla pasażerów i członków załogi; lub
  - b) statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji w rezultacie, czego:
    - naruszona została trwałość konstrukcji, pogorszeniu uległy techniczne lub aerodynamiczne charakterystyki statku powietrznego; oraz
    - wymagane jest przeprowadzenie poważnego remontu lub wymiana uszkodzonego elementu;

z *wylęczeniem* przypadków przerwy w pracy lub uszkodzeniu silnika, gdy uszkodzeniu uległ tylko silnik, jego osłony lub agregaty wspomagające lub gdy uszkodzone zostały łopaty śmigła, końcówki skrzydła, anteny, ogumienie kół, urządzenia hamowania, owiewki lub gdy pokrycie posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia; lub
  - c) statek powietrzny przepadł bez wieści lub znajduje się w takim miejscu, do którego dostęp jest absolutnie niemożliwy.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB ZDARZENIA</b>	IO-A 11-01-00 Strona 1/4
--	---	-----------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

2. **Innym Incydem lotniczym** jest zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na jej bezpieczeństwo.
3. **Poważnym incydem lotniczym** jest incydent, którego okoliczności zaistnienia wskazują, że nieomal doszło do wypadku lotniczego.
4. **Zapobieganie wypadkom lotniczym** to działanie polegające na wykrywaniu, analizowaniu i eliminowaniu warunków, zjawisk i okoliczności mogących spowodować wypadek lotniczy. Działanie to zmierza do systematycznej poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Wszystkie komórki organizacyjne operatora statku powietrznego, które przygotowują, organizują lub nadzorują obsługę statków powietrznych, mają obowiązek działać na rzecz zapobiegania wypadkom lotniczym.
5. **Badanie wypadku lotniczego** to działania obejmujące zbieranie informacji, ich analizę, opracowywanie związków przyczynowo-skutkowych, wypracowywanie wniosków, ustalenie rzeczywistej przyczyny zaistnienia wypadku, oraz opracowanie zaleceń profilaktycznych wraz z ich upowszechnieniem.
6. **KBWL LP** – Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego,
7. **PKBWL** – Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych,
8. **KBI LSG** – Komisja Badania Incydentów Lotnictwa Straży Granicznej.

#### 11-01-02 PROCEDURY POWIADAMIANIA I MELDOWANIA O ZDARZENIU LOTNICZYM

1. Bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia lotniczego, jeśli jest to konieczne to w pierwszej kolejności należy zawsze podjąć wszelkie możliwe działania związane z ratowaniem ludzi i sprzętu. W tym celu dowódca statku powietrznego, który uczestniczył w zdarzeniu lotniczym lub inna osoba będąca jego świadkiem ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia Policji, Państwowej Straży Pożarnej oraz Pogotowia Ratunkowego dzwoniąc na numer alarmowy 112.
2. Dowódca statku powietrznego, który uczestniczył w zdarzeniu lotniczym lub inny członek załogi uczestniczący w zdarzeniu natychmiast po zakończeniu akcji ratowniczej lub jeśli jest to możliwe w jej trakcie powinien powiadomić o zdarzeniu telefonicznie lub drogą radiową:
  - Służbę Dyżurną Operacyjną Placówki SG/Oddziału SG na terenie, którego miało miejsce zdarzenie lub Centrum Koordynacyjne/Oficera Łącznikowego w przypadku lotów realizowanych poza granicami kraju,
  - Naczelnika Wydziału Lotniczego LSG (którego statek powietrzny uległ zdarzeniu),
3. Po dotarciu do siedziby wydziału lotniczego lub tymczasowej siedziby realizacji misji poza granicami kraju, powinien zostać sporządzony pisemny raport w formie powiadomienia o zdarzeniu lotniczym, zgodnie z wzorem podanym w rozdziale 15-22-00.
4. Czasy powiadamiania o zdarzeniu lotniczym:
  - za pomocą telefonu – informacja powinna być przekazana niezwłocznie,
  - oficjalny raport (w formie powiadomienia o zdarzeniu lotniczym) – niezwłocznie, jednak nie później niż 72 godzin po zaistnieniu zdarzenia.
5. Każdy z członków załogi statku powietrznego SG ma obowiązek posiadać w trakcie wykonywania operacji lotniczych aktualne numery telefoniczne do niżej wymienionych służb i osób:
  - Służby Dyżurne Operacyjne Placówek SG w rejonie wykonywania lotów,

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB ZDARZENIA</b>	IO-A 11-01-00 Strona 2/4
--	---	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- Służba Dyżurna Operacyjna Oddziału SG w rejonie wykonywania lotów,
  - Centrum Koordynacyjne/Oficer Łącznikowy (w przypadku misji zagranicznych),
  - Służba Dyżurna Operacyjna Komendanta Głównego SG,
  - Naczelnik Wydziału Lotniczego,
  - Szef Bezpieczeństwa Lotniczego LSG,
  - Kierownik Odpowiedzialny.
6. Służba Dyżurna Operacyjna Placówki SG oraz Naczelnik Wydziału Lotniczego po otrzymaniu informacji o zdarzeniu lotniczym powiadamiają kolejne służby i osoby, które przekazują dalej tą informację zgodnie ze schematem „Obiegu informacji o zdarzeniach lotniczych w Lotnictwie SG”, znajdującym się w Programie Bezpieczeństwa Lotów i Zapobiegania Wypadkom w Lotnictwie SG, rozdział 14-07-00.
7. Kierownik Odpowiedzialny o każdym zdarzeniu lotniczym zaistniałym z udziałem statków powietrznych Lotnictwa Straży Granicznej przekazuje do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych informację w formie zgłoszenia zdarzenia lotniczego – druk zgodnie z obowiązującym wzorem, nie później niż 72 godziny po zaistnieniu zdarzenia.
8. Statek powietrzny biorący udział w zdarzeniu lotniczym powinien zostać wstrzymany od lotu i zabezpieczony do prac Komisji. Decyzję o możliwości dopuszczenia statku powietrznego do dalszej eksploatacji po zaistnieniu zdarzenia lotniczego podejmuje Przewodniczący Komisji prowadzącej badanie danego zdarzenia lotniczego.
9. Decyzję w sprawie zawieszenia członków załogi, która brała udział w zdarzeniu lotniczym podejmuje Kierownik Odpowiedzialny lub Szef Personelu Lotniczego lub Naczelnik Wydziału Lotniczego.

#### 11-01-03 DODATKOWE PROCEDURY ODNOŚNIE ZDARZEŃ LOTNICZYCH

1. Wypadek radiacyjny:
- 1) zaginięcie lub kradzież sygnalizatora przeciwołodziennego posiadającego komponenty radioaktywne traktuje się jako wypadek radiacyjny;
  - 2) w razie wypadku lub zdarzenia lotniczego statku powietrznego wyposażonego w izotopowy czujnik, gdy zaistniało podejrzenie lub pewność, że przedmiotowy czujnik uległ uszkodzeniu, zdeformowaniu lub spaleni, na pracownikach WL ciąży obowiązek powiadomienia ekipy zabezpieczającej miejsce zdarzenia o możliwości zaistnienia wypadku radiacyjnego;
  - 3) w przypadku braku pewności czy przedmiotowy czujnik izotopowy uległ uszkodzeniu lub zniszczeniu, należy postępować tak jak przy wypadku radiacyjnym, do chwili odnalezienia i określenia stanu czujnika.
2. Sposób postępowania w razie wypadku radiacyjnego:
- 1) usunąć ludzi z miejsca wypadku/zdarzenia;
  - 2) miejsce przypuszczalnego lub potwierdzonego usytuowania szczątków czujnika izotopowego oznakować i wytyczyć strefę ochronną w promieniu 3 m;
  - 3) powiadomić poprzez służby dyżurne operacyjne komend OSG:
    - a) inspektora ochrony radiologicznej Oddziału;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB ZDARZENIA</b>	IO-A 11-01-00 Strona 3/4
--	---	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--------------------------------	--	----------------------------------

- b) Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego;
- 4) powiadomić poprzez służbę dyżurną operacyjną Komendanta Głównego SG:
- a) głównego inspektora ochrony radiologicznej Straży Granicznej;
  - b) Centrum Zarządzania Kryzysowego Państwowej Agencji Atomistyki;
- 5) chronić miejsce zdarzenia do chwili przybycia ekipy - właściwej służby Ochrony Radiologicznej.
3. Sposób postępowania w razie ataku terrorystycznego, sabotażu lub dywersji na lotniczą jednostkę organizacyjną OSG:
- natychmiast powiadomić o zdarzeniu Dyżurną Służbę Operacyjną Oddziału SG, Centrum Koordynacyjne/Oficera Łącznikowego (w przypadku misji zagranicznych), najbliższą jednostkę Policji, jednostkę ratowniczo - gaśniczą Państwowej Straży Pożarnej, Pogotowie Ratunkowe oraz;
  - do czasu przybycia właściwych służb koordynować akcję ratunkową oraz zabezpieczyć teren wokół miejsca zdarzenia w miarę posiadanych sił i środków;
  - według własnej oceny sytuacji podjąć działania w celu zminimalizowania skutków ataku poprzez wykorzystanie będącego w dyspozycji sprzętu technicznego, podręcznych środków ratowniczo - gaśniczych i medycznych;
  - podjąć akcję ratowania ofiar poprzez ewakuację poszkodowanych osób z zagrożonego miejsca (miejsca pożaru, wydzielania trujących lub żrących substancji) i udzielenie podstawowej pomocy medycznej, a w następnej kolejności przystąpić do ewakuacji pozostałego nieuszkodzonego sprzętu lotniczego, technicznego i urządzeń hangarowych;
  - po przybyciu służb ratowniczo - gaśniczych i ratowniczo - medycznych udzielić niezbędnej pomocy w celu ewakuacji rannych i neutralizacji skutków ataku;
  - współpracować z właściwymi służbami dochodzeniowo-śledczymi SG i Policji w celu ustalenia okoliczności, w jakich doszło do aktów terroru lub sabotażu.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB ZDARZENIA</b>	IO-A 11-01-00 Strona 4/4
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 27

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

### **12-01-00 ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ (VFR) I LOTÓW WG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (IFR)**

- Niniejsze zasady wykonywania lotów z widocznością i według wskazań przyrządów mają zastosowanie do wszystkich operacji lotniczych wykonywanych przez LSG. Znajomość zasad wykonywania lotów, które są określone w przepisach wykonawczych do ustawy Prawo Lotnicze jest obowiązkiem każdego członka personelu latającego wykonującego operacje lotnicze w Straży Granicznej.
- Wszelkie odstępstwa od obowiązujących przepisów wynikające ze specyfiki operacji lotniczych wykonywanych w Straży Granicznej zostały opisane w rozdziale 08-00-00 oraz w załącznikach do Instrukcji Operacyjnej, w których opisano zasady wykonywania poszczególnych rodzajów lotów.

### **12-01-01 ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ (VFR).**

- Niniejszy rozdział zawiera istotne informacje o przepisach i zasadach wykonywania lotów z widocznością w FIR Warszawa, lecz nie zastępuje on informacji publikowanych w AIP Polska, a jedynie stanowi ich uzupełnienie. Wykonywanie każdej operacji lotniczej w Straży Granicznej musi przebiegać zgodnie z otrzymanym zadaniem i planem lotu w warunkach ustalonych przez przepisy lotnicze, Instrukcję Użytkowania w Locie i niniejszą Instrukcję Operacyjną.
- Zasady wykonywania lotów VFR, które mają zastosowanie do lotnictwa Straży Granicznej zostały określone w niżej wymienionych przepisach:
  - rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 14 z późniejszymi zmianami),
  - rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 58 z późniejszymi zmianami),
  - procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym PL-4444 wprowadzone zarządzeniem Prezesa ULC.
- Pełną informację i/lub określoną poradę oraz wymaganą dokumentację do wykonania lotów VFR na obszarze Polski można uzyskać w komórkach AIS wymienionych w AIP. Dla międzynarodowych lotów VFR wszystkie potrzebne informacje i dokumenty dostępne są w ARO Warszawa.
- Biuletyny Informacji Przed Lotem (PIB) są dostępne w:
  - EPWA – międzynarodowe biuletyny informacji trasowej,
  - EPGD – krajowe biuletyny informacji trasowej,
  - EPKT - krajowe biuletyny informacji trasowej.
- Wszystkie załogi statków powietrznych w Straży Granicznej w miejscu pełnienia dyżurów lotniczych mają dostęp do aktualizowanych na bieżąco zasobów informacji lotniczych AIP Polska.
- Uniwersalny czas skoordynowany UTC jest używany przez służby ruchu lotniczego i łączności oraz w dokumentach publikowanych przez Służbę Informacji Lotniczej.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW</b>	IO-A 12-01-00 Strona 1/8
--	-------------------------------------	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

22. Zakazy wymienione w pkt. 21 nie dotyczą statków powietrznych Straży Granicznej wykonujących loty o kryptonimie GARDA, które uzyskały zezwolenie właściwego organu służby ruchu lotniczego.

#### **12-01-02 ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (IFR)**

1. Statek powietrzny, który ma wykonać lot w warunkach IFR musi posiadać odpowiednie wyposażenie w przyrządy oraz urządzenia nawigacyjne i radiokomunikacyjne zgodne z przepisami PART NCC lub PART NCO (w zależności od rodzaju statku), jak również powinien być dopuszczony do wykonywania lotów IFR w Instrukcji Użytkowania w Locie (IUL). Minimalna załoga statku powietrznego w lotach IFR nie może być mniejsza niż określona w IUL.
2. Lot IFR wykonywany jako przelot w przestrzeni kontrolowanej oraz poza przestrzenią kontrolowaną powinien odbywać się na poziomie przelotu odpowiednim dla jego kąta drogi, jak podano w „Tabeli poziomu przelotów”, chyba że wykonuje się wznoszenie lub zniżanie. Uzależnienie poziomów lotu od kąta drogi nie obowiązuje w przestrzeni powietrznej kontrolowanej jeżeli zostało to określone:
  - w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego lub,
  - w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) – Polska.
3. Z wyjątkiem przypadków gdy jest to konieczne dla startu i lądowania albo gdy zostało udzielone specjalne zezwolenie przez właściwy organ służb ruchu lotniczego, lot IFR należy wykonywać na poziomie odpowiadającym co najmniej ustalonej i opublikowanej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu, a gdy nie jest ona ustalona, lot ten należy wykonywać:
  - nad terenem wyżynnym lub nad górami – co najmniej 600 m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego,
  - nad terenem innym niż wymieniony powyżej – co najmniej 300 m nad najwyższą przeszkodą w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.
4. Dowódca statku powietrznego, który ma zamiar przejść z lotu IFR do lotu VFR powinien powiadomić właściwy organ służby ruchu lotniczego o tym zamiarze oraz podać zmiany jakie należy wprowadzić do planu lotu.
5. Wykonanie lotu IFR w warunkach meteorologicznych VMC nie jest podstawą do zmiany lotu na VFR jeśli dowódca statku powietrznego nie zamierza kontynuować lotu przez dłuższy okres czasu w tych warunkach.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW</b>	IO-A 12-01-00 Strona 6/8
--	-------------------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 28

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**14-04-00 LOTY OZNACZONE HASŁEM „GARDA”**

1. Loty wykonywane na hasło „GARDA” są to loty wykonywane przez statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego w celu realizacji zadania związanego z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej.
2. Zasady wykonywania lotów na hasło „GARDA” określa „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni” (Dz. U. z 2019 r. poz. 619 wraz z późniejszymi zmianami), a także Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące” (Dz. U. z 2019 r. poz. 617 wraz z późniejszymi zmianami).
3. Operacje lotnicze wykonywane w ochronie granicy państwowej, w ochronie bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz innego rodzaju loty operacyjne wykonywane w ochronie bezpieczeństwa państwa mogą być zgłaszane przez dowódcę statku powietrznego Straży Granicznej do służb ruchu lotniczego jako lot oznaczony kryptonimem „GARDA”.
4. Loty tego typu przeważnie charakteryzują się:
  - 1) koniecznością wykonywania lotu w strefach i na wysokościach, w których normalnie obowiązuje zakaz wykonywania lotów;
  - 2) koniecznością wykonywania manewrów z częstą zmianą wysokości;
  - 3) dużą liczbą lądowań w terenie i postojów w miejscach pozbawionych łączności (dowódca statku powietrznego powinien być wyposażony w telefon komórkowy, który zapewni mu niezbędną łączność z organami służby ruchu lotniczego oraz służbami dyżurnymi SG);
  - 4) niemożliwość przewidzenia trasą lotu (należy ją uaktualniać podczas lotu w zależności od rozwoju sytuacji operacyjnej).
5. Loty oznaczone kryptonimem „GARDA” zezwala się wykonywać w warunkach pogodowych nie niższych niż minima posiadane przez danego dowódcę statku powietrznego.
6. Hasło „GARDA” jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom służb ruchu lotniczego drogą radiową.
7. Podczas lotu wykonywanego na hasło „GARDA” dowódca statku powietrznego powinien utrzymywać łączność radiową ze służbami ruchu lotniczego, chyba, że ustali z tymi służbami zasady przejścia i pozostawania na łączności wewnętrznej w sieci radiowej Straży Granicznej.
8. Na wykonanie lotu na hasło „GARDA” nie jest wymagane uzyskanie zezwolenia AMC Polska na użytkowanie stref czasowo wydzielonych TSA, stref czasowo rezerwowanych TRA, rejonów lotów po obu stronach granicy CBA, stref niebezpiecznych D, stref zakazanych P stref ograniczonych R (za wyjątkiem stref objętych odrębnymi przepisami), stałych tras lotnictwa wojskowego MRT oraz tras TFR pod warunkiem uzgodnienia wlotu do tych stref z uprawnionymi organami służb ruchu lotniczego.
9. Organy służby ruchu lotniczego są zobowiązane, w jak najszerszym zakresie, udzielać pomocy dowódcy statku powietrznego wykonującemu lot oznaczony kryptonimem „GARDA”.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-04-00 Strona 1/2
--	-------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-04-00 Strona 2/2
--	-------------------	-----------------------------



Załącznik nr 29

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

## **14-07-00 PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW I ZAPOBIEGANIA WYPADKOM W LSG**

Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom w LSG nazywany dalej „Programem” jest dokumentem określającym kierunki działań podejmowanych dla zapewnienia stałej poprawy bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w SG. Podstawowym celem programu jest utrzymywanie jak najwyższych standardów bezpieczeństwa i uświadomienie ryzyka wszystkim osobom związanym z wykonywaniem operacji lotniczych. Program ten ma także na celu ocenę wszelkich dostępnych informacji związanych ze zdarzeniami lotniczymi zaistniałymi w lotnictwie państwowym i cywilnym.

W programie tym szczególna uwaga zwrócona jest na szeroko pojęte zapobieganie zdarzeniom lotniczym.

### **1. Wprowadzenie**

1.1 Instrukcja Operacyjna LSG nazywana dalej „Instrukcją”, jest podstawowym dokumentem regulującym zasady postępowania personelu operacyjnego i określa procedury obowiązujące w trakcie wykonywania operacji lotniczych w LSG.

Postępowanie zgodnie z zasadami podanymi w Instrukcji i przestrzeganie odpowiednich procedur przez personel operacyjny ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo lotów.

1.2 Polityka Bezpieczeństwa Lotów w LSG.

Warunkiem powodzenia Programu w części dotyczącej zapobiegania wypadkom i incydentom jest niezwłoczne ujawnianie wszelkich istniejących i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa operacji lotniczych. Od wszystkich funkcjonariuszy i pracowników zaangażowanych w działalność Lotnictwa SG wymaga się aktywnej współpracy z członkami komisji badających zdarzenia lotnicze i zbierających informacje o zagrożeniach bezpieczeństwa lotów.

1.3 Program stanowi jeden z elementów polityki zapewnienia jakości wykonywania operacji lotniczych LSG.

1.4 Naczelnicy wydziałów: lotniczych, operacji lotniczych oraz techniki lotniczej zobowiązani są do zapoznania podległych funkcjonariuszy i pracowników z niniejszym Programem

1.5 Prowadzenie i aktualizacja programu należy do obowiązków Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego.

1.6 Każdy funkcjonariusz lub pracownik LSG, który był świadkiem lub bezpośrednio uczestniczył w zdarzeniu lotniczym ma obowiązek zgłoszenia tego faktu zgodnie ze schematem podanym w ust. 8 niniejszego Programu. Z obowiązku tego w/w osoby zwolnione są tylko wtedy, gdy mają pewność, że raport taki został już złożony przez innych świadków bądź uczestników zdarzenia.

### **2. Badanie zdarzeń lotniczych**

2.1 Każde zdarzenie lotnicze mające miejsce w LSG zgłaszane jest do Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA.

2.2 Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej w sprawie organizacji oraz zasad działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z dnia 14 maja 2012 r. (z późniejszymi zmianami) każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy mający miejsce w Lotnictwie Straży Granicznej jest przedmiotem badania przez Komisję

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 1/16
--	-------------------	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Inne incydenty lotnicze, w przypadku odstąpienia od ich badania przez KBWL LP są badane przez wewnętrzną komisję lotniczą Lotnictwa Straży Granicznej nazywaną Komisją Badania Incydentów Lotnictwa Straży Granicznej (KBI LSG), którą powołuje w formie decyzji Komendant Główny Straży Granicznej na okres jednego roku. Decyzja o odstąpieniu przez KBWL LP od badania zdarzenia lotniczego i zleceniu do zbadania go przez KBI LSG przekazywana jest do Kierownika Odpowiedzialnego przez DPP MSWiA.

- 2.3 Badanie wypadku lub incydentu lotniczego jest to proces, który obejmuje zbieranie i analizę informacji, przygotowanie wniosków, ustalenie przyczyn i opracowanie zaleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa lotów, niezależnie od tego czy zdarzenie jest badane przez KBWL LP, czy przez KBI LSG pod nadzorem KBWL LP. Jedynym celem badania wypadków i incydentów lotniczych jest zapobieganie tego typu zdarzeniom w przyszłości. Działalność ta nie ma na celu ustalenia czyjejkolwiek winy lub odpowiedzialności.

Każde sądowe lub administracyjne postępowanie, nakierowane na ustalenie udziału, czyjejkolwiek winy lub odpowiedzialności, powinno być prowadzone niezależnie od badania wypadku lotniczego. (ICAO Aneks 13 - Badanie Wypadków i Incydentów Lotniczych).

#### 2.4 Badanie innych incydentów lotniczych

- 2.4.1 Jedynym celem badania innych incydentów lotniczych przez KBI LSG jest zapobieganie tego typu zdarzeniom w przyszłości. Działalność ta nie ma na celu ustalenia czyjejkolwiek winy lub odpowiedzialności.
- 2.4.2 Członkowie KBI LSG prowadzący badanie zdarzenia lotniczego lub kontrolujący wykonanie działań korygujących oraz członkowie Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego nazywanego dalej „Zespołem”, mają prawo żądać od wszystkich funkcjonariuszy i pracowników LSG stosownych wyjaśnień, udostępnienia dokumentów, sprzętu i innych danych, które uznają za niezbędne.
- 2.4.3 Do badania zaistniałego incydentu lotniczego wykorzystuje się zapisy z pokładowych rejestratorów parametrów lotu (FDR) pod warunkiem, że taki rejestrator jest na wyposażeniu statku powietrznego.
- 2.4.4 Jeżeli w wyniku prowadzonego przez KBI LSG badania zaistniałego incydentu lotniczego zostanie podjęta decyzja o wykorzystaniu zapisu rozmów z rejestratora pokładowego, stenogram rozmów umieszcza się w „Karcie Incydentu Lotniczego” nazywanej dalej „Kartą”. Do „Karty Incydentu Lotniczego” należy zawsze dołączyć „Raport FSOR” zgodnie z wzorem IO-A 15-22-00.
- 2.4.5 Odczyt zapisów z pokładowego rejestratora rozmów (CVR) służy wyłącznie do wykorzystania w prowadzonym badaniu zaistniałego wypadku lub incydentu lotniczego.
- 2.4.6 Zalecenia profilaktyczne KBI LSG powinny być realne do wykonania, zarówno, co do terminu jak i zakresu działań korygujących. Jeśli w ramach obowiązujących procedur eliminacja określonego zagrożenia jest niewykonalna, należy zalecać opracowanie procedury umożliwiającej unikanie tego rodzaju zagrożenia.

#### 2.5 Dokumentowanie zdarzeń lotniczych.

Szef Bezpieczeństwa Lotniczego jest zobowiązany do dokumentowania procesu badania zdarzenia lotniczego, od momentu wpłynięcia zawiadomienia do opracowania protokołu

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 2/16
--	-------------------	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

końcowego lub karty incydentu lotniczego w przypadku badania przez KBI LSG zawierającego zalecenia profilaktyczne.

#### 2.6 Kontrola realizacji zaleceń profilaktycznych i działań korygujących.

Szef Bezpieczeństwa Lotniczego i Kierownik Jakości zobowiązani są do prowadzenia monitoringu, realizacji zaleceń profilaktycznych i działań korygujących wydanych przez Zespół oraz działań korygujących uruchamianych w wyniku audytu systemu bezpieczeństwa lotniczego. W razie stwierdzenia braku realizacji powyższych zaleceń są oni zobowiązani do ustalenia przyczyny oraz powiadomienia o tym Kierownika Odpowiedzialnego.

#### 2.7 Ochrona danych osobowych.

Zespół nie będzie ujawniał nazwisk osób zgłaszających zdarzenia lotnicze oraz nazwisk osób, których zgłoszenie dotyczy. Nazwiska mogą być ujawniane wyłącznie władzom lotniczym RP, organom prowadzącym postępowanie dyscyplinarne lub karne oraz na żądanie zainteresowanego.

#### 2.8 Samo prowadzenie badania zdarzenia lotniczego nie może być powodem wszczęcia postępowania dyscyplinarnego. Wszczęcie takiego postępowania może mieć miejsce, gdy:

- funkcjonariusz lub pracownik cywilny zaniechał zgłoszenia zdarzenia związanego z bezpieczeństwem, które sam spowodował lub wykrył,
- funkcjonariusz lub pracownik cywilny przekroczył swoje kompetencje lub zaniechał działań wynikających z jego kompetencji i kwalifikacji.

### 3. System Bezpieczeństwa Lotów

3.1 Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego stanowi najwyższe forum opiniotwórcze i doradcze dla Kierownika Odpowiedzialnego w najszerzej rozumianych sprawach bezpieczeństwa. Okresowo (co najmniej raz na kwartał) ocenia stan bezpieczeństwa w LSG oraz formułuje zalecenia w tym względzie, które po zaakceptowaniu przez Kierownika Odpowiedzialnego adresowane są do osób odpowiedzialnych. Działalność Zespołu obejmuje wszystkich funkcjonariuszy i pracowników oraz wszystkie statki powietrzne eksploatowane w LSG.

3.2 Zespół w swej działalności nie zmienia struktury LSG ani nie zastępuje osób merytorycznie odpowiedzialnych za terminowe podejmowanie decyzji w swoich obszarach.

3.3. Kierownik Odpowiedzialny ponosi odpowiedzialność za podejmowanie działań w zakresie bezpieczeństwa lotów LSG.

3.4. Kierownik Jakości LSG powołany został zgodnie z zaleceniami Państwowego Nadzoru Lotniczego. Podlega bezpośrednio Kierownikowi Odpowiedzialnemu i nadzoruje merytorycznie pracę Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego. Celem działalności Kierownika Jakości jest między innymi dążenie do ciągłej poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych. Jest również sekretarzem Zespołu i ma obowiązek w terminie do 14 dni od posiedzenia Zespołu opracować protokół z posiedzenia. Wnioski i zalecenia do realizacji wypracowane podczas posiedzenia zespołu podlegają akceptacji przez Kierownika Odpowiedzialnego. Protokół wraz z zaakceptowanymi wnioskami i zaleceniami należy niezwłocznie rozesłać do wszystkich kierowników wewnętrznych komórek organizacyjnych LSG.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 3/16
--	-------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- 3.5. Szef Bezpieczeństwa Lotniczego LSG jest Przewodniczącym Zespołu. Podlega bezpośrednio Kierownikowi Odpowiedzialnemu i merytorycznie Kierownikowi Jakości. Celem jego jest dbanie o bezpieczeństwo lotów w LSG na każdym etapie działalności. Szef Bezpieczeństwa Lotniczego okresowo, lecz nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy opracowuje i wydaje Biuletyn Bezpieczeństwa Lotniczego Lotnictwa SG, który rozsyłany jest do zapoznania do wszystkich kierowników wewnętrznych komórek organizacyjnych LSG. W przypadkach szczególnych na polecenie Kierownika Odpowiedzialnego opracowuje Biuletyn Specjalny Bezpieczeństwa Lotniczego Lotnictwa Straży Granicznej.
- 3.6. Szef Personelu Lotniczego LSG ponosi odpowiedzialność za organizowanie właściwego szkolenia załóg lotniczych w zakresie niezbędnym do utrzymania ważności ich uprawnień a tym samym zapewnienia ciągłej gotowości personelu lotniczego i pokładowego do wykonywania zadań lotniczych.
- 3.7. Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi LSG ponosi odpowiedzialność za bezpieczne organizowanie operacji lotniczych i naziemnych statków powietrznych SG, zarówno na terenie kraju jak i poza jego granicami, poprzez wydawanie odpowiednich procedur operacyjnych, organizowanie operacji lotniczych i sprawowanie bieżącego nadzoru nad wykonywaniem przez statki powietrzne SG zadań w powietrzu i na ziemi.
- 3.8. Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu LSG ponosi odpowiedzialność za ciągłą zdadność do lotu statków powietrznych SG oraz organizowanie właściwego szkolenia personelu technicznego w zakresie niezbędnym do utrzymania ważności jego uprawnień a tym samym zapewnienia ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych SG.
- 3.9. Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej (Kierownik Obsługi Organizacji) LSG ponosi odpowiedzialność za system obsług technicznych statków powietrznych SG zapewniający bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych, poprzez organizację baz obsługowych i przygotowywanie stosownych procedur, a także monitoring wykonywanych obsług.
- 3.10. Naczelnik Wydziału Lotniczego podlega bezpośrednio Kierownikowi Odpowiedzialnemu, a w zakresie spraw związanych z wykonywaniem operacji lotniczych i naziemnych jest nadzorowany bezpośrednio przez Kierownika Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi. Zadaniem jego jest dbanie o bezpieczeństwo lotów w Wydziale Lotniczym na każdym etapie działalności. W przypadku, gdy Wydział Operacji Lotniczych wykonuje zadania Wydziału Lotniczego, wówczas Naczelnik Wydziału Operacji Lotniczych (Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi) w zakresie spraw związanych z bezpieczeństwem wykonywania operacji lotniczych jest nadzorowany bezpośrednio przez Kierownika Jakości poprzez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego.
- 3.11. Kierownik Sekcji Lotniczej Wydziału Lotniczego podlega bezpośrednio Naczelnikowi Wydziału Lotniczego. Odpowiada on za zapoznanie personelu lotniczego i pokładowego wydziału z protokołami z posiedzeń Zespołu oraz z Biuletynami Bezpieczeństwa oraz za realizację zaleceń zawartych w tych dokumentach.
- 3.12. Personel lotniczy i pokładowy zatrudniony w LSG ma obowiązek:
- zapoznawania się z protokołami z posiedzeń Zespołu oraz z Biuletynami Bezpieczeństwa wydawanymi przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego jak również z innymi dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego wydawanymi przez LSG oraz instancje nadrzędne,
  - uczestniczenia w zajęciach teoretycznych i praktycznych wynikających z realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa lotniczego,

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**ZAŁĄCZNIKI**

IO-A 14-07-00  
Strona 4/16

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- wykonywać loty zgodnie z obowiązującymi przepisami mając na uwadze bezpieczeństwo podróżnych, swoje, osób postronnych oraz sprzętu lotniczego,
- składać zgłoszenie każdorazowo w przypadku uzyskania informacji mogących zagrozić lub zagrażających bezpieczeństwu wykonywania operacji lotniczych.

#### 4. Wykrywanie i przeciwdziałanie zagrożeniom

Poprawne (zgodne z obowiązującymi instrukcjami) wykonywanie obowiązków przez funkcjonariuszy i pracowników operacyjnych oraz kontrole i audyty jakości nie wykluczają możliwości występowania nieprzewidzianych sytuacji, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla operacji lotniczych. Źródłami tych zagrożeń mogą być:

- niesprawności sprzętu lotniczego spowodowane niewłaściwą obsługą;
- ukryte usterki techniczne;
- niesprzyjający wpływ środowiska;
- niedostateczny nadzór operacyjny;
- niedopracowane procedury;
- brak procedur;
- niekompletne programy szkoleniowe;
- brak komunikacji wewnętrznej;
- niedostateczne przygotowanie do pracy w załodze;
- nieprzestrzeżenie wymagań kwalifikacyjnych;
- błędy ludzkie;
- niedostateczna świadomość zagrożeń, jakie niesie odstępstwo od obowiązujących reguł postępowania.

Zadaniem funkcjonariuszy i pracowników LSG jest aktywne wyszukiwanie najmniejszych oznak zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego przy użyciu wszystkich możliwych sposobów.

##### 4.1 Badanie okoliczności i przyczyn incydentów.

Zadaniem Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego jest analiza zgłoszenia i identyfikacja zagrożenia, a następnie opracowanie scenariusza działań profilaktycznych. Potwierdzone zagrożenie powinno być eliminowane już w stadium początkowym, bez czekania aż rozwinie się ono w zdarzenie lotnicze.

Badanie incydentu lotniczego kończy się sformułowaniem odpowiednich zaleceń. Wykonanie zaleceń musi być poddane ścisłej kontroli.

Typowe rodzaje zaleceń:

- uruchomienie działania korygującego, które powinno wyeliminować przyczynę zagrożenia (np. uzupełnienie programu szkolenia, programu obsługi technicznej),
- polecenie opracowania procedury operacyjnej, pozwalającej unikać zagrożenia, którego nie można wyeliminować (np. wyposażenie lotniska odbiegające od standardu),
- wystąpienie do jednostki współpracującej o analizę poprawności stosowanych przez tę jednostkę procedur (np. potwierdzania kwalifikacji personelu tej jednostki),

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 5/16
--	-------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- opracowanie dla personelu lotniczego informacji o okolicznościach zdarzenia i o podjętych działaniach profilaktycznych w Biuletynie Specjalnym Bezpieczeństwa Lotniczego LSG dotyczącym konkretnego zdarzenia.

#### 4.2 Analiza przekroczeń progowych wartości parametrów lotu

- A. Za terminowe odczytywanie i archiwizowanie zapisów rejestratorów FDR na statkach powietrznych, na których jest zainstalowane takie urządzenie, odpowiada Kierownik Sekcji Technicznej Wydziału Lotniczego.
- B. W Wydziałach Lotniczych Kierownik Sekcji Technicznej i Kierownik Sekcji Lotniczej dokonują analizy zapisów z pokładowych rejestratorów lotów na statkach powietrznych wyposażonych w takie urządzenia. Analiza ma na celu wykrycie przekroczeń eksploatacyjnych i operacyjnych statku powietrznego. Zapisy rejestratorów muszą być odczytywane z taką częstotliwością by można było przeanalizować każdy wykonany lot zanim dojdzie do „nadpisania parametrów”. Zapisy parametrów lotu są archiwizowane na nośnikach elektronicznych w poszczególnych wydziałach lotniczych, a ich kopie przekazywane są Szefowi Bezpieczeństwa Lotniczego.
- C. Katalog progowych wartości parametrów lotu przygotowują właściwi ze względu na eksploatowany sprzęt Naczelnicy Wydziałów Lotniczych w porozumieniu z Szefem Personelu Lotniczego, Kierownikiem Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi, Kierownikiem Jakości oraz Szefem Bezpieczeństwa Lotniczego. Katalog ten po zatwierdzeniu przez Kierownika Odpowiedzialnego publikuje i przechowuje Szef Bezpieczeństwa Lotniczego.
- D. W przypadku stwierdzonego przekroczenia parametrów, właściwy naczelnik wydziału lotniczego odpowiada za profilaktykę i wyjaśnienie przyczyn dokonanych przez załogę lotniczą przekroczeń. W przypadku, gdy przekroczenie parametrów ma znamiona rażącego naruszenia przepisów lotniczych naczelnik wydziału lotniczego powiadamia o tym fakcie Kierownika Odpowiedzialnego celem rozpoznania przez Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego.
- E. Kierownik Sekcji Technicznej Wydziału Lotniczego odpowiada za terminowe przesyłanie odczytów do Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego z zapisów rejestratorów FDR (do 7 dni po odczytaniu) na statkach powietrznych, na których jest zainstalowane takie urządzenie.
- F. Kierownik Sekcji Lotniczej prowadzi statystykę przekroczeń eksploatacyjnych dla:
  - każdego statku powietrznego oddzielnie,
  - każdego pilota oddzielnie,
  - zbiorczo dla całego Wydziału Lotniczego z rozbiciem na przekroczenia załogi oraz przyczyny techniczne.
- G. W przypadku przekroczenia parametrów eksploatacyjnych wywołanych przyczyną techniczną, naczelnik wydziału lotniczego po dokonaniu analizy przez osoby określone w pkt. B powiadamia Naczelnika Wydziału Techniki Lotniczej.
- H. Naczelnik Wydziału Techniki Lotniczej oprócz statystyki niesprawności prowadzi statystykę przekroczeń eksploatacyjnych wywołanych przyczyną techniczną.
- I. Wszystkie statystyki mają być prowadzone w oparciu o systemy komputerowe i oprogramowanie (np. Microsoft Excel, Access). Osoby odpowiedzialne za prowadzenie statystyk w wydziałach po każdej ich aktualizacji mają obowiązek przesyłania ich kopii do Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego, który prowadzi zbiorczą statystykę dla całego LSG. Każda statystyka ma być analizowana na bieżąco i przedstawiana, na posiedzeniach Zespołu.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 6/16
--	-------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

#### 4.3 Audyty Jakości (w obszarze bezpieczeństwa lotów)

Audyty jakości w obszarze bezpieczeństwa lotów wykonywane są raz na 6 miesięcy. Audyty są planowane przez Kierownika Jakości w Rocznym planie Audytów Jakości i zatwierdzone przez Kierownika Odpowiedzialnego. Audyty Jakości w obszarze bezpieczeństwa lotów prowadzi Szef Bezpieczeństwa Lotniczego lub osoby posiadające upoważnienie audytora, wyznaczone przez Kierownika Odpowiedzialnego. Dodatkowo na polecenie Kierownika Odpowiedzialnego mogą być przeprowadzane dodatkowe audyty w obszarze zagadnień związanych z bezpieczeństwem lotów.

#### 4.4 Audyty Lotnisk (w obszarze bezpieczeństwa lotów)

A. Audyty lotnisk w obszarze bezpieczeństwa lotów przeprowadza się raz w roku lub w razie potrzeby. Audyty są planowane przez Kierownika Jakości w Rocznym planie Audytów Jakości i zatwierdzone przez Kierownika Odpowiedzialnego. Audyt ma na celu potwierdzenie zgodności panujących tam warunków z przyjętymi standardami. Audyty lotnisk w obszarze bezpieczeństwa lotów prowadzi Szef Bezpieczeństwa Lotniczego lub osoby posiadające upoważnienie audytora, wyznaczone przez Kierownika Odpowiedzialnego. Audyt powinien reprezentować punkt widzenia załogi lotniczej. Przykładowe tematy audytu:

- specyficzne problemy operacyjne zgłaszane przez załogi,
- sygnalizacja i oświetlenie lotniska,
- dokumentacja (np. plan lotniska, instrukcja operacyjna lotniska),
- system ochrony statków powietrznych.

B. Dla każdego sprawdzanego lotniska sporządza się indywidualną listę kontrolną audytu. W przypadku stwierdzenia odstępstw od przyjętych standardów należy uruchomić odpowiednie do sytuacji działania przystosowawcze, umożliwiające bezpieczne korzystanie z tego lotniska.

#### 4.5 Audyty obszarów potencjalnych zagrożeń (w obszarze bezpieczeństwa lotów)

Niektóre obszary działalności takie jak np. wykonywanie lotów operacyjnych wraz z uzbrojonymi grupami specjalnymi, przewóz materiałów niebezpiecznych, mogą być źródłem potencjalnych zagrożeń dla operacji lotniczych. Audyty przeprowadza się okresowo w ramach przeprowadzanych Audytów Jakości.

#### 4.6 Audyty w obszarze bezpieczeństwa lotów przeprowadzane są na podstawie zlecenia audytu wystawionego przez Kierownika Odpowiedzialnego. Do przeprowadzenia tych audytów wykorzystuje się dokumenty opisane w IO-A 03-07-04 ust. 4 oraz inną dokumentację i procedury wskazane przez Kierownika Jakości (jeżeli są konieczne). Listy kontrolne audytów dla każdego zagadnienia sporządza Szef Bezpieczeństwa Lotniczego. Na zakończenie czynności audytowych wystawiane są raporty niezgodności (w przypadku, gdy niezgodności wystąpiły) ze szczegółowym opisem niezgodności oraz czasem wyznaczonym na ich usunięcie. Na zakończenie audytu w obszarze bezpieczeństwa lotów Szef Bezpieczeństwa Lotniczego sporządza raport do Kierownika Odpowiedzialnego poprzez Kierownika Jakości.

### 5. Komunikacja z załogami lotniczymi

#### 5.1 Wstęp.

Statystyki światowe wskazują, że obecnie większość zdarzeń lotniczych jest spowodowana błędami ludzkimi, wśród których dominują błędy popełniane w kabinie statku powietrznego

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 7/16
--	-------------------	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- przez pośpiech, niedostateczne przygotowanie do lotu, itp. W interesie LSG leży tworzenie warunków ułatwiających nieformalną wymianę informacji o problemach, z jakimi spotykają się załogi lotnicze w czasie wykonywania swoich obowiązków. Informacje o błędach i okolicznościach w jakich powstały zostaną poddane analizie na posiedzeniach Zespołu przy zachowaniu anonimowości respondentów oraz wprowadzone do bazy danych prowadzonej przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego.

## 5.2 System dobrowolnego powiadamiania.

- A. Jednym ze środków, które powinny być wykorzystywane do pozyskiwania informacji o błędach popełnianych przez załogi może być system anonimowego zgłaszania system dobrowolnego powiadamiania, umożliwiający członkom personelu lotniczego dobrowolne dzielenie się z Zespołem informacjami o błędach popełnionych w operacjach lotniczych. System ten ma na celu udoskonalenie działalności profilaktycznej i zwiększenie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. Przesyłanie powiadomień jest dobrowolne. Kierownik Odpowiedzialny gwarantuje pełną anonimowość nadawcom. Dane osobowe nie będą nigdzie rejestrowane ani udostępniane, nawet organom nadzoru lotniczego.
- B. Powiadomienia należy dokonać osobiście do Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego na formularzu FSOR/GOR bez wpisywania nazwiska i danych identyfikacyjnych lotu.
- C. Dobrowolny raport może składać każda osoba jedynie w odniesieniu do siebie samej w przypadku, gdy opisywane w nim zdarzenie miało lub mogło mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.

## 6. Szkolenie

### 6.1 Szkolenie w Wydziałach Lotniczych:

- A. Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa lotniczego prowadzą kierownicy sekcji lotniczej wydziałów lotniczych podczas zajęć organizowanych w wydziałach lotniczych. Kierownik sekcji lotniczej podejmuje problematykę bezpieczeństwa lotniczego LSG zgodnie z protokołem z posiedzenia Zespołu oraz Biuletynem Bezpieczeństwa Lotniczego Lotnictwa SG opracowanym przez Kierownika Jakości i Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego.
- B. W trakcie wymienionych zajęć omawiana jest treść protokołu z posiedzenia Zespołu, Biuletynu, polityka bezpieczeństwa lotniczego LSG, funkcjonowanie w LSG systemu bezpieczeństwa lotniczego, system raportowania oraz prowadzi się działalność uświadamiania ryzyka związanego z zaniechaniem wykonania lub błędnym wykonaniem czynności podczas przygotowania do lotu oraz w kabinie statku powietrznego.
- C. W zajęciach ma obowiązek uczestniczyć cały personel operacyjny, mechanicy obsługi lotniczej oraz w zależności od decyzji naczelnika wydziału lotniczego inni funkcjonariusze i pracownicy wydziału lotniczego.
- D. Osoby, które nie uczestniczyły w zajęciach mają obowiązek zapoznać się ze wszystkimi materiałami omawianymi podczas zajęć oraz tematami przeprowadzonych szkoleń na zasadzie samokształcenia.

### 6.2 Szkolenie Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego oraz Kierowników Sekcji Lotniczych Wydziałów Lotniczych

- A. Szef Bezpieczeństwa Lotniczego powinien przejść specjalistyczne szkolenie z zakresu działalności profilaktycznej oraz prowadzenia badań zdarzeń lotniczych. Szkolenia te powinny być wykonywane w ośrodkach specjalizujących się w problematyce z zakresu

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 8/16
--	-------------------	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

prowadzenia działalności profilaktycznej na rzecz bezpieczeństwa lotniczego, badania wypadków i incydentów lotniczych. Szkolenie powinno również obejmować poznanie wpływu czynnika ludzkiego na powstawanie zagrożeń i nowoczesnych technik badawczych służących do wykrywania przyczyny zdarzenia.

Powinien on uczestniczyć w konferencjach, sympozjach dotyczących bezpieczeństwa lotów zarówno w środowisku lotnictwa państwowego jak i lotnictwa cywilnego organizowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Siły Powietrzne SZ RP, MSW lub organizacje międzynarodowe zajmujące się problematyką bezpieczeństwa lotów.

Szef Bezpieczeństwa Lotniczego ma obowiązek przynajmniej raz w roku przeprowadzić szkolenie doskonalące dedykowane dla kierowników sekcji lotniczych. Podczas tych szkoleń wykorzystuje on wiedzę zdobytą na szkoleniach w zewnętrznych organizacjach lotniczych i szkoleniowych. Szkolenia te mają dotyczyć prowadzenia działalności profilaktycznej na rzecz bezpieczeństwa lotniczego, badania incydentów i wypadków lotniczych. Szkolenie powinno również obejmować poznanie wpływu czynnika ludzkiego na powstawanie zagrożeń i nowoczesnych technik badawczych służących do wykrywania przyczyny zdarzenia.

- B. Kierownicy Sekcji Lotniczych mają obowiązek uczestniczenia w szkoleniach organizowanych przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego oraz w zależności od potrzeby także w szkoleniach w organizacjach zewnętrznych.

Program dla kierowników sekcji lotniczych powinien obejmować także naukę praktycznego stosowania technik zarządzania zasobami ludzkimi w załodze lotniczej (CRM) służących do kształtowania umiejętności pracy zespołowej i świadomości ryzyka związanego z zaniechaniem wykonania lub błędnym wykonaniem czynności w kabinie statku powietrznego.

Kierownicy Sekcji Lotniczych powinni również uczestniczyć w konferencjach oraz sympozjach dotyczących Bezpieczeństwa Lotów zarówno w środowisku lotnictwa państwowego jak i lotnictwa cywilnego. W przypadku nieuczestniczenia w powyższych konferencjach Szef Bezpieczeństwa Lotniczego LSG przeprowadza szkolenie i zapoznaje z tematyką konferencji dotyczących bezpieczeństwa lotów.

- C. Publikacje i środki audiowizualne stosowane podczas szkoleń prowadzonych przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego oraz kierowników sekcji lotniczej.

Zaleca się:

- stosowanie wszelkich możliwych środków dla upowszechnienia wiedzy o zdarzeniach lotniczych i okolicznościach, w jakich miały one miejsce i pozytywnych rezultatach działalności profilaktycznej w zakresie bezpieczeństwa lotów;

Podczas tych szkoleń osoby prowadzące korzystają z publikacji:

- Biuletyny Bezpieczeństwa Lotniczego Lotnictwa SG;
- Biuletyny ULC (jeżeli dotyczy);
- Biuletyny LSZ RP;
- Dzienniki Urzędowe ULC dotyczące badania zdarzeń (jeżeli dotyczy).

- udostępnianie i rozpowszechnianie filmów, plakatów i innych środków oddziaływania, poświęconych sprawom bezpieczeństwa, oferowanych przez wyspecjalizowane agendy organizacji międzynarodowych;

- prezentowanie powyższych materiałów także w trakcie corocznych sesji szkoleniowo-egzaminacyjnych oraz przekazywanie informacji o aktualnych zdarzeniach lotniczych i komentarzy do tych zdarzeń.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 9/16
--	-------------------	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

## 7. Dokumentacja Systemu Bezpieczeństwa

7.1 Szef Bezpieczeństwa Lotniczego prowadzi ewidencję zdarzeń lotniczych oraz innych zagrożeń bezpieczeństwa i odstępstw od norm zaistniałych w LSG. Ewidencja ta ma być podstawą do prowadzenia analiz stanu bezpieczeństwa lotów w LSG i określenia kierunków przeciwdziałania zagrożeniom.

7.2 Oprócz ewidencji, o której mowa w pkt 7.1 Szef Bezpieczeństwa Lotniczego ma obowiązek prowadzić następującą dokumentację:

- wykaz członków Zespołu;
- Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom w Lotnictwie Straży Granicznej;
- protokoły z posiedzeń Zespołu;
- Biuletyny Bezpieczeństwa Lotniczego Lotnictwa SG;
- ewidencję uwag z audytów;
- adnotacje o realizacji zaleceń instancji nadrzędnej;
- rejestr zdarzeń lotniczych;
- rejestr harmonogramów realizacji zaleceń badanych zdarzeń lotniczych;
- protokoły badań zdarzeń lotniczych;
- roczne sprawozdania z wykonania zadań lotniczych (kopie stosownych formularzy);
- sprawozdanie za rok ubiegły z wykonania zadań lotniczych.

### **Uwaga:**

Szef Bezpieczeństwa Lotniczego zobowiązany jest do przesłania do Departamentu Porządku Publicznego MSWiA sprawozdania z wykonania zadań lotniczych w terminie do 31 stycznia za rok ubiegły.

Szef Bezpieczeństwa Lotniczego zobowiązany jest do przesłania do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawozdania za rok ubiegły z wykonania zadań lotniczych, do dnia 31 stycznia bieżącego roku (jeżeli dotyczy).

Naczelnik Wydziału Lotniczego zobowiązany jest do przesłania do Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego sprawozdania z wykonania zadań lotniczych w terminie do 15 stycznia za rok ubiegły.

Terminy wskazane powyżej mogą ulegać zmianie w zależności od bieżących zaleceń instancji nadrzędnych, o czym niezwłocznie poinformuje właściwe osoby funkcyjne LSG Szef Bezpieczeństwa Lotniczego.

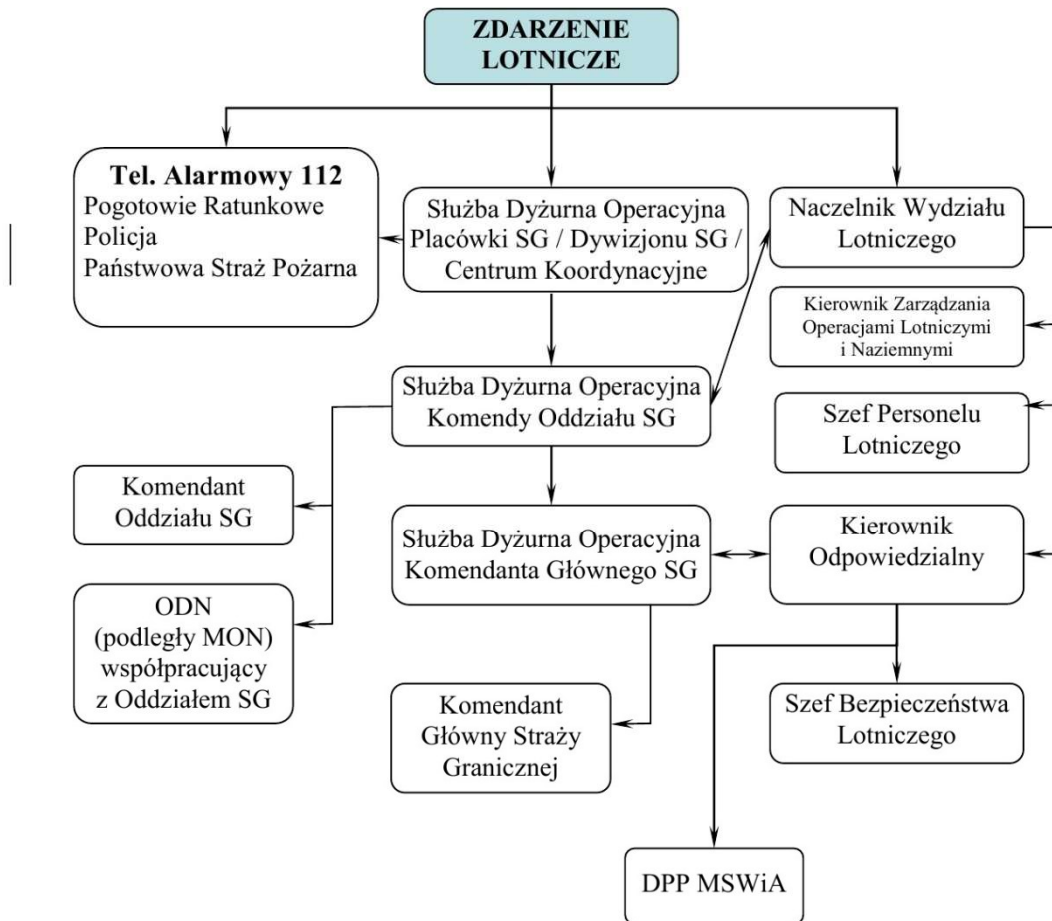
Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 10/16
--	-------------------	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**8. Procedury powiadamiania i meldowania o zdarzeniu lotniczym**

8.1 W razie zaistnienia zdarzenia lotniczego należy zawiadomić osoby funkcyjne zgodnie z poniższym schematem „Obiegu informacji o zdarzeniach lotniczych w Lotnictwie SG”:



Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 11/16
--	-------------------	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

### 9. Regulamin działalności Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego

- 9.1. Zespół stanowi najwyższe forum opiniotwórcze i doradcze dla Kierownika Odpowiedzialnego w najszerszej rozumianych sprawach bezpieczeństwa. Okresowo ocenia stan bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej w LSG oraz formułuje zalecenia w tym względzie, adresując je do osób odpowiedzialnych. Działalność Zespołu obejmuje wszystkich funkcjonariuszy i pracowników LSG oraz wszystkie statki powietrzne eksploatowane przez LSG.
- 9.2. W skład Zespołu wchodzi:
- Przewodniczący – Szef Bezpieczeństwa Lotniczego ,
  - Sekretarz – Kierownik Jakości;
  - Członkowie:
    - Szef Personelu Lotniczego
    - Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi
    - Kierownik Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu
    - Kierownik Obsługi Liniowej i Hangarowej
    - Naczelnicy Wydziałów Lotniczych.
- 9.3. W przypadku Naczelników Wydziałów Lotniczych obecność jest obowiązkowa tylko w razie konieczności – decyzję o tym podejmuje Przewodniczący Zespołu, lecz nie rzadziej niż raz w roku.
- 9.4. Posiedzenia Zespołu Bezpieczeństwa Lotniczego powinny odbywać się co najmniej raz na kwartał. W uzasadnionych przypadkach Przewodniczący Zespołu ma prawo do zwoływania posiedzeń częściej niż raz na kwartał.
- 9.5. W posiedzeniu każdego zespołu powinien brać udział Kierownik Odpowiedzialny. Każdy z członków Zespołu może złożyć do Przewodniczącego Zespołu wniosek o zaproszenie na posiedzenie Zespołu innych osób, jednak dopiero po uzyskaniu zaproszenia od Przewodniczącego Zespołu, może dana osoba wziąć udział w posiedzeniu.
- 9.6. Członkowie Zespołu zobowiązani są na polecenie Przewodniczącego przygotować pisemne opracowania i wariantowe propozycje rozwiązań do decyzji Kierownika Odpowiedzialnego oraz dostarczyć opracowania do Sekretarza Zespołu – Kierownika Jakości najpóźniej na 7 dni przed posiedzeniem. Sekretarz Zespołu - Kierownika Jakości otrzymane opracowania rozprowadzi wśród pozostałych członków Zespołu.
- 9.7. Zespół na każdym posiedzeniu, po zapoznaniu się z informacjami, analizami i raportami z działalności operacyjno-technicznej, określa obszary stanowiące potencjalne źródło zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego i na tej podstawie formułuje zalecenia, poszczególnym komórkom organizacyjnym LSG, mające na celu poprawę i utrzymanie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotniczego.
- 9.8. Zespół na posiedzeniach analizuje działalność oraz wypracowuje decyzje i wnioski zwłaszcza w zakresie:
- bezpieczeństwa operacji lotniczych;
  - bezpieczeństwa operacji naziemnych;
  - przewozu materiałów niebezpiecznych;
  - zdadności sprzętu lotniczego;
  - wykonywania usług technicznych;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 12/16
--	-------------------	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- stanu zdrowia funkcjonariuszy i pracowników LSG;
- warunków pracy ze szczególnym uwzględnieniem Bhp;
- ochrony środowiska;
- innych tematów, jeśli mają lub mogą mieć związek z wymienionymi powyżej.

9.9 W terminie do 14 dni od posiedzenia Zespołu Kierownik Jakości (Sekretarz Zespołu) ma obowiązek opracować protokół z posiedzenia. Wnioski i zalecenia do realizacji wypracowane podczas posiedzenia zespołu podlegają akceptacji przez Kierownika Odpowiedzialnego. Protokół wraz z zaakceptowanymi wnioskami i zaleceniami należy niezwłocznie rozesłać do wszystkich kierowników wewnętrznych komórek organizacyjnych LSG.

9.10 Na kolejnych posiedzeniach Zespół dokonuje przeglądu stanu realizacji zadań postawionych na poprzednich posiedzeniach.

#### 10. Regulamin pracy Komisji Badania Incydentów Lotnictwa Straży Granicznej.

- 10.1. Każdy wypadek lub incydent lotniczy jest przedmiotem badania przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Inne incydenty lotnicze są przedmiotem badania przez Komisję Badania Incydentów Lotnictwa Straży Granicznej (KBI LSG) nazywaną dalej „Komisją”, o ile KBWL LP nie zdecydowała o podjęciu ich badania.
- 10.2. Po otrzymaniu od DPP MSW informacji zwrotnej o odstąpieniu od badania zdarzenia lotniczego przez KBWL LP, Komisja niezwłocznie przystępuje do badania tego zdarzenia.
- 10.3. KBWL LP, sprawując nadzór nad badaniem prowadzonym przez Komisję, może w uzasadnionym przypadku, w każdym stadium prowadzenia badania incydentu lotniczego wyznaczyć swojego przedstawiciela do wzięcia udziału w badaniu prowadzonym przez Komisję.
- 10.4. Komendant Główny Straży Granicznej powołuje skład Komisji w zależności od dziedziny, która obejmuje temat badania i analizy zaistniałego incydentu lotniczego.
- 10.5. W skład Komisji wchodzi:
- Przewodniczący;
  - Sekretarz;
  - Członkowie Komisji w ilości zależnej od potrzeb.
- 10.6. Jeżeli w trakcie badania incydentu lotniczego wyłoni się podejrzenie, że został on spowodowany czynem przestępczym, kierujący badaniem powinien zawiadomić o tym właściwy miejscowo organ Prokuratury lub Policji.
- 10.7. W skład Komisji nie może wchodzić osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w tym incydencie, nadzorowała lot, w którym on nastąpił lub mogła mieć wpływ na jego przebieg.
- 10.8. W uzasadnionych przypadkach, Komendant Główny Straży Granicznej na wniosek Przewodniczącego Komisji może powołać do uczestniczenia w posiedzeniach Komisji innych specjalistów i rzeczoznawców z głosem doradczym z zastrzeżeniem, o którym mowa w pkt 10.9.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 13/16
--	-------------------	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
10.9. Osoby wchodzące w skład Komisji powinny zostać poddane szkoleniu i treningowi z zakresu organizacji i metodyki badania zdarzeń lotniczych-		
10.10. Osoby wchodzące w skład Komisji są zobowiązane do wzięcia czynnego udziału w procesie badawczym, każda w swoim zakresie.		
10.11. Badanie innego incydentu lotniczego obejmuje:		
- zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o zdarzeniu, z uwzględnieniem wszystkich czynników pozostających w związku przyczynowo-skutkowym i mogących mieć wpływ na jego zaistnienie;		
- przedstawienie, jeśli to wynika z uzyskanych informacji, doraźnych zaleceń profilaktycznych;		
- ustalenie, jeżeli jest to możliwe, przyczyn i okoliczności, w tym wypracowanie zaleceń mających na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości;		
- opracowanie raportu końcowego		
10.12. Osoby uczestniczące w badaniu incydentu (zdarzenia) lotniczego obowiązane są do:		
- prowadzenia czynności badawczych w sposób rzetelny i obiektywny, wykorzystując swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe;		
- ochrony informacji dotyczących danych osobowych zebranych w trakcie badania;		
- nieujawniania zebranych informacji bez zezwolenia Kierownika Odpowiedzialnego lub jego właściwych przełożonych służbowych.		
10.13. Do badania należy wykorzystać zapisy rejestratorów pokładowych, które muszą być zabezpieczone na okres 60 dni lub do czasu otrzymania od Komisji prowadzącej badanie innych poleceń. Za zabezpieczenie zapisów rejestratorów odpowiedzialny jest kierujący badaniem przewodniczący Komisji.		
10.14. Rozporządzanie statkiem powietrznym i przedmiotami z niego pochodzącymi oraz innymi dowodami związanymi z wypadkiem lub incydem lotniczym jest zabronione do czasu podjęcia decyzji w tym zakresie przez przewodniczącego Komisji badającej zdarzenie.		
10.15. Obecność wyznaczonych członków Komisji na jej posiedzeniu jest obowiązkowa. Przewodniczący Komisji z własnej inicjatywy lub na wniosek członka Komisji ma prawo przerwać i odroczyć posiedzenie Komisji, celem uzupełnienia materiałów prowadzonego badania.		
10.16. Z przeprowadzonego badania incydentu Komisja sporządza „Kartę Incydentu Lotniczego” zgodnie z wzorem podanym w rozdziale 15-25-00 niniejszej instrukcji. Wnioski zawarte w karcie incydentu Komisja podejmuje większością głosów uczestników posiedzenia końcowego. Każdy z członków Komisji może zgłosić zdanie odrębne, które zamieszcza się na karcie incydentu. Zgłoszenie zdania odrębnego wymaga uzasadnienia.		
10.17. Kartę incydentu zatwierdza Kierownik Odpowiedzialny.		
10.18. Po zatwierdzeniu karta incydentu przesyłana jest do Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSW.		
10.19. Karty incydentu są ewidencjonowane i przechowywane przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego.		
10.20. Zalecenia profilaktyczne zawarte w zatwierdzonej Karcie incydentu, Szef Bezpieczeństwa Lotniczego niezwłocznie przesyła do realizacji do wewnętrznych komórek organizacyjnych LSG.		
Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 14/16

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	--	--------------------------

- 10.21. Materiały zawarte w karcie incydentu powinny zostać wykorzystane przez Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego przy opracowywaniu Biuletynu Bezpieczeństwa Lotniczego.
- 10.22. Wewnętrzne komórki organizacyjne LSG po zrealizowaniu zaleceń profilaktycznych zobowiązane są do przesłania w wyznaczonym terminie do Szefa Bezpieczeństwa Lotniczego informacji wraz z towarzyszącą dokumentacją, który informuje Zespół o zakończeniu procedury związanej z badaniem incydentu lotniczego.
- 10.23. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności incydentu lotniczego Komisja może wznowić już zakończone badanie zdarzenia lotniczego, o czym niezwłocznie należy powiadomić KBWL LP.
- 10.24. W trakcie prowadzonego badania incydentu lotniczego, kierownicy jednostek i komórek organizacyjnych SG są zobowiązani udzielić, osobom wchodzącym w skład Komisji prowadzącym badanie incydentu, wszelkiej możliwej pomocy i informacji mających związek z prowadzonym badaniem oraz udostępnić i dostarczyć wymaganą dokumentację związaną z incydemtem.
- 10.25. Kontrola realizacji wniosków i zaleceń profilaktycznych prowadzona jest podczas audytu przez Kierownika Jakości lub na jego wniosek innych audytorów, wyznaczonych przez Kierownika Odpowiedzialnego.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZAŁĄCZNIKI</b>	IO-A 14-07-00 Strona 15/16
--	-------------------	-------------------------------

Załącznik nr 30

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WZORY DOKUMENTÓW**

IO-A 15-11-00  
Strona 1/2

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-11-00 Strona 2/2
--	-------------------------	-----------------------------



Załącznik nr 31

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>		<b>Egz. nr. ....</b>

<p><b>PROTOKÓŁ</b> Nr .....</p> <p><b>Z KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH PILOTA LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ</b></p> <p><i>Typ statku powietrznego .....</i></p>
--

<b>1. Dane pilota</b>				
Nazwisko i imię				
Posiadana licencja		Numer		Data ważności bieżącego KWT

Lp.	PRZEDMIOT EGZAMINACYJNY	Wynik [ % ]	Ocena*
1.	Prawo i przepisy lotnicze, Instrukcja Operacyjna Lotnictwa SG		
2.	Ogólna wiedza o statku powietrznym		
3.	Osiągi w locie i planowanie, Instrukcja użytkowania w locie		
4.	Człowiek - możliwości i ograniczenia		
5.	Meteorologia		
6.	Nawigacja		
7.	Zasady lotu		
8.	Łączność		
9.	Metodyka szkolenia lotniczego i kierowanie lotami (dla instruktorów)		

\*Ocena: zaliczył (ZAL) jeśli wynik  $\geq 75\%$ , nie zaliczył (NZ) jeśli wynik  $< 75\%$ 

Data egzaminu KWT: .....

Wynik egzaminu KWT: .....

Data ważności KWT: .....

\_\_\_\_\_  
Szeef personelu lotniczegoEgz. nr 1 - Teczka osobistego wyszkolenia  
Egz. nr 2 - Szeef personelu lotniczego

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-12-00 Strona 1/2
--	-------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 32

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ A</b> ZASADY OGÓLNE
--------------------------------	---	---------------------------------

**LOTNICTWO**  
**STRAŻY GRANICZNEJ**

Egz. nr. ....

<b>PROTOKÓŁ Nr .....</b>
<b>Z KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH</b>
<b>MECHANIKA/TECHNIKA* POKŁADOWEGO LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ</b>
<i>Typ statku powietrznego .....</i>

<b>1. Dane mechanika/technika pokładowego</b>				
Nazwisko i imię				
Posiadana licencja		Numer	Data ważności bieżącego KWT	

Lp.	PRZEDMIOT EGZAMINACYJNY	Wynik [ % ]	Ocena*
1.	Prawo i przepisy lotnicze, Instrukcja Operacyjna Lotnictwa SG		
2.	Ogólna wiedza o statku powietrznym		
3.	Osiągi i planowanie lotu		
4.	Człowiek - możliwości i ograniczenia		
5.	Instrukcja użytkowania w locie		
6.	Obsługa wyposażenia dodatkowego statku powietrznego		
7.	Łączność		
8.	Metodyka i organizacja szkoleń – tylko technicy-instruktorzy		

\*Ocena: zaliczył (ZAL) jeśli wynik ≥ 75%, nie zaliczył (NZ) jeśli wynik &lt; 75%

Data egzaminu KWT: .....

Wynik egzaminu KWT: .....

Data ważności KWT: .....

\_\_\_\_\_  
Szef Personelu LotniczegoEgz. nr 1 - Teczka osobistego wyszkolenia  
Egz. nr 2 - Szef personelu lotniczego

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-13-00 Strona 1/2
--	-------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 33

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**LOTNICTWO  
STRAŻY GRANICZNEJ**

Egz. nr. ....

<p><b>PROTOKÓŁ Nr .....</b></p> <p><b>Z KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH MECHANIKA OBSŁUGI LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ</b></p> <p><i>Typ statku powietrznego .....</i></p>
---

<b>1. Dane mechanika obsługi</b>				
Nazwisko i imię				
Posiadana licencja		Numer	Data ważności bieżącego KWT	

Lp.	PRZEDMIOT EGZAMINACYJNY	Wynik [ % ]	Ocena*
1.	Ogólna charakterystyka statku powietrznego		
2.	Budowa i eksploatacja płatowca i jego instalacji		
3.	Budowa i eksploatacja silnika		
4.	Budowa i eksploatacji wyposażenia dodatkowego		
5.	Przyrządy pokładowe		
6.	Wyposażenie elektryczne		
7.	Urządzenia radiowe i radionawigacyjne		
8.	Znajomość Instrukcji Operacyjnej, MOE, CAME		
9.	Prawo Lotnicze i przepisy lotnicze		
10.	BHP, BiHL, przepisy przeciwpożarowe		

\*Ocena: zaliczył (ZAL) jeśli wynik  $\geq 75\%$ , nie zaliczył (NZ) jeśli wynik  $< 75\%$

Data egzaminu KWT: \_\_\_\_\_

Wynik egzaminu KWT: \_\_\_\_\_

Data ważności KWT: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Szeł personelu lotniczego

Egz. nr 1 - Teczka osobistego wykszolenia  
Egz. nr 2 - Szeł personelu lotniczego

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-14-00 Strona 1/2
--	-------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 34

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**LOTNICTWO  
STRAŻY GRANICZNEJ**

Egz. nr. ....

<b>PROTOKÓŁ</b> Nr .....
<b>Z KONTROLI WIADOMOŚCI TEORETYCZNYCH OPERATORA SYSTEMÓW POKŁADOWYCH LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ</b>
<i>Typ statku powietrznego .....</i>

<b>1. Dane operatora</b>			
Nazwisko i imię			
Numer uprawnienia		Data ważności bieżącego KWT	

Lp.	PRZEDMIOT EGZAMINACYJNY	Wynik [ % ]	Ocena*
1.	Prawo i przepisy lotnicze, Instrukcja Operacyjna Lotnictwa SG		
2.	Budowa i eksploatacja statków powietrznych		
3.	Podstawy termowizji i budowy urządzeń obserwacyjnych		
4.	Łączność		
5.	Topografia, praca na mapie i zasady utrzymywania orientacji geograficznej		
6.	Metodyka i organizacja szkoleń – tylko operatorzy instruktorzy		

\* Ocena: zaliczył (ZAL) jeśli wynik  $\geq 75\%$ , nie zaliczył (NZ) jeśli wynik  $< 75\%$

Data egzaminu KWT: \_\_\_\_\_

Wynik egzaminu KWT: \_\_\_\_\_

Data ważności KWT: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
SzeF Personelu Lotniczego

Egz. nr 1 - Teczka osobistego wykszolenia  
Egz. nr 2 - SzeF personelu lotniczego

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-15-00 Strona 1/2
--	-------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 35

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**KARTA INCYDENTU LOTNICZEGO**

Nazwa jednostki:	Data: Godzina: Rodzaj lotu: Warunki meteo:	Kwalifikacja:
ZAŁOGA STATKU POWIETRZNEGO	DOWÓDCA STATKU POWIETRZNEGO	POZOSTAŁA ZAŁOGA
Stopień: Nazwisko i imię: Data urodzenia: Stanowisko służbowe: Funkcja na pokładzie SP: Numer licencji: Ważność licencji i uprawnienia na typ statku powietrznego: Ważność badań lotniczo-lekarskich:		
STATEK POWIETRZNY	PLATOWIEC	SILNIKI
Typ: Numer fabryczny: Data Produkcji: Producent: Praca od początku eksploatacji: Liczba remontów: Praca po ostatnim remoncie: Ostatnia obsługa okresowa: Praca po ostatniej obsłudze okresowej:		
OPIS ZDARZENIA:  PRZYCZYNY ZDARZENIA:  ZASTOSOWANA PROFILAKTYKA		
KOMISJA BADANIA INCYDENTÓW LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ		
PRZEWODNICZĄCY:	<i>imię i nazwisko</i>	<i>data i podpis</i>
SEKRETARZ:	<i>imię i nazwisko</i>	<i>data i podpis</i>
CZŁONKOWIE	<i>imię i nazwisko</i>	<i>data i podpis</i>
ZATWIERDZAM KIEROWNIK ODPOWIEDZIALNY: Data:		

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8

**WZORY DOKUMENTÓW**

IO-A 15-25-00  
Strona 1/2

Załącznik nr 36

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-26-00 Strona 1/2
--	-------------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-26-00 Strona 2/2
--	-------------------------	-----------------------------

Załącznik nr 37

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ A ZASADY OGÓLNE</b>
--	--	----------------------------------

**LOTNICTWO  
STRAŻY GRANICZNEJ**

Egz. nr. ....

<b>PROTOKÓŁ</b> Nr .....
<b>ZE SPRAWDZIANU W ZAKRESIE ZNAJOMOŚCI WYPOSAŻENIA AWARYJNEGO I BEZPIECZEŃSTWA (ESEC)</b>
<i>Typ statku powietrznego .....</i>

<b>1. Dane członka personelu operacyjnego Lotnictwa SG</b>				
Nazwisko i imię				
Posiadana licencja lub uprawnienie		Numer	Data ważności bieżącego szkolenia	

Lp.	PRZEDMIOT EGZAMINACYJNY	Ocena*	Nazwisko i podpis egzaminatora
1.	Użyciu gaśnic stosowanych na statku powietrznym		
2.	Procedury ewakuacyjnych i inne sytuacje awaryjne		
3.	Rozmieszczenie i zasady użycia całego „wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa” przewożonego na statku		
4.	Rozmieszczeniu i zasadach użycia wszystkich typów wyjść ze statku powietrznego		
5.	Działania podejmowane w sytuacjach konieczności udzielenia pierwszej pomocy		
6.	Zakładanie i użycie spadochronu ratowniczego (jeżeli jest na wyposażeniu)		
7.	Zakładanie i użycie maski zabezpieczającej oddychanie (jeśli jest na wyposażeniu)		
8.	Zakładanie i użycie kamizelki ratunkowej (jeśli jest na wyposażeniu)		
9.	Użycie tratwy ratunkowej (jeśli jest na wyposażeniu)		

\*Ocena: zaliczył (ZAL) lub ocena nie zaliczył (NZ).

Data sprawdzianu ESEC: \_\_\_\_\_

Wynik sprawdzianu ESEC: \_\_\_\_\_

Data ważności sprawdzianu: \_\_\_\_\_

Egz. nr 1 - Teczka osobistego wyszkolenia  
Egz. nr 2 - Szeł personelu lotniczego

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>WZORY DOKUMENTÓW</b>	IO-A 15-29-00 Strona 1/2
--	-------------------------	-----------------------------



Załącznik nr 38

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	---	---

### **01-03-00 PRZEZNACZENIE I ZAWARTOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI INSTRUKCJI SZKOLENIA PERSONELU**

1. W Dziale D Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej umieszczono szczegółowe zasady, metody i procedury związane z prowadzeniem okresowych i doskonalących szkoleń lotniczych personelu operacyjnego LSG. W dziale tym zamieszczono również zasady i wymagania dla awansowania na dowódców, prowadzenia okresowych kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych personelu operacyjnego w celu utrzymywania posiadanych przez ten personel kwalifikacji na wymaganym poziomie.

2. Zawartość poszczególnych rozdziałów Działu D instrukcji obejmuje:

**ROZDZIAŁ 01-00-00 ZASADY OGÓLNE**

Część administracyjna.

**ROZDZIAŁ 02-00-00 ORGANIZACJA SZKOLENIA OKRESOWEGO, DOSKONALĄCEGO I KONTROLI KWALIFIKACJI PERSONELU OPERACYJNEGO**

Opis szkoleń pilotów śmigłowcowych, pilotów samolotowych, mechaników pokładowych oraz członków personelu pokładowego LSG.

3. Wszystkie szkolenia podzielone są na:

- szkolenia naziemne, okresowe i doskonalące;
- kontrole wiadomości i umiejętności praktycznych, okresowe i specjalne;
- szkolenia w ramach własnych potrzeb w celu uzyskania kwalifikacji i uprawnień LSG;
- wymaganych w działalności operacyjnej.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY OGÓLNE</b>	IO-D 01-03-00 Strona 1/2
--	----------------------	-----------------------------

Załącznik nr 39

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	---	---

**01-04-00 ZASADY WPROWADZANIA ZMIAN DO INSTRUKCJI SZKOLENIA PERSONELU I AKTUALNY WYKAZ ZMIAN**

**01-04-01 ZASADY WPROWADZANIA ZMIAN DO INSTRUKCJI SZKOLENIA PERSONELU**

1. Wszelkie zmiany, uzupełnienia i poprawki w Dziale D Instrukcji Operacyjnej są wprowadzane zarządzeniem Komendanta Głównego Straży Granicznej. Dodatkowo w przypadku wątpliwości niżej wymienione rozdziały, podrozdziały i oddziały pod względem zmian mogą być przedstawione do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
  - IO-D 02-01-00 - Zasady określania potrzeb szkoleniowych personelu operacyjnego;
  - IO-D 02-02-00 - Ogólne wymagania i procedury okresowego sprawdzania kwalifikacji poszczególnych grup pracowników obszaru operacyjnego oraz wymagania i procedury;
  - IO-D 02-07-01 - Szkolenie naziemne i okresowe załogi lotniczej;
  - IO-D 02-07-08 A.1 - Szkolenie podstawowe operatorów systemów pokładowych;
  - IO-D 02-07-08 C.1 - Szkolenie okresowe operatorów systemów pokładowych;
  - IO-D 02-07-08 A.2 - Szkolenie podstawowe techników pokładowych;
  - IO-D 02-07-08 C.2 - Szkolenie okresowe techników pokładowych;
  - IO-D 02-07-09 - Program lotów treningowych pilotów śmigłowcowych i samolotowych;
  - IO-D 02-07-10 - Program szkolenia w zakresie wykonywania operacji LVTO;
  - IO-D 02-07-12 - Szkolenie i sprawdziany w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESET/C);
  - IO-D 02-07-13 - Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM);
  - IO-D 02-07-14 - Szkolenie z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR).
2. Za opracowywanie, publikowanie i wprowadzanie do użytku poprawek i zmian do Działu D Instrukcji Operacyjnej odpowiedzialny jest Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi po uzgodnieniu z Szefem Personelu Lotniczego. Wydanie poprawki lub zmiany równoznaczne jest z wydaniem nowej strony zawierającej w jej dolnej części kolejny numer zmiany i datę jej wydania wraz z terminem ważności zmiany/poprawki (dotyczy zmian/poprawek terminowych).
3. Za dystrybucję poprawek do niniejszej Instrukcji Operacyjnej odpowiedzialny jest Kierownik Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi.
4. Rejestr poprawek i zmian do Działu D Instrukcji Operacyjnej zamieszczony jest w oddziale 01-04-02 niniejszego działu.
5. Wszystkie propozycje zmian lub uzupełnień do Działu D Instrukcji Operacyjnej należy kierować do Kierownika Zarządzania Operacjami Lotniczymi i Naziemnymi.
6. Wszelkie zatwierdzone zmiany i uzupełnienia rozsyłane będą do użytkowników. Wykaz użytkowników Instrukcji Operacyjnej Dział D jest taki sam jak użytkowników Działu A i podany został w oddziale 00-02-07 Działu A Instrukcji Operacyjnej.
7. Posiadacze Działu D Instrukcji Operacyjnej zobowiązani są do natychmiastowego wprowadzania dostarczanych im zmian w formie wymiennych stron lub w formie elektronicznej. Wydanie nowej strony zawierającej zmianę jest oznaczone w jej stopce kolejnym numerem zmiany i datą jej wydania. Osoba dokonująca zmiany strony zobowiązana jest do potwierdzenia tej czynności własnoręcznym podpisem wraz z datą wprowadzenia w "Rejestrze poprawek i zmian" (IO-D 01-04-02).

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY OGÓLNE</b>	IO-D 01-04-00 Strona 1/4
--	----------------------	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

8. Strony podlegające wymianie są wykazywane w „Wykazie obowiązujących stron”.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY OGÓLNE</b>	IO-D 01-04-00 Strona 2/4
--	----------------------	-----------------------------

Załącznik nr 40

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**01-05-00 WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON**

Nr rozdziału	Nr strony	Nr zmiany	Data wydania
Strona tytułowa	1/2	0	01-06-2008
Strona zatwierdzeń	2/2	2	01-09-2009
Karta zatwierdzeń	1/4	1	12-01-2009
	2/4	5	15-12-2011
	3/4	5	15-12-2011
	4/4	5	15-12-2011
Spis treści	1/4	7	15-03-2016
	2/4	5	15-12-2011
	3/4	5	15-12-2011
	4/4	5	15-12-2011
IO-D 01-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 01-01-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 01-02-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 01-03-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 01-04-00	1/4	8	25-04-2019
	2/4	8	25-04-2019
	3/4	5	15-12-2011
	4/4	5	15-12-2011
IO-D 01-05-00	1/4	8	25-04-2019
	2/4	8	25-04-2019
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	8	25-04-2019
IO-D 02-00-00	1/2	0	01-06-2008
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-01-00	1/6	8	25-04-2019
	2/6	8	25-04-2019
	3/6	8	25-04-2019
	4/6	8	25-04-2019
	5/6	8	25-04-2019
	6/6	8	25-04-2019
IO-D 02-02-00	1/14	7	15-03-2016
	2/14	7	15-03-2016
	3/14	7	15-03-2016
	4/14	7	15-03-2016
	5/14	7	15-03-2016
	6/14	7	15-03-2016
	7/14	7	15-03-2016
	8/14	7	15-03-2016
	9/14	7	15-03-2016
	10/14	7	15-03-2016
	11/14	7	15-03-2016
	12/14	8	25-04-2019
	13/14	7	15-03-2016
	14/14	7	15-03-2016
IO-D 02-03-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-04-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-05-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-06-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008

Data wydania: 25-04-2019  
Zmiana nr: 8**ZASADY OGÓLNE**IO-D 01-05-00  
Strona 1/4

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--------------------------------	--	---

IO-D 02-07-00	1/2	6	11-03-2013
	2/2	8	25-04-2019
IO-D 02-07-01	1/4	7	15-03-2016
	2/4	5	15-12-2011
	3/4	6	11-03-2013
	4/4	0	01-06-2008
IO-D 02-07-02	1/2	5	15-12-2011
	2/2	5	15-12-2011
IO-D 02-07-03	1/8	6	11-03-2013
	2/8	7	15-03-2016
	3/8	5	15-12-2011
	4/8	6	11-03-2013
	5/8	1	12-01-2009
	6/8	1	12-01-2009
	7/8	5	15-12-2011
IO-D 02-07-04	1/2	8	25-04-2019
	2/2	8	25-04-2019
IO-D 02-07-05	1/4	6	11-03-2013
	2/4	1	12-01-2009
	3/4	0	01-06-2008
	4/4	1	12-01-2009
IO-D 02-07-06	1/4	6	11-03-2013
	2/4	6	11-03-2013
	3/4	1	12-01-2009
	4/4	1	12-01-2009
IO-D 02-07-07	1/2	6	11-03-2013
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-07-08	1/82	8	25-04-2019
	2/82	8	25-04-2019
	3/82	5	15-12-2011
	4/82	5	15-12-2011
	5/82	6	11-03-2013
	6/82	6	11-03-2013
	7/82	6	11-03-2013
	8/82	6	11-03-2013
	9/82	8	25-04-2019
	10/82	5	15-12-2011
	11/82	7	15-03-2016
	12/82	5	15-12-2011
	13/82	7	15-03-2016
	14/82	8	25-04-2019
	15/82	5	15-12-2011
	16/82	7	15-03-2016
	17/82	8	25-04-2019
	18/82	5	15-12-2011
	19/82	6	11-03-2013
	20/82	6	11-03-2013
21/82	6	11-03-2013	
22/82	6	11-03-2013	
23/82	7	15-03-2016	
24/82	7	15-03-2016	
25/82	5	15-12-2011	
26/82	5	15-12-2011	
27/82	5	15-12-2011	
28/82	7	15-03-2016	

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY OGÓLNE</b>	IO-D 01-05-00 Strona 2/4
--	----------------------	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU	
	29/82	7	15-03-2016
	30/82	5	15-12-2011
	31/82	8	25-04-2019
	32/82	6	11-03-2013
	33/82	8	25-04-2019
	34/82	6	11-03-2013
	35/82	5	15-12-2011
	36/82	8	25-04-2019
	37/82	5	15-12-2011
	38/82	8	25-04-2019
	39/82	5	15-12-2011
	40/82	8	25-04-2019
	41/82	6	11-03-2013
	42/86	8	25-04-2019
	43/82	5	15-12-2011
	44/82	8	25-04-2019
	45/82	5	15-12-2011
	46/82	6	11-03-2013
	47/82	5	15-12-2011
	48/82	8	25-04-2019
	49/82	8	25-04-2019
	50/82	8	25-04-2019
	51/82	8	25-04-2019
	52/82	5	15-12-2011
	53/82	8	25-04-2019
	54/82	5	15-12-2011
	55/82	5	15-12-2011
	56/82	8	25-04-2019
	57/82	6	11-03-2013
	58/82	8	25-04-2019
	59/82	5	15-12-2011
	60/82	5	15-12-2011
	61/82	7	15-03-2016
	62/82	6	11-03-2013
	63/82	5	15-12-2011
	64/82	5	15-12-2011
	65/82	5	15-12-2011
	66/82	5	15-12-2011
	67/82	8	25-04-2019
	68/82	6	11-03-2013
	69/82	5	15-12-2011
	70/82	6	11-03-2013
	71/82	8	25-04-2019
	72/82	8	25-04-2019
	73/82	5	15-12-2011
	74/82	5	15-12-2011
	75/82	8	25-04-2019
	76/82	6	11-03-2013
	77/82	6	11-03-2013
	78/82	6	11-03-2013
	79/82	6	11-03-2013
	80/82	6	11-03-2013
	81/82	5	15-12-2011
	82/82	5	15-12-2011
IO-D 02-07-09	1/10	7	15-03-2016
	2/10	5	15-12-2011
	3/10	5	15-12-2011
	4/10	5	15-12-2011

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY OGÓLNE</b>	IO-D 01-05-00 Strona 3/4
--	----------------------	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH		DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
	5/10	5	15-12-2011
	6/10	5	15-12-2011
	7/10	5	15-12-2011
	8/10	5	15-12-2011
	9/10	7	15-03-2016
	10/10	4	15-09-2010
IO-D 02-07-10	1/4	2	01-09-2009
	2/4	3	15-06-2010
	3/4	3	15-06-2010
	4/4	2	01-09-2009
IO-D 02-07-11	1/4	8	25-04-2019
	2/4	5	15-12-2011
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	5	15-12-2011
IO-D 02-07-12	1/4	6	11-03-2013
	2/4	5	15-12-2011
	3/4	8	25-04-2019
	4/4	5	15-12-2011
IO-D 02-07-13	1/6	6	11-03-2013
	2/6	5	15-12-2011
	3/6	6	11-03-2013
	4/6	5	15-12-2011
	5/6	6	11-03-2013
	6/6	7	15-03-2016
IO-D 02-07-14	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-D 02-07-15	1/2	6	11-03-2013
	2/2	6	11-03-2013
IO-D 02-07-16	1/2	6	11-03-2013
	2/2	5	15-12-2011
IO-D 02-08-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	1	12-01-2009
IO-D 02-09-00	1/2	8	25-04-2019
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-10-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	0	01-06-2008
IO-D 02-11-00	1/2	7	15-03-2016
	2/2	0	01-06-2008

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ZASADY OGÓLNE</b>	IO-D 01-05-00 Strona 4/4
--	----------------------	-----------------------------

Załącznik nr 41

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

### **02-01-00 ZASADY OKREŚLANIA POTRZEB SZKOLEŃ OKRESOWYCH I DOSKONALĄCYCH PERSONELU OPERACYJNEGO**

1. Kierownictwo LSG jest zobowiązane do przeprowadzenia szkoleń okresowych i doskonalących dla całego personelu operacyjnego biorącego udział w operacjach lotniczych wykonywanych na statkach powietrznych SG.
2. Bezpośredni nadzór nad działalnością szkoleniową w LSG sprawuje Szef Personelu Lotniczego.
3. W LSG, z punktu widzenia prowadzenia szkoleń okresowych i doskonalących, wyróżnia się trzy zasadnicze grupy personelu operacyjnego:
  - piloci,
  - mechanicy pokładowi,
  - personel pokładowy, w którego skład wchodzi operatorzy systemów pokładowych oraz technicy pokładowi na samolotach M-28 SKYTRUCK i L 410.
4. Dla każdej z wyżej wymienionych grup określa się potrzeby w zakresie szkoleń okresowych i doskonalących.
5. W LSG określa się dwa rodzaje potrzeb szkoleń okresowych i doskonalących, a mianowicie:
  - 1) standardowe szkolenia okresowe i doskonalące,
  - 2) dodatkowe szkolenia okresowe i doskonalące.
6. Szczegółowe opisy wyżej wymienionych szkoleń znajdują się kolejno w oddziale 02-01-01 i 02-01-02 niniejszego podrozdziału.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-01-00 Strona 1/6
--	---	-----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**02-01-01 ZASADY OKREŚLANIA STANDARDOWYCH POTRZEB SZKOLEŃ  
OKRESOWYCH I DOSKONALĄCYCH DLA POSZCZEGÓLNYCH GRUP  
PERSONELU OPERACYJNEGO**

1. Standardowe potrzeby szkoleń okresowych i doskonalących określone zostały przez Szefa Personelu Lotniczego wraz z Naczelnikiem WTL i Kierownikiem Jakości LSG.
2. Standardowe szkolenia okresowe i doskonalące dla personelu operacyjnego realizowane są w ramach planowania bieżącego, zgodnie z czasookresami podanymi w niżej wymienionych rodzajach szkoleń.
3. Rodzaje szkoleń okresowych i doskonalących prowadzonych dla poszczególnych grup personelu operacyjnego:

**Tabela 1. Szkolenia i sprawdziany okresowe pilotów**

Lp.	NAZWA SZKOLENIA	Odniesienie do IO LSG	Czasookres szkoleń
Szkolenia okresowe			
1.	Szkolenie naziemne i okresowe załogi lotniczej	IO-D 02-07-01	co 12 m-cy
2.	Szkolenie na statku powietrznym (obowiązkowy trening), zgodnie z „Programem lotów treningowych pilotów śmigłowcowych i samolotowych”	IO-D 02-07-09 ust. 1, pkt. 7)	co 3 m-ce
3.	Szkolenie w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESET)	IO-D 02-07-12 część I	co 12 m-cy
4.	Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)	IO-D 02-07-13	raz na 12 m-cy
5.	Szkolenie z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce
6.	Szkolenie w zakresie ochrony	IO-D 02-07-15	co 12 m-cy
Sprawdziany okresowe			
1	Sprawdzian – Kontrola Wiadomości Teoretycznych (KWT)	IO-D 02-02-01 część I	co 12 m-cy
2	Sprawdzian – Kontrola Techniki Pilotażu (KTP)	IO-D 02-02-01 część II	co 12 lub co 6 m-cy
3.	Sprawdzian – Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego w licencji (w zależności od jego rodzaju)	IO-A 05-07-00	zgodnie z FCL
4.	Sprawdzian w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESEC)	IO-D 02-07-12 część II	co 12 m-cy
5.	Sprawdzian z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-01-00 Strona 2/6
--	---	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**Tabela 2. Szkolenia i sprawdziany okresowe mechaników pokładowych**

<b>Lp.</b>	<b>NAZWA SZKOLENIA</b>	<b>Odniesienie do IO LSG</b>	<b>Czasookres szkoleń</b>
Szkolenia okresowe			
1.	Szkolenie naziemne i okresowe załogi lotniczej	IO-D 02-07-01	co 12 m-cy
2.	Szkolenie w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESET)	IO-D 02-07-12 część I	co 12 m-cy
3.	Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)	IO-D 02-07-13	raz na 12 m-cy
4.	Szkolenie z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce
5.	Szkolenie w zakresie ochrony	IO-D 02-07-15	co 12 m-cy
Sprawdziany okresowe			
1	Sprawdzian – Kontrola Wiadomości Teoretycznych (KWT)	IO-D 02-02-02 część I	co 12 m-cy
2	Sprawdzian – Kontrola Umiejętności Praktycznych (KUP)	IO-D 02-02-02 część II	co 12 m-cy
3.	Sprawdzian – Przedłużenie ważności uprawnienia wpisanego w licencji (w zależności od jego rodzaju)	IO-A 05-07-00	zgodnie z FCL
4.	Sprawdzian w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESEC)	IO-D 02-07-12 część II	co 12 m-cy
5.	Sprawdzian z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-01-00 Strona 3/6
--	---	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**Tabela 3. Szkolenia i sprawdziany okresowe operatorów systemów pokładowych**

<b>Lp.</b>	<b>NAZWA SZKOLENIA</b>	<b>Odniesienie do IO LSG</b>	<b>Czasookres szkoleń</b>
Szkolenia okresowe			
1.	Szkolenie okresowe operatorów systemów pokładowych	IO-D 02-07-08 część C.1 I	co 12 m-cy
2.	Szkolenie w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESET)	IO-D 02-07-12 część I	co 12 m-cy
3.	Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)	IO-D 02-07-13	raz na 12 m-cy
4.	Szkolenie z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce
5.	Szkolenie w zakresie ochrony	IO-D 02-07-15	co 12 m-cy
Sprawdziany okresowe			
1	Sprawdzian – Kontrola Wiadomości Teoretycznych (KWT)	IO-D 02-02-03 część I	co 12 m-cy
2	Sprawdzian – Kontrola Umiejętności Praktycznych (KUP) - w zależności od posiadanych uprawnień.	IO-D 02-02-03 część C.1 II i/lub C.1 III	co 24 m-ce
3.	Sprawdzian w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESEC)	IO-D 02-07-12 część II	co 12 m-cy
4.	Sprawdzian z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-01-00 Strona 4/6
--	---	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

**Tabela 4. Szkolenia i sprawdziany okresowe techników pokładowych**

Lp.	NAZWA SZKOLENIA	Odniesienie do IO LSG	Czasookres szkoleń
Szkolenia okresowe			
1.	Szkolenie okresowe techników pokładowych	IO-D 02-07-08 część C.2	co 12 m-cy
2.	Szkolenie w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESET)	IO-D 02-07-12 część I	co 12 m-cy
3.	Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)	IO-D 02-07-13	raz na 12 m-cy
4.	Szkolenie z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce
5.	Szkolenie w zakresie ochrony	IO-D 02-07-15	co 12 m-cy
Sprawdziany okresowe			
1	Sprawdzian – Kontrola Wiadomości Teoretycznych (KWT)	IO-D 02-02-03 część I	co 12 m-cy
2	Sprawdzian – Kontrola Umiejętności Praktycznych (KUP)	IO-D 02-02-03 część II	co 12 m-cy
4.	Sprawdzian w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (ESEC)	IO-D 02-07-12 część II	co 12 m-cy
5.	Sprawdzian z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR)*	IO-D 02-07-14	co 24 m-ce

Uwaga do powyższych tabel:

- \* - Szkolenie i sprawdzian z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i broni (DGR) prowadzi się tylko w przypadku regularnego transportu materiałów niebezpiecznych i broni (co najmniej jeden raz na miesiąc w wydziale). Jeżeli transport materiałów niebezpiecznych i broni nie jest regularny to przed lotem z tego typu materiałami załoga statku powietrznego musi odbyć szkolenie i sprawdzian zgodnie z IO-D 02-07-14, które będą ważne 24 miesiące, zgodnie z przyjętymi w tym szkoleniu zasadami okresu ważności.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-01-00 Strona 5/6
--	---	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**02-01-02 PROCEDURY OKREŚLANIA DODATKOWYCH POTRZEB  
SZKOLENIOWYCH I DOSKONALĄCYCH ZWIĄZANYCH  
Z ROZSZERZANIEM DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ**

1. W przypadku rozszerzania działalności operacyjnej lub szkoleniowej LSG zostaną opracowane i zatwierdzone nowe programy szkolenia odnoszące się do nowych elementów działalności LSG.
2. W przypadku zaistnienia konieczności szkolenia personelu operacyjnego w związku z rozszerzeniem działalności operacyjnej lub szkoleniowej LSG, Szef Personelu Lotniczego w oparciu o przepisy lotnicze odnoszące się do rodzajów działalności, o które następuje rozszerzenie, określi wymagania szkoleniowe oraz ich zakres.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-01-00 Strona 6/6
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 42

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	---	---

## II. KONTROLA UMIEJĘTNOŚCI PRAKTYCZNYCH CZŁONKÓW PERSONELU POKŁADOWEGO - KUP

1. Sprawdzian umiejętności praktycznych (KUP) członków personelu pokładowego przeprowadza się w niżej wymienionych okresach:
  - operatorzy systemów pokładowych, co 24 miesiące;
  - technicy pokładowi, co 12 miesięcy.
2. Uchylono.
3. KUP powinna ujawnić ogólne kwalifikacje lotnicze członków personelu pokładowego dotyczące postępowania w sytuacjach normalnych oraz awaryjnych i niebezpiecznych.
4. Przed przystąpieniem do przeprowadzenia KUP technikom pokładowym na samolocie M-28/L 410 instruktor kontrolujący sprawdza:
  - **OSOBISTĄ KSIĄŻKĘ LOTÓW CZŁONKA ZAŁOGI STATKU POWIETRZNEGO (ZASTRZEŻENIA, WPISY DODATKOWE),**
  - **WAŻNOŚĆ BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH,**
  - **PRZEDŁUŻENIA I AKTUALNOŚĆ W KSIĄŻCE CZŁONKA PERSONELU POKŁADOWEGO WAŻNOŚCI KWT I KUP,**
5. Podczas przeprowadzania KUP technikom pokładowym na samolocie M-28/L 410 instruktor kontrolujący sprawdza i ocenia:
  - **PRZYGOTOWANIE DO LOTU,**
  - **UŻYTKOWANIE DRZWI LUKU TYLNEGO,**
  - **KONTROLA ORAZ MONITORING PARAMETRÓW LOTU,**
  - **WSPÓŁPRACA W ZAŁODZE PODCZAS LOTU,**
  - **CZYNNOŚCI PO ZAKOŃCZENIU LOTU.**

Zakres tematyczny elementów podlegających kontroli zawarty jest w protokole z KUP zamieszczonym we wzorach dokumentów (15-09-00) części A Instrukcji Operacyjnej. Kontrola umiejętności praktycznych może być zaliczona, jeżeli kontrolowany technik pokładowy wykona prawidłowo wszystkie elementy podlegające kontroli.
6. Przed przystąpieniem do przeprowadzenia KUP operatorom systemów pokładowych instruktor kontrolujący sprawdza:
  - **OSOBISTĄ KSIĄŻKĘ LOTÓW CZŁONKA ZAŁOGI STATKU POWIETRZNEGO (ZASTRZEŻENIA, WPISY DODATKOWE),**
  - **WAŻNOŚĆ BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH,**
  - **PRZEDŁUŻENIA I AKTUALNOŚĆ W KSIĄŻCE CZŁONKA PERSONELU POKŁADOWEGO WAŻNOŚCI KWT I KUP,**
7. Podczas przeprowadzania KUP operatorom systemów pokładowych instruktor kontrolujący sprawdza i ocenia:
  - **PRZYGOTOWANIE DO LOTU,**
  - **UŻYTKOWANIE WYPOSAŻENIA SPECJALISTYCZNEGO,**
  - **PROWADZENIE KORESPONDENCJI RADIOTELEFONICZNEJ,**

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-02-00 Strona 12/14
--	---	-------------------------------

Załącznik nr 43

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	---	---

- 2) Na podstawie dokumentacji wymienionej w pkt. 1) w Wydziale Operacji Lotniczych LSG dokonywany jest wpis do Rejestru Szkoleń i Uprawnień Lotnictwa Straży Granicznej. W tym celu potwierdzone kopie „Karty przebiegu szkolenia teoretycznego i przygotowania naziemnego” lub „Karty przebiegu treningu/szkolenia praktycznego” przesyłane są do Wydziału Operacji Lotniczych LSG. Część szkolenia według oddziału 02-07-01 realizowana na sesjach KWT dokumentowana jest w postaci list obecności z przeprowadzonych zajęć (przedmiotów szkolenia), które znajdują się w Wydziale Operacji Lotniczych LSG. Fakt przeprowadzenia zajęć dokumentowany jest podpisem prowadzącego na liście obecności.
- 3) Szkolenie według oddziału 02-07-08 zawiera odrębne wzory dokumentów zawarte w tym oddziale, na których wykazany jest przebieg szkolenia.
- 4) Szkolenie według oddziału 02-07-09 dokumentowane jest w „Planowej tabeli lotów”, oraz w „Liście wzlotów statków powietrznych”.
- 5) W stosunku do niżej wymienionych szkoleń zawartych w Instrukcji Operacyjnej LSG, Dział D wystawia się zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej. Przedmiotowe szkolenia to:
  - 02-07-03,
  - 02-07-04,
  - 02-07-05,
  - 02-07-06,
  - 02-07-07,
  - 02-07-10,
  - 02-07-11,
  - 02-07-13 (podstawowe),
  - 02-07-14 (wstępne),
  - 02-07-16.
- 6) Wszystkie inne szkolenia realizowane w LSG, nieobjęte Instrukcją Operacyjną LSG mogą być dokumentowane w „Kartach szkolenia teoretycznego i przygotowania naziemnego” i/lub „Kartach przebiegu treningu/szkolenia praktycznego”.
- 7) W LSG uznaje się również dokumentację sporządzoną w ośrodkach zewnętrznych, w których zostało przeprowadzenie szkolenie.
8. Warunki meteorologiczne w czasie szkoleń i treningów praktycznych w locie nie mogą być gorsze niż warunki do wykonywania lotów operacyjnych. Dodatkowo instruktor szkolący musi uwzględnić wpływ warunków meteorologicznych na elementy lotu związane z symulowaniem sytuacji awaryjnych.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-00 Strona 2/2
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 44

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**02-07-04 SZKOLENIE DO WYKONYWANIA LOTÓW OPERACYJNYCH  
NA STATKACH POWIETRZNYCH LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ**

**I. SZKOLENIE PERSONELU LICENCJONOWANEGO**

1. Szkolenie przeznaczone jest dla wszystkich nowo przyjętych pilotów lub uczniów - pilotów przed dopuszczeniem do wykonywania lotów operacyjnych, jako dowódca statku powietrznego lub pilot dowódca pod nadzorem (PICUS) w danym Wydziale Lotniczym, jak również dla wszystkich pilotów lub uczniów - pilotów rozpoczynających wykonywanie lotów w innym Wydziale.
2. Warunkiem dopuszczenia do szkolenia jest posiadanie licencji pilota zawodowego lub licencji pilota turystycznego z uprawnieniami na dany typ lub klasę statku powietrznego.
3. Szkolenie składa się z części teoretycznej oraz praktycznej.
4. W ramach szkolenia teoretycznego prowadzonego przez instruktora lub doświadczonego pilota wyznaczonego przez Naczelnika Wydziału Lotniczego, w którym odbywa się szkolenie muszą zostać przerobione następujące zagadnienia:
  - organizacja Wydziału Lotniczego,
  - organizacja miejsca bazowania załogi dyżurnej i statków powietrznych,
  - zabezpieczenie logistyczne wykonywania operacji lotniczych
  - zasady współpracy z jednostkami zlecającymi loty,
  - zasady prowadzenia łączności ze służbami dyżurnymi,
  - zasady operacyjnego przygotowania lotów, łączność ze służbami ruchu lotniczego oraz służbami meteorologicznymi,
  - szczegółowa znajomość rejonu wykonywania lotów,
  - zasady wykonywania lotów w rejonie odpowiedzialności danego Oddziału SG.
5. Przeprowadzenie szkolenia teoretycznego instruktor lub wyznaczony pilot szkolący powinien odnotować w „Karcie szkolenia teoretycznego i przygotowania naziemnego” według wzoru zamieszczonego w rozdz. 15-18-00 Działu A Instrukcji Operacyjnej.
6. Na zakończenie szkolenia Naczelnik Wydziału Lotniczego lub Kierownik Sekcji Lotniczej powinni dokonać sprawdzenia wiedzy szkolonego pilota w formie ustnej lub pisemnej. Przyjmuje się zasadę, że osoba szkoląca nie może być jednocześnie osobą sprawdzającą wiedzę. Sprawdzenie wiedzy teoretycznej powinien zostać odnotowany w „Karcie szkolenia teoretycznego i przygotowania naziemnego” z adnotacją o dopuszczeniu do szkolenia praktycznego.
7. W ramach szkolenia praktycznego prowadzonego przez wyznaczonego przez Naczelnika Wydziału Lotniczego instruktora lub pod nadzorem doświadczonego pilota, należy wykonać loty operacyjne w ilości zapewniającej szkolonemu pilotowi zapoznanie się z całym rejonem wykonywania lotów. W trakcie szkolenia praktycznego szkolony pilot powinien zostać zapoznany:
  - z procedurami dotyczącymi startów i lądowań w miejscu stacjonowania statku powietrznego,
  - ze specyfiką rejonu wykonywania lotów i ograniczeniami ruchowymi w tym rejonie,
  - z położeniem placówek Straży Granicznej i innych charakterystycznych miejsc wykorzystywanych w lotach operacyjnych,
  - z położeniem lądowisk w terenie przygodnym lub innych miejsc przeznaczonych do lądowania statków powietrznych,
  - z zasadami łączności ze służbami ruchu lotniczego oraz ze służbami operacyjnymi SG.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-04 Strona 1/2
--	---	-----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

8. Osoba wyznaczona do przeprowadzenia szkolenia (instruktor lub wyznaczony pilot) decyduje o dopuszczeniu szkolonego pilota do wykonywania lotów operacyjnych w rejonie, w którym prowadzono szkolenie.
9. Przeprowadzenie szkolenia praktycznego instruktor lub wyznaczony pilot szkolący powinien odnotować w „Karcie przebiegu treningu/szkolenia praktycznego” według wzoru zamieszczonego w rozdz. 15-19-00 Działu A Instrukcji Operacyjnej. Po zakończeniu szkolenia osoba prowadząca szkolenie powinna dokonać adnotacji w „Karcie przebiegu treningu/szkolenia praktycznego” o dopuszczeniu pilota do wykonywania lotów jako dowódca statku powietrznego w wyznaczonym rejonie.

UWAGA: w przypadku przeszkalania doświadczonego w operacjach granicznych pilota rozpoczynającego wykonywanie lotów w innym Wydziale dopuszcza się częściowe zapoznanie z rejonem lotów na pokładzie innego typu lub rodzaju statku powietrznego niż ten na który posiada on uprawnienia (np. pilota samolotowego na śmigłowcu). W takich przypadkach dopuszcza się również odbycie jedynie części teoretycznej przedmiotowego szkolenia. O dopuszczeniu do wykonywania takich lotów oraz ich ilości, a także o przeprowadzeniu jedynie części teoretycznej decyduje pilot szkolący. W sytuacji gdy Wydział Operacji Lotniczych realizuje zadania Wydziału Lotniczego, każdy pilot tego Wydziału powinien odbyć, przedmiotowe szkolenie z możliwością częściowego zapoznania z rejonem lotów, według ww. zasad. W przypadku gdy piloci Wydziału Operacji Lotniczych odbyli przedmiotowe szkolenie w jednym z Wydziałów Lotniczych dopuszcza się możliwość zapoznania ich z pozostałym rejonem lotów Wydziału Operacji Lotniczych jedynie według części teoretycznej.

## II SZKOLENIE PERSONELU POKŁADOWEGO

1. Szkolenie przeznaczone jest dla członków personelu pokładowego rozpoczynających wykonywanie lotów w nowej placówce Wydziału Lotniczego.
2. Warunkiem dopuszczenia do szkolenia jest posiadanie wymaganych uprawnień na typy statku powietrznego jak również urządzeń pokładowych użytkowanych w Wydziale Lotniczym.
3. Szkolenie składa się wyłącznie z części teoretycznej.
4. W ramach szkolenia teoretycznego prowadzonego przez instruktora lub doświadczonego członka personelu pokładowego wyznaczonego przez Naczelnika Wydziału Lotniczego LSG, w którym odbywa się szkolenie muszą zostać przerobione następujące zagadnienia:
  - organizacja Wydziału Lotniczego,
  - organizacja miejsca bazowania załogi dyżurnej i statków powietrznych,
  - zabezpieczenie logistyczne wykonywania operacji lotniczych,
  - zasady współpracy z jednostkami zlecającymi loty,
  - zasady prowadzenia łączności ze służbami dyżurnymi,
  - znajomość rejonu wykonywania lotów,
  - zasady wykonywania lotów w rejonie odpowiedzialności danego Oddziału SG.
5. Przeprowadzenie szkolenia teoretycznego instruktor lub wyznaczony członek personelu pokładowego powinien odnotować w „Karcie przebiegu szkolenia (dziennik lekcyjny) według wzoru zamieszczonego w Dziale D Instrukcji Operacyjnej rozdz. 02-07-08 załącznik nr 3.
6. Osoba wyznaczona do przeprowadzenia szkolenia (instruktor lub wyznaczony członek personelu pokładowego) decyduje o dopuszczeniu szkolonego członka personelu pokładowego do wykonywania lotów operacyjnych w rejonie, dla którego prowadzono szkolenie.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-04 Strona 2/2
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 45

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

## **02-07-08 PROCEDURY I PROGRAMY SZKOLENIA PERSONELU POKŁADOWEGO**

### **1. Cel szkolenia**

Celem szkolenia jest stworzenie grupy zawodowej profesjonalnych członków personelu pokładowego wykonujących loty w LSG. Członkami personelu pokładowego są osoby pełniące określone czynności na pokładzie statku powietrznego. W skład personelu pokładowego wchodzi operatorzy systemów pokładowych, a na samolocie M-28 SKYTRUCK i L 410 także technicy pokładowi. Szkolenie opisane w niniejszym rozdziale uwzględnia wymagania zawarte w przepisach PART CC (Załącznik 1). Celem szkolenia jest również podtrzymanie kwalifikacji personelu pokładowego, między innymi poprzez prowadzenie szkoleń okresowych, zgodnie z niniejszym programem szkolenia.

#### **1) Kwalifikacje personelu szkolącego.**

- a) W skład personelu szkolącego w zakresie wiedzy lotniczej mogą wchodzić:
- piloci-instruktorzy,
  - piloci,
  - operatorzy-instruktorzy systemów pokładowych,
  - operatorzy systemów pokładowych,
  - technicy-instruktorzy pokładowi,
  - technicy pokładowi,
  - mechanicy lotniczy;
- b) W skład personelu szkolącego w zakresie wiedzy medycznej mogą wchodzić:
- kwalifikowany personel medyczny (lekarze, pielęgniarki, ratownicy medyczni),
  - osoby posiadające przeszkolenie w zakresie ratownictwa medycznego poświadczone posiadaniem stosownych certyfikatów;
- c) W skład personelu szkolącego w zakresie wiedzy ppoż. mogą wchodzić:
- kwalifikowany personel Straży Pożarnej (PSP, OSP),
  - osoby posiadające przeszkolenie w zakresie wiedzy ppoż. poświadczone posiadaniem stosownych certyfikatów;
- d) W skład personelu szkolącego w zakresie wiedzy specjalistycznej mogą wchodzić:
- wykładowcy ośrodków szkolenia Straży Granicznej,
  - wykładowcy z poza Straży Granicznej (osoby zajmujące się obsługą i eksploatacją oraz wdrażaniem do użytkowania różnego rodzaju wyposażenia specjalistycznego),
  - operatorzy-instruktorzy systemów pokładowych,
  - operatorzy systemów pokładowych,
  - technicy-instruktorzy pokładowi,
  - technicy pokładowi,
  - mechanicy lotniczy;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 1/82
--	---	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--------------------------------	--	---

**2) Pomoce szkoleniowe:**

- instrukcje użytkowania w locie poszczególnych statków powietrznych,
- poszczególne statki powietrzne wraz z wyposażeniem,
- instrukcje obsługi sprzętu gaśniczego i ratunkowego,
- sprzęt gaśniczy i ratunkowy,
- instrukcje obsługi wyposażenia specjalistycznego,
- poszczególne elementy wyposażenia specjalistycznego.

**3) Specyfika szkoleń oraz rodzaje sprawdzianów.**

Dla personelu pokładowego LSG przeprowadza się następujące rodzaje szkoleń:

- a) Szkolenie podstawowe – kandydatów na członka personelu pokładowego.

Szkolenie to składa się jedynie z części teoretycznej zakończonej sprawdzianem w formie egzaminu testowego. W przypadku technika pokładowego jest to szkolenie równoznaczne ze szkoleniem do uzyskania licencji mechanika obsługi z uprawnieniem na samolot M-28 Skytruck lub L 410, według odrębnego programu.

- b) Szkolenie przejściowe i w różnicach – kandydatów na członka personelu pokładowego oraz członków personelu pokładowego.

Szkolenie to składa się z części teoretycznej zakończonej sprawdzianem w formie egzaminu pisemnego lub testowego oraz części praktycznej zakończonej sprawdzianem realizacji poszczególnych zadań.

- c) Szkolenie okresowe – członków personelu pokładowego.

Szkolenie to składa się z części teoretycznej zakończonej sprawdzianem w formie egzaminu testowego tzw. kontroli wiedzy teoretycznej (KWT) oraz części praktycznej, jeżeli użytkowany jest system pokładowy lub szkolenie dotyczy technika pokładowego, zakończonej sprawdzianem z realizacji poszczególnych czynności na pokładzie statku powietrznego tzw. kontroli umiejętności praktycznych (KUP).

- d) Szkolenie wznawiające – członków personelu pokładowego, którzy nie uczestniczyli w lotach w czasie dłuższym niż 6 miesięcy.

Szkolenie to składa się jedynie z części teoretycznej.

- e) Szkolenie instruktora – w zależności od potrzeb Wydziału Lotniczego prowadzone jest dla członków personelu pokładowego, którzy posiadają właściwe doświadczenie zawodowe oraz spełniają wymagania zawarte w niniejszym programie.

Szkolenie to składa się z części teoretycznej zakończonej sprawdzianem w formie egzaminu testowego.

- f) Szkolenie w zakresie obsługi systemów pokładowych – dla członków personelu pokładowego.

Szkolenie to składa się z części teoretycznej oraz praktycznej. Sprawdziany przeprowadza się w zależności od potrzeb i rodzaju systemów pokładowych. Szkolenie może być realizowane wewnątrz Straży Granicznej jak również przez przedstawicieli producenta wyposażenia lub inne uprawnione podmioty, wg odrębnych programów.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 2/82
--	---	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

10) Egzamin pisemny (test zaliczeniowy).

Test wyboru z przedmiotów określonych w części A.1. ust. 3.

#### **5. Zakończenie szkolenia**

- 1) W przypadku pozytywnego zakończenia szkolenia podstawowego, komisja powołana przez Szefa Personelu Lotniczego sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 1. Protokół sporządzony w 2 egzemplarzach przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego wraz ze sprawdzianem wiedzy teoretycznej (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2).
- 2) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.
- 3) Szkolenie ewidencjonowane jest w „Karcie przebiegu szkolenia” – załącznik nr 3.
- 4) W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu komisja sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 1, stawiając wniosek o niedopuszczenie do realizacji zadań w powietrzu ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 5) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej LSG i aktualnych przepisach lotniczych.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 9/82
--	---	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

#### 5. Zakończenie szkolenia

- 1) W przypadku pozytywnego zakończenia szkolenia praktycznego, operator-instruktor lub doświadczony pilot sporządza a Naczelnik Wydziału Lotniczego zatwierdza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 2. Protokół sporządzony w 2 egzemplarzach podpisany przez personel prowadzący szkolenie przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego wraz ze sprawdzianem wiedzy teoretycznej (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2).
- 2) Zakończenie szkolenia powinno być warunkowane minimalną liczbą nalogu (podaną na wstępie) oraz pozytywnymi wynikami dotyczącymi realizacji wszystkich zadań. W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu operator-instruktor lub doświadczony pilot sporządza a Naczelnik Wydziału Lotniczego zatwierdza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 2, stawiając wniosek o niedopuszczenie do realizacji zadań w powietrzu ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 3) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.
- 4) Szkolenie praktyczne w powietrzu jest limitowane tylko minimalną liczbą godzin w powietrzu, pod warunkiem realizacji założonego programu szkolenia i osiągnięcia pożądanych wyników szkoleniowych. Każdorazowo prowadzenie szkolenia w powietrzu należy odnotować w zleceniu na lot.
- 5) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej i aktualnych przepisach lotniczych.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 14/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

- podejmowania określonych działań w przypadku wykrycia pożaru lub dymu.
- 2) Ogólna budowa statku powietrznego.

Zagadnienia:

- podstawowe parametry statku powietrznego;
- rozmieszczenie i przeznaczenie głównych elementów i agregatów statku powietrznego;
- budowa i eksploatacja sieci energetycznej statku powietrznego;
- budowa i eksploatacja wyposażenia radiowego.

Szkolenie teoretyczne potwierdza się w kartach przebiegu szkolenia (dziennikach lekcyjnych) – załącznik nr 3. Przygotowanie kończy się sprawdzianem w formie egzaminu pisemnego na określony typ statku powietrznego, zawierającym co najmniej 2 pytania lub sprawdzianem w formie egzaminu testowego obejmującego wymienione zagadnienia. Sprawdzian dołącza się do protokołu po zakończeniu szkolenia.

**4. Zakończenie szkolenia**

- 1) W przypadku pozytywnego zakończenia szkolenia, operator-instruktor lub doświadczony pilot sporządza a Naczelnik Wydziału Lotniczego zatwierdza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 2. Protokół sporządzony w 2 egzemplarzach przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego wraz ze sprawdzianem wiedzy teoretycznej (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2).
- 2) Zakończenie szkolenia powinno być warunkowane pozytywnym wynikiem z przeprowadzonego sprawdzianu. W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu operator-instruktor lub doświadczony pilot sporządza a Naczelnik Wydziału Lotniczego zatwierdza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 2, stawiając wniosek o niedopuszczenie do realizacji zadań w powietrzu ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 3) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podawanych w Instrukcji Operacyjnej i przepisach lotniczych.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 17/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

### 1. Informacje wstępne

Szkolenie operatora-instruktora systemów pokładowych odbywa się za zgodą Szefa Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego, w oparciu o plan określony w ustępie 4 i 5.

Szkolenie oraz sprawdzian końcowy przeprowadza komisja, w skład, której wchodzi: operator-instruktor (przewodniczący) oraz osoby wytypowane przez Szefa Personelu Lotniczego.

### 2. Warunki jakie powinien spełniać kandydat przed podjęciem szkolenia.

- 1) Nalot w charakterze operatora systemów pokładowych na statkach powietrznych Straży Granicznej minimum 200 godz.;
- 2) Przeszkolenie, na co najmniej dwa typy statków powietrznych (nie dotyczy operatorów z wydziałów posiadających jeden typ statku powietrznego);
- 3) Przeszkolenie, na co najmniej jeden system obserwacji lotniczej i jeden rodzaj wciągarki pokładowej;
- 4) Predyspozycje w zakresie szkolenia.

### 3. Cel i zakres szkolenia.

- 1) Celem szkolenia operatorów-instruktora jest stworzenie grupy zawodowej funkcjonariuszy Lotnictwa SG upoważnionych do prowadzenia szkoleń oraz Kontroli Umiejętności Praktycznych dla operatorów systemów pokładowych.
- 2) Szczegółowy plan szkolenia zawierający poszczególne tematy, czas, miejsce i nazwiska osób prowadzących zajęcia zatwierdza Naczelnik Wydziału Lotniczego.
- 3) Szkolenie składa się z części teoretycznej zakończonej sprawdzianem w formie egzaminu testowego opartego na zakresie wiedzy obowiązującej podczas sesji KWT.
- 4) Wykaz tematów zawartych w części teoretycznej oraz czas ich realizacji przedstawiony jest ust. 4.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 31/82
--	---	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--------------------------------	--	---

4) Zasady wykonywania czynności operatora systemów pokładowych.

Zagadnienia:

- zasady prowadzenia obserwacji oraz współpracy z innymi członkami załogi;
- zasady wykorzystania wyposażenia specjalistycznego na pokładzie statku powietrznego.

5) Sprawdzian pisemny (test zaliczeniowy).

Test wyboru z przedmiotów określonych w ustępie 5.

**6. Zakończenie szkolenia.**

- 1) W przypadku pozytywnego wyniku egzaminu ze szkolenia, komisja powołana przez Szefa Personelu Lotniczego sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 4. Protokół zostaje sporządzony w 2 egzemplarzach i zatwierdzony przez Szefa Personelu Lotniczego. Jeden egzemplarz przesyłany jest odpowiednio do dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego właściwego dla uczestnika szkolenia, drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji Szefa Personelu Lotniczego.
- 2) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.
- 3) Szkolenie ewidencjonowane jest w „Karcie przebiegu szkolenia” – załącznik nr 3.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.

**7. Uprawnienia operatora-instruktora.**

- 1) Z chwilą zatwierdzenia protokołu, o którym mowa w ust. 6. pkt. 1) operator systemów pokładowych uzyskuje uprawnienia operatora-instruktora.
- 2) Operator-instruktor uprawniony jest do prowadzenia szkoleń objętych niniejszym programem (odnośnie operatorów systemów pokładowych) oraz Kontroli Umiejętności Praktycznych operatorów systemów pokładowych na typach systemów pokładowych, na które posiada przeszkolenie oraz ważną Kontrolę Umiejętności Praktycznych.
- 3) Operator-instruktor uprawniony jest do prowadzenia szkolenia na typie systemu obserwacji lotniczej oraz innego wyposażenia specjalistycznego, co do których posiada wymagane przeszkolenie lub praktykę.
- 4) Operator instruktor uprawniony jest do prowadzenia „szkolenia przejściowego i w różnicach – rozszerzonego” oraz KUP nad obszarami wodnymi w przypadku, gdy odbył szkolenie według części B.1.3 oraz posiada aktualne świadectwa:
  - indywidualnych technik ratunkowych (przetrwanie w wodzie);
  - radiokomunikacji morskiej i żeglugi śródlądowej.
- 5) Operator-instruktor uprawniony jest do prowadzenia zajęć w ramach szkolenia podstawowego dla kandydatów na operatorów systemów pokładowych.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 33/82
--	---	-------------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**1. Zasady odbycia szkolenia podstawowego techników pokładowych**

- 1) Szkolenie podstawowe techników pokładowych równoznaczne jest z odbyciem przeszkolenia w certyfikowanej organizacji szkoleniowej, według odrębnego programu oraz uzyskaniem „Licencji mechanika obsługi” statków powietrznych z wpisanym typem samolotu M-28 lub L 410.
- 2) Ukończenie szkolenia podstawowego (uzyskanie „Licencji mechanika obsługi” statków powietrznych z wpisanym typem samolotu M-28 lub L 410) jest warunkiem koniecznym do rozpoczęcia szkolenia „przejściowego i w różnicach” w charakterze technika pokładowego na typie samolotu M-28 lub L 410.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 36/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

### 1. Szkolenie na typ samolotu M-28/L 410 – ogólne (informacje wstępne)

Szkolenie ogólne na typ samolotu M-28/L 410 odbywa się za zgodą Szefa Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego, w oparciu o plan określony w ustępie 4 i 5. We wniosku należy wskazać personel do przeprowadzenia szkolenia (łącznie z technikiem – instruktorem trzy osoby).

Szkolenie prowadzi kwalifikowany personel Wydziału Lotniczego a sprawdzian końcowy przeprowadza technik-instruktor (pokładowy).

W przypadku braku we właściwym Wydziale Lotniczym technika-instruktora za zgodą Szefa Personelu Lotniczego szkolenie prowadzić może doświadczony technik pokładowy lub pilot.

### 2. Cel i zakres szkolenia

Celem szkolenia jest przygotowanie techników pokładowych do samodzielnego wykonywania określonych czynności w składzie załogi na typie samolotu M-28/ L 410.

Szkolenie realizowane jest w Wydziale Lotniczym w oparciu o wytyczne zawarte w „Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej”. Szczegółowy plan szkolenia zawierający poszczególne tematy, czas, miejsce i nazwiska osób prowadzących zajęcia zatwierdza Naczelnik Wydziału Lotniczego.

Szkolenie podzielone jest na dwa zakresy: teoretyczne przygotowanie naziemne i praktyczne szkolenie w powietrzu. Wykaz tematów oraz czas ich realizacji przedstawiony jest w tabeli „Rozliczenia godzin teoretycznego przygotowania naziemnego”.

### 3. Rozliczenie godzin teoretycznego przygotowania naziemnego

Lp.	PRZEDMIOT	Liczba godzin ( w tym ćwiczeń praktycznych)
1.	Szkolenie przeciw-pożarowe	1
2.	Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i procedur awaryjnych	2 (1)
3.	Przygotowanie do lotu	1
4.	Użytkowanie środków łączności	2 (1)
5.	Zasady współpracy w załodze na typie samolotu M-28	1
6.	Sprawdzian	1
<b>OGÓLEM</b>		<b>8 (2)</b>

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 38/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

#### 4. Zakres teoretycznego przygotowania naziemnego

1) Szkolenie przeciw-pożarowe.

##### Zagadnienia:

Szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej i kontroli zadymienia oraz określenie odpowiedzialności personelu pokładowego za następujące elementy:

- prawidłowe działanie w sytuacjach awaryjnych spowodowanych pożarem lub zadymieniem;
- identyfikacja źródła pożaru oraz zasady natychmiastowego powiadamiania załogi lotniczej;
- podejmowania określonych działań w przypadku wykrycia pożaru lub dymu.

2) Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i procedur awaryjnych.

##### Zagadnienia:

- szkolenie w zakresie rozmieszczenia i użycia całego przewożonego na pokładzie wyposażenia awaryjnego i ratunkowego, jak też wszystkich procedur awaryjnych odnoszących się do typu, odmiany i konfiguracji statku powietrznego, którego szkolenie dotyczy;
- szkolenie w zakresie użycia i praktycznego otwarcia wszystkich normalnych i awaryjnych wyjść do ewakuacji z pokładu statku powietrznego;
- szkolenie w zakresie procedur ewakuacyjnych i innych sytuacji awaryjnych zawierające rozpoznanie planowanej lub nieplanowanej ewakuacji na lądzie lub wodzie. To szkolenie musi obejmować rozpoznawanie, kiedy wyjścia są nieużyteczne lub kiedy wyposażenie ewakuacyjne jest niesprawne.
- szkolenie na wypadek niedyspozycji pilota obejmujące wskazówki jak w zaistniałej sytuacji można pomóc pilotowi.
- szkolenie dotyczące użycia wyposażenia ratunkowego oraz jego rozmieszczenia, w tym kamizelek ratunkowych, gaśnic, spadających masek tlenowych oraz oświetlenia awaryjnego, łącznie z latarkami.
- wprowadzanie i wyprowadzanie pasażerów przy pracującym zespole napędowym;
- zasady bezpieczeństwa podczas pracy na sprzęcie lotniczym.

3) Przygotowanie do lotu.

##### Zagadnienia:

- znajomość kabiny i jej przygotowanie do wykonania lotu;
- przygotowanie wyposażenia osobistego.

4) Użytkowanie środków łączności.

##### Zagadnienia:

- użytkowanie środków łączności pokładowej;
- użytkowanie środków łączności służbowej.

5) Zasady współpracy w załodze na danym typie statku powietrznego.

##### Zagadnienia:

- prowadzenie korespondencji w sieci wewnętrznej;
- stosowane sygnały;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 39/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

- zasady informowania o sytuacji na ziemi i w powietrzu;
- podział czynności podczas lotu.

Zakres teoretycznego przygotowania naziemnego potwierdza się w kartach przebiegu szkolenia (dziennikach lekcyjnych) – załącznik nr 3. Przygotowanie kończy się sprawdzianem w formie egzaminu pisemnego w odniesieniu do typu samolotu M-28/L 410, zawierającym co najmniej 5 pytań lub sprawdzianem w formie egzaminu testowego obejmującego wymienione zagadnienia. Sprawdzenia dołącza się do protokołu po zakończeniu szkolenia.

### 5. Zakres praktycznego szkolenia w powietrzu.

Szkolenie praktyczne w powietrzu należy realizować w trakcie lotów treningowych oraz lotów operacyjnych.

Liczba zadań szkoleniowych oraz minimalny czas ich realizacji:

- w dzień: 2 zadania (minimum 1 godzina lotu);
- w nocy: 2 zadania (minimum 1 godzina lotu).

W trakcie jednego lotu można wykonać maksymalnie 1 zadanie, z czego poszczególne zadanie może trwać minimum 30 minut.

O czasie wykonania wszystkich zadań szkoleniowych decyduje technik-instruktor lub osoba wyznaczona do pełnienia czynności technika-instruktora. Podczas szkolenia czas realizacji zadań nie może być mniejszy niż minima podane w bieżącym rozdziale i zależy od postępów osoby objętej przedmiotowym szkoleniem.

Szkolenie w powietrzu do lotów nad lądem należy przeprowadzić poprzez realizację następujących zadań szkoleniowych:

#### 1) Lot zapoznawczy.

Bezpośrednio przed lotem technik-instruktor lub doświadczony technik pokładowy demonstruje osobie szkolonej sposoby otwierania i zamykania drzwi luku tylnego z jednoczesnym zwróceniem uwagi na fakt, aby wszystkie czynności były wykonane zgodnie z „Instrukcją użytkownika w locie samolotu M-28”.

Podczas lotu osoba szkolona znajduje się bezpośrednio przy stanowisku technika pokładowego. Technik-instruktor lub doświadczony technik pokładowy zajmuje fotel obrotowy zamontowany przy wejściu do kabiny pilotów, realizując poszczególne czynności związane z kontrolą i monitoringiem parametrów wykonywanego lotu. Omawia na bieżąco zasadność i prawidłowość ich wykonania.

#### 2) Zadanie typu „kontrola parametrów”.

Bezpośrednio przed lotem osoba szkolona pod nadzorem technika-instruktora lub doświadczonego technika pokładowego wykonuje czynności otwierania i zamykania drzwi luku tylnego, zgodnie z „Instrukcją użytkownika w locie samolotu M-28”.

Podczas lotu osoba szkolona pod nadzorem technika-instruktora lub doświadczonego technika pokładowego:

- realizuje poszczególne czynności związane z kontrolą parametrów zespołów napędowych, agregatów oraz innych urządzeń mających wpływ na prawidłowe wykonywanie lotu;
- w zależności od wykonanych manewrów powietrznych każdorazowo sprawdza położenie dźwigni sterowania zespołami napędowymi, położenie dźwigni klap, ustawienie trymerów oraz przyrządów regulacyjnych w instalacjach zabudowanych na pokładzie statku powietrznego;

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 40/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

- 3) Szkolenie praktyczne w powietrzu jest limitowane tylko minimalną liczbą godzin w powietrzu, pod warunkiem realizacji założonego programu szkolenia i osiągnięcia pożądaných wyników szkoleniowych. Każdorazowo prowadzenie szkolenia w powietrzu należy odnotować w zleceniu na lot.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.
- 5) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 42/82
--	---	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--------------------------------	--	---

### 1. Szkolenie na typ samolotu M-28/L 410 – rozszerzone (informacje wstępne)

Szkolenie rozszerzone na typ samolotu M-28/L 410 odbywa się za zgodą Szefa Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego, w oparciu o plan określony w ust. 4. i 5.

Szkolenie przeznaczone jest dla techników pokładowych, którzy chcą uzyskać uprawnienia do wykonywania lotów nad obszarami wodnymi.

Szkolenie nadzoruje Naczelnik Wydziału Lotniczego i technik-instruktor (pokładowy).

W przypadku braku w wydziale lotniczym technika-instruktora za zgodą Szefa Personelu Lotniczego praktyczne szkolenie w powietrzu prowadzić może doświadczony technik pokładowy lub pilot.

Teoretyczne przygotowanie naziemne odbywa się w „ośrodkach szkolenia ratowniczego” w zakresie „indywidualnych technik ratunkowych” na podstawie odrębnego programu.

Praktyczne szkolenie w powietrzu może być przeprowadzone dla operatorów, którzy po teoretycznym przygotowaniu naziemnym posiadają również aktualne szkolenie w zakresie technik ratunkowych na morzu.

### 2. Cel i zakres szkolenia.

Celem szkolenia jest przygotowanie technika pokładowego do samodzielnego wykonywania określonych czynności w składzie załogi podczas lotów wykonywanych nad obszarami wodnymi.

Szkolenie podzielone jest na dwa zakresy: teoretyczne przygotowanie naziemne i praktyczne szkolenie w powietrzu. Wykaz tematów objętych szkoleniem przedstawiony jest w tabeli „Wykaz tematów teoretycznego przygotowania naziemnego”.

### 3. Wykaz tematów teoretycznego przygotowania naziemnego.

Lp.	Temat	Liczba godzin ( w tym ćwiczeń praktycznych)
1.	Indywidualne techniki ratunkowe (przetrwanie w wodzie).	według potrzeb
2.	<b>OGÓLEM</b>	według potrzeb

### 4. Zakres teoretycznego przygotowania naziemnego.

Według odrębnego programu szkolenia w zakresie „indywidualnych technik ratunkowych”.

### 5. Zakres praktycznego szkolenia w powietrzu.

Szkolenie praktyczne w powietrzu należy realizować w trakcie lotów treningowych oraz lotów operacyjnych.

Liczba zadań szkoleniowych oraz minimalny czas ich realizacji:

- w dzień: 2 zadania (minimum 2 godziny lotu);
- w nocy: 2 zadania (minimum 2 godziny lotu).

W trakcie jednego lotu można wykonać maksymalnie 1 zadanie, z czego poszczególne zadanie może trwać minimum 1 godzinę.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 44/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**Informacje wstępne**

Szkolenie okresowe na typ statku powietrznego odbywa się co 12 miesięcy, w oparciu o plan określony w ust. 3 i 5. Szkolenie okresowe składa się z dwóch zasadniczych elementów:

- szkolenia teoretycznego zakończonego sprawdzianem w formie egzaminu testowego podczas corocznej sesji Kontroli Wiedzy Teoretycznej (KWT);
- szkolenia praktycznego zakończonego sprawdzianem realizacji poszczególnych zadań podczas Kontroli Umiejętności Praktycznych (KUP).

**1. Szkolenie okresowe – teoretyczne**

- 1) Szkolenie teoretyczne prowadzone jest w Wydziale Lotniczym w oparciu o wytyczne zawarte w „Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej”.
- 2) Szczegółowy plan szkolenia zawierający poszczególne tematy, czas, miejsce i nazwiska osób prowadzących zajęcia zatwierdza Kierownik Sekcji Lotniczej. Przebieg szkolenia odnotowany jest w dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (karta przebiegu szkolenia zał. nr 3);
- 3) Szkolenie zakończone jest sprawdzianem w formie egzaminu testowego podczas planowanej sesji Kontroli Wiedzy Teoretycznej (KWT).

**2. Cel i zakres szkolenia**

Celem szkolenia jest systematyczne utrwalanie oraz poszerzanie wiadomości teoretycznych odnośnie wykonywania określonych czynności w składzie załogi statku powietrznego przez techników pokładowych. Zaleca się, aby szkolenie było przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż dwa miesiące przed terminem rozpoczęcia planowanej sesji Kontroli Wiedzy Teoretycznej (KWT). Zakończenie szkolenia z wynikiem pozytywnym, poprzez zaliczenie sprawdzianu w formie egzaminu testowego podczas planowanej sesji KWT, jest warunkiem dalszego wykonywania czynności w składzie załogi statku powietrznego przez technika pokładowego. Okres ważności teoretycznego szkolenia okresowego wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, liczonych z dodaniem pozostałości miesiąca, w którym został przeprowadzony sprawdzian KWT.

Wykaz tematów szkolenia teoretycznego oraz czas ich realizacji przedstawiony jest w ustępie 3 (tabela).

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 48/82
--	---	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

### 3. Rozliczenie godzin i tematów szkolenia okresowego - teoretycznego

Lp.	PRZEDMIOT	Liczba godz.
1.	Prawo Lotnicze i przepisy wykonywania lotów – omówienie zagadnień, dyskusja	1
2.	Instrukcja Operacyjna LSG	1
3.	Zakres pracy silników- fazy lotu, wymagania i osiągi	1
4.	Instrukcja użytkownika w locie użytkowanego samolotu/śmigłowca, ograniczenia eksploatacyjne, czynności normalne i awaryjne	1
5.	Szczególne przypadki w locie: awaria silnika podczas startu i w locie, lądowanie z silnikiem niepracującym, (odp. w autorotacji), podejście bez klap, pożar na pokładzie	1
6.	Metodyka i organizacja szkoleń – tylko technicy instruktorzy	1
7.	Przegląd wypadków, zdarzeń i incydentów	4
8.	Sprawdzian (KWT)	1
<b>OGÓLEM</b>		<b>11</b>

- 1) Poniżej przedstawiono zakres przedmiotu „Metodyka i organizacja szkoleń” – tylko technicy instruktorzy (pokładowi).

Zagadnienia:

- cykl szkolenia;
  - szkolenie teoretyczne;
  - szkolenie praktyczne na ziemi oraz podczas lotu;
  - organizacja procesu szkolenia;
  - bezpieczeństwo lotów;
  - kształtowanie postaw i dyscypliny lotniczej.
- 2) Przedmiot „Przegląd wypadków, zdarzeń i incydentów” prowadzony jest zgodnie z IO-D 02-07-01, ust.5, pkt 4). Przedmiot ten może być realizowany w trakcie organizowanych dwukrotnie w ciągu roku sesji egzaminacyjnych KWT - w zależności od decyzji Szefa Personelu Lotniczego.
- 3) Sprawdzian pisemny KWT (test zaliczeniowy)

Test wyboru z przedmiotów określonych w „zakresie przedmiotów KWT”. Oprócz wymienionych przedmiotów technik pokładowy zalicza również sprawdzian KWT (test zaliczeniowy) przewidziany dla mechaników obsługi samolotu M-28/L 410.

Zakres przedmiotów KWT określony jest w protokole KWT umieszczonym w dziale A podrozdział 15-13-00.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 49/82
--	---	-------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

#### 4. Zakończenie szkolenia okresowego – teoretycznego

- 1) Wyniki egzaminów KWT wpisywane są do indywidualnego protokołu KWT (wzór zamieszczony w części A Instrukcji Operacyjnej (15-13-00)) potwierdzone podpisem Szefa Personelu Lotniczego (Przewodniczącego Komisji KWT).
- 2) Protokół Kontroli Wiadomości Teoretycznych sporządzony w 2 egzemplarzach przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2),
- 3) W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu komisja sporządza protokół (wzór zamieszczony w części A Instrukcji Operacyjnej (15-10-00)) stawiając wniosek o niedopuszczenie do realizacji zadań w powietrzu ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.

#### 5. Szkolenie okresowe – praktyczne.

- 1) Szkolenie praktyczne prowadzone jest w Wydziale Lotniczym.
- 2) Szkolenie to odbywa się na zasadzie samokształcenia kontrolowanego. Technik pokładowy podczas wykonywania lotów w składzie załogi statku powietrznego stale podwyższa swoje umiejętności w zakresie kontroli i monitoringu parametrów lotu oraz współpracy w załodze.
- 3) Szkolenie zakończone jest sprawdzianem realizacji poszczególnych czynności związanych z wykonywaniem lotu w charakterze technika pokładowego tzw. Kontrola Umiejętności Praktycznych (KUP).
- 4) Przeprowadzenie Kontroli Umiejętności Praktycznych (KUP) dla technika pokładowego odbywa się za zgodą Szefa Personelu Lotniczego w terminie wynikającym z upływu ważności poprzedniej kontroli lub gdy zaistniały podstawy do przeprowadzenia kontroli okolicznościowej.
- 5) Osobami upoważnionymi do przeprowadzania KUP są technicy-instruktorzy, doświadczeni technicy pokładowi lub piloci na samolocie M-28/L 410 wyznaczeni przez Szefa Personelu Lotniczego.

#### 6. Cel i zakres szkolenia.

- 1) Celem szkolenia jest systematyczne podwyższanie umiejętności praktycznych oraz zdobywanie doświadczenia zawodowego podczas wykonywania lotów w charakterze **technika pokładowego**. **Zakończenie** szkolenia poprzez odbycie Kontroli Umiejętności Praktycznych (KUP) z wynikiem pozytywnym jest warunkiem dalszego wykonywania czynności w składzie załogi statku powietrznego przez technika pokładowego.
- 2) Okres ważności KUP wynosi 12 miesięcy i określa się go, jako datę przeprowadzenia sprawdzianu KUP z dodaniem dni pozostałych do końca bieżącego miesiąca. Przy przeprowadzaniu kolejnych kontroli, których ważność została określona do końca bieżącego miesiąca, jeśli są one wykonywane w okresie ostatnich 3 miesięcy do zakończenia ważności poprzedniego szkolenia, to okres ich ważności będzie przedłużony o 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego szkolenia.
- 3) Zakres czynności KUP określony jest w protokole KUP zamieszczonym w dziale A, podrozdział 15-09-00.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 50/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

- 4) Kontrolę Umiejętności Praktycznych (KUP) można realizować podczas lotów treningowych lub operacyjnych w czasie nie krótszym niż 1 godz. lotu.
- 5) Oprócz wymienionego zakresu czynności KUP technik pokładowy zalicza również sprawdzian z zakresu KUP przewidziany dla mechaników obsługi samolotu M-28/L 410, zgodnie z protokołem zamieszczonym w dziale A, podrozdział 15-11-00.

#### **7. Zakończenie szkolenia**

- 1) Wyniki Kontroli Umiejętności Praktycznych w trybie okresowym wpisywane są do protokołu KUP (wzór zamieszczony w części A Instrukcji Operacyjnej (15-09-00)) i potwierdzane przez wyznaczonego egzaminatora.
- 2) Protokół Kontroli Umiejętności Praktycznych sporządzony w 2 egzemplarzach przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (egzemplarz nr 1)
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2).
- 3) W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu technik-instruktor lub doświadczony pilot sporządza protokół (wzór zamieszczony w części A Instrukcji Operacyjnej (15-09-00)), stawiając wniosek o niedopuszczenie do realizacji zadań w powietrzu ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 51/82
--	---	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

### 1. Szkolenie wznawiające na samolocie M-28/L 410 (informacje wstępne)

Szkolenie wznawiające na samolocie M-28/L 410 przeznaczone jest dla techników pokładowych, którzy nie uczestniczyli w lotach przez okres dłuższy niż 6 miesięcy a posiadających ważną Kontrolę Wiadomości Teoretycznych. Szkolenie to odbywa się za zgodą Szefa Personelu Lotniczego, zgodnie z niniejszą częścią.

Szkolenie wznawiające na typ statku powietrznego przeprowadza technik-instruktor (pokładowy), doświadczony technik pokładowy lub pilot na samolocie M-28/L 410 wyznaczony przez Szefa Personelu Lotniczego.

### 2. Cel i zakres szkolenia

- 1) Celem szkolenia jest wznawienie nawyków technika pokładowego do samodzielnego wykonywania określonych czynności w składzie załogi na samolocie M-28/L 410.
- 2) Szkolenie realizowane jest w Wydziale Lotniczym w oparciu o wytyczne zawarte w „Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej”. Szczegółowy plan szkolenia zawierający poszczególne tematy, czas, miejsce i nazwiska osób prowadzących zajęcia zatwierdza Kierownik Sekcji Lotniczej.
- 3) Szkolenie to składa się jedynie ze szkolenia prowadzonego na ziemi. Wykaz elementów szkolenia oraz czas ich realizacji przedstawiony jest w ustępie 3.

### 3. Rozliczenie godzin i tematów szkolenia wznawiającego

Lp.	ELEMENTY SZKOLENIA	Liczba godzin
1.	Szkolenie ESET/C (zgodnie z IO-D 02-07-12)	3
2.	Instrukcja użytkowania w locie użytkowanego samolotu/śmigłowca, ograniczenia eksploatacyjne, czynności normalne i awaryjne (zgodnie z IO-D 02-07-08 Część C.2, ust. 3, tabela, pozycja 4.	1
<b>OGÓLEM</b>		<b>4</b>

### 4. Zakończenie szkolenia

- 1) W przypadku pozytywnego ukończenia szkolenia technik pokładowy zostaje dopuszczony do wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego.
- 2) Szkolenie wymienione w tabeli, pod pozycją 1 ewidencjonowane jest zgodnie z odnośnikiem IO-D 02-07-12 a protokół sprawdzianu ESEC przesyłany jest zgodnie z rozdzielnikiem zamieszczonym na przedmiotowym protokole.
- 3) Szkolenie wymienione pod pozycją 2 ewidencjonowane jest w kartach przebiegu szkolenia (dziennikach lekcyjnych) – załącznik nr 3, które przesyłane są do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2 lub jego potwierdzona kopia przez Naczelnika Wydziału Lotniczego).

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 53/82
--	---	-------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

### 1. Informacje wstępne

Szkolenie technika-instruktora systemów pokładowych odbywa się za zgodą Szefa Personelu Lotniczego na wniosek Naczelnika Wydziału Lotniczego, w oparciu o plan określony w ustępie 4 i 5.

Szkolenie oraz sprawdzian końcowy przeprowadza komisja, w skład której wchodzi: technik-instruktor (przewodniczący) oraz osoby wytypowane przez Szefa Personelu Lotniczego.

W przypadku braku we właściwym Wydziale Lotniczym techników-instruktorów, za zgodą Szefa Personelu Lotniczego szkolenie prowadzić mogą doświadczeni piloci posiadający uprawnienia do wykonywania lotów na samolocie M-28 lub L 410 (w zależności od typu, na którym realizowane będzie szkolenie).

### 2. Warunki jakie powinien spełniać kandydat przed podjęciem szkolenia

- 1) Nalot w charakterze technika pokładowego na samolocie M-28 lub L 410 Straży Granicznej minimum 200 godz.;
- 2) Predyspozycje w zakresie szkolenia.

### 3. Cel i zakres szkolenia

- 1) Celem szkolenia techników-instruktorów jest stworzenie grupy zawodowej funkcjonariuszy Lotnictwa SG upoważnionych do prowadzenia szkoleń oraz Kontroli Umiejętności Praktycznych dla techników pokładowych.
- 2) Szczegółowy plan szkolenia zawierający poszczególne tematy, czas, miejsce i nazwiska osób prowadzących zajęcia zatwierdza Naczelnik Wydziału Lotniczego.
- 3) Szkolenie zakończone jest sprawdzianem w formie egzaminu testowego podczas planowanej sesji KWT.
- 4) Szkolenie powinno być przeprowadzone w okresie nie dłuższym niż dwa miesiące przed terminem rozpoczęcia planowanej sesji Kontroli Wiedzy Teoretycznej (KWT). Wykaz tematów zawartych w części teoretycznej oraz czas ich realizacji przedstawiony jest, w tabeli „rozliczenie godzin szkolenia technika-instruktora”.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 56/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

4) Zasady wykonywania czynności technika pokładowego.

Zagadnienia:

- zasady prowadzenia kontroli oraz monitoringu parametrów lotu oraz współpracy z innymi członkami załogi;
- zasady użytkowania drzwi luku tylniego.

5) Sprawdzań (test zaliczeniowy).

Test wyboru z przedmiotów określonych w punktach od 1) do 4).

#### **6. Zakończenie szkolenia**

- 1) W przypadku pozytywnego zaliczenia sprawdzianu, komisja powołana przez Szefa Personelu Lotniczego sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 4. Protokół zostaje sporządzony w 2 egzemplarzach i zatwierdzony przez Szefa Personelu Lotniczego. Jeden egzemplarz przesyłany jest odpowiednio do dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego właściwego dla uczestnika szkolenia, drugi egzemplarz pozostaje w dokumentacji Szefa Personelu Lotniczego.
- 2) Dodatkowo na zakończenie szkolenia wystawia się zaświadczenie zgodnie z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.
- 3) Szkolenie ewidencjonowane jest w „Karcie przebiegu szkolenia” – załącznik nr 3.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.

#### **7. Uprawnienia technika-instruktora**

- 1) Uprawnienie technika – instruktora nadaje Szef Personelu Lotniczego na podstawie protokołu komisji egzaminacyjnej;
- 2) Technik-instruktor uprawniony jest do prowadzenia szkoleń objętych niniejszym programem (odnośnie techników pokładowych) oraz Kontroli Umiejętności Praktycznych techników pokładowych na samolocie M-28/L 410 (w zależności od posiadanego typu);
- 3) Technik-instruktor uprawniony jest do prowadzenia „szkolenia przejściowego i w różnicach – rozszerzonego” oraz KUP nad obszarami wodnymi w przypadku, gdy odbył szkolenie według części B.2.2 oraz posiada aktualne szkolenie w zakresie technik ratunkowych na morzu.

#### **8. Szkolenie okresowe dla technika-instruktora**

- 1) Szkolenie okresowe dla technika-instruktora odbywa się w oparciu o plan określony w części C.1.
- 2) Szkolenie okresowe teoretyczne technika-instruktora rozszerzone jest o przedmiot „Metodyka i organizacja szkolenia”. Wykaz tematów szkolenia okresowego dla technika-instruktora oraz czas ich realizacji przedstawiony jest w części C.2. ust. 3 – tabela „rozliczenie godzin i tematów szkolenia okresowego - teoretycznego”.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 58/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

#### 7. Zakończenie szkolenia

- 1) W przypadku pozytywnego zakończenia szkolenia, operator-instruktor (wyznaczony operator) sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 5, osobno po zakończeniu szkolenia praktycznego i osobno po zakończeniu szkolenia praktycznego nad obszarami wodnymi z adnotacją „...w zakresie obsługi systemu pokładowego nad obszarami wodnymi” (jeżeli było przeprowadzone) Protokół sporządzony w 2 egzemplarzach przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2).
- 2) Zakończenie szkolenia powinno być warunkowane pozytywnymi wynikami dotyczącymi realizacji poszczególnych zagadnień.
- 3) W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu operator-instruktor (wyznaczony operator) sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 5, stawiając wniosek o niedopuszczenie do obsługi danego typu systemu obserwacji lotniczej ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 4) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.
- 5) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 67/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

**6. Zakończenie szkolenia.**

- 1) W przypadku pozytywnego zakończenia szkolenia, operator-instruktor (wyznaczony operator) sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 5. Protokół sporządzony w 2 egzemplarzach przesyłany jest odpowiednio do:
  - dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (egzemplarz nr 1),
  - Szefa Personelu Lotniczego (egzemplarz nr 2).
- 2) Zakończenie szkolenia powinno być warunkowane pozytywnymi wynikami dotyczącymi realizacji poszczególnych zagadnień.
- 3) W przypadku negatywnych wyników w szkoleniu operator-instruktor (wyznaczony operator) sporządza protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku nr 5, stawiając wniosek o niedopuszczenie do obsługi danego typu systemu obserwacji lotniczej ze względu na brak postępów w szkoleniu.
- 4) Podczas realizacji części praktycznej w powietrzu każdorazowo prowadzenie szkolenia należy odnotować w zleceniu na lot.
- 5) W szkoleniu należy bezwzględnie przestrzegać wszelkich zasad podanych w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i aktualnych przepisach lotniczych.
- 6) Na zakończenie szkolenia wystawia się również zaświadczenie zgodne z obowiązującym w Straży Granicznej wzorem odnośnie rodzajów oraz wzorów zaświadczeń, świadectw i dyplomów ukończenia szkoleń realizowanych w Straży Granicznej.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 71/82
--	---	-------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

### III. SZKOLENIE W ZAKRESIE OBSŁUGI RADARÓW

1. Ze względu na stosunkowo niewielkie wykorzystanie tego typu urządzeń w Lotnictwie Straży Granicznej (jedynie I Wydział Lotniczy z siedzibą w Gdańsku) zaleca się, aby szkolenie w zakresie obsługi radarów realizowane było przez przedstawiciela producenta lub inne uprawnione podmioty.
2. W przypadku szerszego wykorzystania tego typu urządzeń w Lotnictwie Straży Granicznej, Część A.3 niniejszego programu zostanie uzupełniona o plan szkolenia w zakresie obsługi radarów lub zostanie wydany decyzją Kierownika Odpowiedzialnego odrębny program szkolenia.

### IV SZKOLENIE W ZAKRESIE OBSŁUGI SKANERÓW

1. Ze względu na stosunkowo niewielkie wykorzystanie tego typu urządzeń w Lotnictwie Straży Granicznej (jedynie I Wydział Lotniczy z siedzibą w Gdańsku) zaleca się, aby szkolenie w zakresie obsługi skanerów realizowane było przez przedstawiciela producenta lub inne uprawnione podmioty.
2. W przypadku szerszego wykorzystania tego typu urządzeń w Lotnictwie Straży Granicznej, Część A.3 niniejszego programu zostanie uzupełniona o plan szkolenia w zakresie obsługi skanerów lub zostanie wydany decyzją Kierownika Odpowiedzialnego odrębny program szkolenia.

Miejsce celowo pozostawiono puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 72/82
--	---	-------------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

### **POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

1. Wszelkie wątpliwości wynikające z treści niniejszego programu i nieujęte w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej i innych przepisach lotniczych rozstrzyga Szef Personelu Lotniczego.
2. Każdy użytkownik statków powietrznych Straży Granicznej ma prawo i obowiązek zgłosić wszelkie uwagi i wątpliwości wynikające z realizacji niniejszego programu, szczególnie w przypadku, jeśli miałyby to zwiększyć skuteczność oraz podnieść poziom bezpieczeństwa realizacji zadań lotniczych.
3. Zachowują ważność uprawnienia operatorów nabyte na podstawie dotychczas obowiązującej Instrukcji oraz wytycznych pod warunkiem, iż czynności te mają swoje odzwierciedlenie w dotychczas obowiązujących dokumentach szkoleniowych Straży Granicznej.
4. Zachowują ważność uprawnienia techników pokładowych nabyte na podstawie odbytych szkoleń w certyfikowanym ośrodku szkolenia lotniczego pod warunkiem, iż czynności te mają swoje odzwierciedlenie w dotychczas obowiązujących dokumentach szkoleniowych Straży Granicznej.
5. Technik pokładowy lub technik-instruktor (pokładowy) może wykonywać czynności wynikające ze swoich uprawnień jedynie wtedy, gdy posiada ważną licencję mechanika obsługi samolotu M-28/L 410.
6. Kandydaci na operatorów, którzy z chwilą wprowadzenia niniejszego programu nie mieli zaliczonego wstępnego specjalistycznego szkolenia dla operatorów systemów obserwacji lotniczej, muszą odbyć szkolenie podstawowe z zachowaniem wymogów zawartych w niniejszym programie.
7. Szkolenie w zakresie obsługi wyposażenia specjalistycznego (Część A.3) w przypadku, gdy dany rodzaj wyposażenia objęty jest gwarancją lub umową serwisową może być realizowane, w jednostkach organizacyjnych Straży Granicznej, wyłącznie za zgodą przedstawiciela producenta. W przeciwnym wypadku szkolenie to realizowane jest przez przedstawiciela producenta (Część B.3), według odrębnego programu.
8. Każdy członek personelu pokładowego zobowiązany jest do prowadzenia na bieżąco dokumentacji osobistej - „Książki Członka Personelu Pokładowego”. Świadczy ona o aktualnym wyszkoleniu, posiadanych uprawnieniach i praktyce lotniczej członka personelu pokładowego.
9. W odniesieniu do sprawdzianów z zakresu części teoretycznych poszczególnych szkoleń oraz sprawdzianów w formie KWT oraz KUP stosuje się następującą skalę ocen odpowiadającą sprawdzonemu zakresowi wiedzy na poziomie:
  - zaliczony – równe i powyżej 75 %;
  - nie zaliczony – poniżej 75 %.
10. Protokoły z przeprowadzonych szkoleń członków personelu pokładowego (załączniki do niniejszego programu nr 1,2,4 i 5 zatwierdza Szef Personelu Lotniczego.
11. Szkolenie praktyczne w powietrzu realizowane jest wyłącznie przez personel instruktorski. Jeżeli w Wydziale Lotniczym nie ma instruktora, szkolenie to może prowadzić, za zgodą Szefa Personelu Lotniczego LSG doświadczony członek personelu pokładowego lub w niektórych przypadkach wyznaczeni piloci.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-08 Strona 75/82
--	---	-------------------------------

Załącznik nr 46

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

**02-07-11 PROGRAM SZKOLENIA NA SAMOLOT PZL-104MF WILGA 2000  
W LOTNICTWIE STRAŻY GRANICZNEJ**

**1. Zalecenia ogólne:**

- 1) Każdy pilot nieposiadający uprawnień do wykonywania lotów na samolocie PZL-104 MF przed przystąpieniem do wykonywania lotów w LSG musi odbyć szkolenie wg niniejszego programu. Szkolenia zleca do wykonania Szef Personelu Lotniczego wyznaczając jednocześnie instruktora samolotowego odpowiedzialnego za jego przeprowadzenie.
- 2) Ilości i czasy lotów podane w poszczególnych ćwiczeniach szkolenia praktycznego należy traktować jako minimum, które musi odbyć każdy pilot. W razie potrzeby instruktor szkolący może zwiększyć ilość lotów aż do pełnego opanowania danego ćwiczenia, jednakże nie więcej niż o 100%.
- 3) Jeśli szkolony pilot nie wykazuje postępów w szkoleniu, a ilość wykonanych lotów osiągnęła 100 % minimum przewidzianego programem decyzję w sprawie dalszego szkolenia podejmuje Szef Personelu Lotniczego po uzgodnieniu z instruktorem szkolącym i naczelnikiem wydziału lotniczego, w którym prowadzone jest szkolenie.
- 4) Po wykonaniu programu należy obowiązkowo wykonać egzamin KTP zgodnie z zasadami opisanymi w Instrukcji Operacyjnej Lotnictwa Straży Granicznej (IO LSG) odpowiednio w dzień lub w nocy w zależności od rodzaju ukończonego szkolenia. Loty sprawdzające na zakończenie szkolenia mogą wchodzić w skład egzaminu KTP.
- 5) Bezpośrednio po ukończeniu szkolenia oraz odbyciu KTP zaleca się wykonanie lotów treningowych kwartalnych zawartych w IO LSG część D rozdział 02-07-09.

**2. Cel szkolenia**

Celem szkolenia jest uzyskanie umiejętności bezpiecznego i prawidłowego wykonywania lotów na samolocie PZL-104 MF należącym do klasy samolotów jednosilnikowych, tłokowych, lądowych.

**3. Warunki dopuszczenia do szkolenia**

- 1) Do szkolenia w ramach niniejszego programu może być dopuszczony pilot posiadający licencję pilota samolotowego zawodowego CPL(A) lub licencję pilota samolotowego turystycznego PPL(A).
- 2) W przypadku realizacji szkolenia w nocy, niezbędne jest posiadanie przez szkolonego pilota:
  - uprawnienia do lotów nocnych na samolotach,
  - uprawnienia do wykonywania lotów na samolocie PZL – 104 MF "w dzień",
  - nalotu, co najmniej 10 godzin, jako dowódcy na tym typie samolotu.
- 3) Jeżeli szkolony pilot posiada nalot na samolotach w nocy powyżej 100 godzin można go dopuścić do szkolenia w nocy na podstawie wykonania przeszkolenia na typ PZL – 104 MF i egzaminu KTP w dzień oraz lotów kwartalnych treningowych wg IO LSG część D rozdział 02-07-09.

**4. Szkolenie teoretyczne**

- 1) W ramach szkolenia teoretycznego należy przeprowadzić zajęcia obejmujące następujące zagadnienia”:
  - Budowa i eksploatacja płatowca - konstrukcja kadłuba, skrzydeł, lotek, klap, stateczników, podwozia. Instalacje - paliwowa, olejowa, elektryczna, powietrzna, hydrauliczna, przeciwbłodzeniowa i przeciwpożarowa. Mechanizmy sterowania, sterowanie klapami, sterowanie śmigłem, sterowanie silnikiem.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-11 Strona 1/4
--	---	-----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--	--	---

Przeprowadzenie przygotowania naziemnego należy udokumentować w Karcie Szkolenia Teoretycznego i Przygotowania Naziemnego zgodnie ze wzorem podanym w IO LSG dział A rozdział 15-18-00.

2) Wskazówki organizacyjne dotyczące szkolenia praktycznego.

W zależności od posiadanego przez szkolonego pilota poziomu wyszkolenia lotniczego szkolenie praktyczne może się odbywać jako:

- **Szkolenie zapoznawcze**

Przed dopuszczeniem do lotów na samolocie PZL-104 MF Wilga 2000 pilotów nieposiadających uprawnień do wykonywania lotów na jednym z wymienionych typów samolotów: PZL - 104 "Wilga - 35", "Wilga - 32", "Wilga - 80". **Szkolenie zapoznawcze** wymaga przeprowadzenia lotów według Ćwiczeń od 1 do 4.

- **Szkolenie w różnicach**

Przed dopuszczeniem do lotów na samolocie PZL-104 MF Wilga 2000 pilotów posiadających uprawnień na jeden z wymienionych typów samolotów: PZL - 104 "Wilga - 35", "Wilga - 32", "Wilga - 80". **Szkolenie w różnicach** wymaga przeprowadzenia co najmniej Ćwiczeń 1, 2 i 4.

**Szkolenie na typ samolotu PZL-104 MF Wilga 2000 w nocy wymaga zrealizowania, co najmniej Ćwiczeń 1, 2 i 4.**

3) Warunki atmosferyczne dla realizacji szkolenia praktycznego.

Minimalne warunki atmosferyczne podczas szkolenia praktycznego nie mogą być gorsze niż posiadane przez szkolonego pilota oraz nie gorsze niż:

Maks. siła wiatru	Maks. składowa boczna wiatru	Minimalna widzialność pozioma	Minimalna podstawa chmur
8 m/s;15,6 Kts	6m/s;11,7 Kts	2 km w dzień 5 km w nocy	1000 ft W lotach do strefy 2000 ft

**Uwaga!** o warunkach wykonywania lotów szkolnych decyduje instruktor szkolący.

4) Ramowe zestawienie ćwiczeń szkolenia praktycznego.

Nr ćw.	Treść ćwiczenia	Minimalny czas jednego lotu	Liczba lotów		
			z instr.	samodz.	razem
1	Zapoznanie z właściwościami pilotażowymi samolotu	30 min.	1	-	1
2	Loty po kręgu	5 min.	3 (6) 6 (12)*	3 (4) 6 (8)*	6 (10) 12 (20)*
3	Loty do strefy	30 min	1	1	2
4	Sprawdzenie opanowania pilotażu na nowym typie samolotu	40 min	1	-	1
	<b>ŁĄCZNIE</b>		<b>6 (9) 9 (15)*</b>	<b>4 (5) 7 (9)*</b>	<b>10 (14) 16 (24)*</b>

\* - dotyczy pilotów z licencją PPL(A).

**Uwaga 1!** W nawiasach podano minimalną liczbę lotów w przypadku przeszkalania pilota, który nie wykonywał lotów na samolocie z tylnym kółkiem.

**Uwaga 2** W przypadku posiadania przez szkolonego pilota z licencją PPL(A) nalotu ogólnego na samolotach powyżej 250 godzin ilość lotów po kręgu w ćwiczeniu nr 2 można zmniejszyć o połowę.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-11 Strona 3/4
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 47

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH</b>	<b>DZIAŁ D INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU</b>
--------------------------------	--	---

- 5) Szkolenie w zakresie działań podejmowanych w sytuacjach konieczności udzielenia pierwszej pomocy. Omówienie i przećwiczenie praktyczne na fantomach (jeżeli są dostępne) schematu resuscytacji ABC. Szczegółowe omówienie "Udzielania Pierwszej Pomocy".
- 6) Praktyczny pokaz zakładania spadochronu ratowniczego oraz omówienie sposobu jego użycia (jeżeli jest na wyposażeniu statku powietrznego a jego stosowanie jest wymagane). Należy również zasymulować użycie spadochronu ratowniczego, w zależności od sposobu jego otwarcia. Każdy z uczestników szkolenia powinien przećwiczyć przygotowanie spadochronu do użycia i symulację jego otwarcia.
- 7) Pouczenie o rozmieszczeniu oraz praktyczny pokaz zakładania i użycia maski zabezpieczającej oddychanie (jeśli jest na wyposażeniu statku powietrznego).
- 8) Pouczenie o rozmieszczeniu oraz praktyczny pokaz zakładania i użycia kamizelki ratunkowej (jeśli jest na wyposażeniu statku powietrznego).
- 9) Pokaz użycia tratwy ratunkowej (jeśli są na wyposażeniu statku powietrznego), polegające na praktycznym wskazaniu, gdzie jest umieszczona tratwa w danym statku powietrznym oraz sposób jej wykorzystania. Omówić zasady obsługi tratwy zwracając szczególną uwagę na sposób jej przygotowania do użycia, a następnie zasymulować użycie tratwy ratunkowej w zależności od sposobu jej aktywacji (rozłożenia/wypełniania). Każdy z uczestników szkolenia powinien przećwiczyć przygotowanie tratwy ratunkowej do pracy i zasymulować jej użycie.

## II. Sprawdzian w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (*emergency and safety equipment check - ESEC*)

Sprawdziany w zakresie znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa realizowane są na bieżąco podczas szkolenia w trakcie zajęć praktycznych, opisanych w części I niniejszego Programu. Zaliczenie sprawdzianu polega na poprawnym wykonaniu wszystkich czynności praktycznych objętych przedmiotowym szkoleniem. Wzór protokołu ze sprawdzianu ESEC znajduje się w IO-A 15-29-00.

## III. Zasady organizowania szkolenia ESET/C

1. Szkolenie ESET/C organizowane jest podczas sesji KWT lub w Wydziałach Lotniczych.
2. Szkolenie i sprawdzian końcowy, może być prowadzony przez jednego lub kilku spośród doświadczonych członków załogi lotniczej lub personelu pokładowego, którzy posiadają stosowną wiedzę w zakresie budowy statku powietrznego oraz znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa, wyznaczonych przez Naczelnika Wydziału Lotniczego. Przy czym osoba prowadząca „Szkolenie w zakresie działań podejmowanych w sytuacjach konieczności udzielenia pierwszej pomocy” i sprawdzian z tego przedmiotu musi posiadać co najmniej odbyte szkolenie w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy przed-medycznej.
2. Fakt przeprowadzenia szkolenia należy odnotować w „Karcie szkolenia teoretycznego i przygotowania naziemnego”, zgodnie ze wzorem zawartym w IO-A 15-18-00.
3. Na zakończenie szkolenia wystawia się protokół zgodnie ze wzorem zamieszczonym w IO-A 15-29-00 w dwóch egzemplarzach, gdzie:
  - Egzemplarz nr 1 dołączony jest do dokumentacji szkoleniowej Wydziału Lotniczego (teczka osobistego wyszkolenia członka personelu operacyjnego);
  - Egzemplarz nr 2 przesyłany jest do Szefa Personelu Lotniczego.

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-07-12 Strona 3/4
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 48

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA OPERACYJNA ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	--	---

**02-08-00 ZASADY WSPÓŁPRACY PERSONELU KIEROWNICZEGO  
LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ Z WŁASNYM  
OŚRODKIEM SZKOLENIOWYM ORAZ Z OBCYMI  
OŚRODKAMI SZKOLENIOWYMI, WYNAJĘTYMI DO  
PROWADZENIA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO**

1. Szkolenia personelu operacyjnego w zakresie licencji załogi lotniczej oraz uprawnień wpisywanych do tych licencji mogą być realizowane przez własny Ośrodek Szkolenia Lotniczego (ATO) Lotnictwa Straży Granicznej. W takiej sytuacji wykonywanie operacji lotniczych odbywa się zgodnie z odrębnymi zasadami opisanymi w Instrukcji Operacyjnej Ośrodka Szkolenia Lotniczego (ATO) Lotnictwa Straży Granicznej oraz pozostałej dokumentacji tego ośrodka.
2. Szkolenia personelu operacyjnego realizowane są również w zewnętrznych ośrodkach szkolenia lotniczego (ATO) zatwierdzonych przez właściwą Władzę Lotniczą lub innych organizacjach szkoleniowych. Do szkolenia w tych ośrodkach i organizacjach, w porozumieniu z nimi można wykorzystywać własnych instruktorów oraz sprzęt lotniczy.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-08-00 Strona 1/2
--	---	-----------------------------

Załącznik nr 49

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA OPERACYJNA</b> ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH	<b>DZIAŁ D</b> INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU
--------------------------------	---	---

**02-09-00 ZASADY FINANSOWANIA SZKOLEŃ PERSONELU  
OPERACYJNEGO**

1. Decyzję w sprawie finansowania szkoleń personelu operacyjnego oraz kandydatów na personel operacyjny podejmuje Kierownik Odpowiedzialny po zasięgnięciu opinii Szefa Personelu Lotniczego.
2. Kierownik Odpowiedzialny podejmuje decyzję w sprawie finansowania szkoleń zgodnie z przepisami obowiązującymi w Straży Granicznej.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 25-04-2019 Zmiana nr: 8	<b>ORGANIZACJA SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO</b>	IO-D 02-09-00 Strona 1/2
--	---	-----------------------------