

402.

INSTRUKCJA MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 25 marca 1949 r.

wydana w porozumieniu z Ministrami Obrony Narodowej, Administracji Publicznej i Bezpieczeństwa Publicznego o postępowaniu w razie wypadków lotniczych.

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. a) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 69, poz. 437) zarządza się co następuje:

§ 1. 1. Instrukcja niniejsza dotyczy postępowania w razie wypadków spowodowanych użyciem cywilnych statków powietrznych.

2. Za wypadek lotniczy w myśl niniejszej Instrukcji uważa się wypadek zaszły w związku z używaniem cywilnego statku powietrznego na terenie Rzeczypospolitej lub wypadek statku powietrznego polskiego zaszły na morzu pełnym, połączone:

- 1) ze śmiercią lub uszkodzeniem ciała pilota, pasażerów, obsługi lub osób trzecich;
- 2) z uszkodzeniem statku powietrznego, uniemożliwiającym dalszy bezpieczny lot.

§ 2. Na skutek wypadku lotniczego powstają następujące obowiązki:

- 1) zorganizowanie ratownictwa i pomocy sanitarnej, jeżeli w związku z wypadkiem są ranni;
- 2) zabezpieczenie zarówno miejsca wypadku statku powietrznego jak i samego statku powietrznego przez uniemożliwienie dostępu do nich osobom niepowołanym, zabezpieczenie dokumentów statku i załogi oraz wszelkich innych przedmiotów mogących mieć wartość dla dochodzeń;
- 3) złożenie natychmiast odpowiedniego doniesienia na formularzu wg załącznika Nr. 1 do okręgu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, zwanej w skrócie „K. C. S. P.”, oraz zawiadomienie o wypadku najbliższego urzędu bezpieczeństwa publicznego;
- 4) przeprowadzenie dochodzeń i badań.

§ 3. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się na terenie lotniska cywilnego, obowiązki wymienione w § 2 pkt. 1), 2) i 3) ciąży na zawiadowcy danego portu lotniczego.

§ 4. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się w czasie szkolenia lub w obrębie ośrodka wyszkolenia — obowiązki wymienione w § 2 pkt. 1), 2) i 3) ciąży na pilocie, instruktorze i kierowniku ośrodka wyszkolenia.

§ 5. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się poza terenem lotniska lub ośrodka szkoleniowego, obowiązki wymienione w § 2 pkt. 1), 2) i 3) ciąży na dowódcy statku powietrznego, a w razie niemożności wykonania przez niego tych obowiązków, na tym członku załogi, na którego przechodzi z kolei pełnienie funkcji dowódcy statku.

§ 6. Zakres ratownictwa i pomocy sanitarnej określają specjalne przepisy.

§ 7. Statku powietrznego, który uległ wypadkowi lotniczemu, nie wolno bez zezwolenia przedstawiciela K.C.S.P. ruszyć z miejsca, dotykać lub przesuwać, jak również nie wolno poruszać lub przestawiać żadnej z jego części składowych, chyba, że zachodzi konieczna potrzeba tego w celu ocalenia osób lub uchronienia od zniszczenia rzeczy znajdujących się pod uszkodzonym statkiem lub jego szczątkami.

Czynności takie można również przedsięwziąć w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu zagrażającemu ze strony uszkodzonego statku powietrznego lub w celu usunięcia przeszkody tamującej ruch.

§ 8. 1. Dochodzenia w sprawie wypadków lotniczych i ich badanie prowadzi K.C.S.P. oraz Komisja Badania Wypadków Lotniczych przy Departamencie Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji w granicach przepisów ustalających zakres ich działania.

2. Jeżeli wypadek lotniczy powstał na skutek zderzenia się w powietrzu lub na ziemi samolotu cywilnego z samo-

lotem wojskowym, dochodzenie i badanie prowadzi komisja, złożona z przedstawicieli władz wojskowych i lotnictwa cywilnego pod przewodnictwem przedstawiciela władzy wojskowej. Przedstawiciela władzy wojskowej i przewodniczącego wyznacza Dowódca Wojsk Lotniczych, zaś przedstawiciela lotnictwa cywilnego Minister Komunikacji.

3. Jeżeli wypadek lotniczy zdarzył się na terenie wojskowym lub wspólnym, albo jeżeli skutkiem wypadku poniosła śmierć lub uszkodzenie ciała osoba wojskowa, wreszcie jeżeli zniszczone lub uszkodzone zostało mienie wojskowe, dochodzenie i badanie prowadzi należy z udziałem przedstawiciela władzy wojskowej, którego wyznacza Dowódca Wojsk Lotniczych.

4. Jeżeli wypadkowi uległ zagraniczny samolot wojskowy, dochodzenie prowadzi wyłącznie władze wojskowe.

§ 9. 1. Placówka okręgowa K.C.S.P., na której terenie zdarzył się wypadek, ma obowiązek opracowania całości sprawozdania z wypadku i w tym celu:

- 1) zabezpiecza na miejscu wypadku zarówno statek powietrzny jak i dowody rzeczowe, dokumenty statku i załogi oraz wykonuje zdjęcia fotograficzne i szkice sytuacyjne;
- 2) zawiadamia natychmiast centralę K.C.S.P., Komisję Badania Wypadków Lotniczych i Główną Inspekcję Komunikacji, a także właściciela lub użytkownika, jeżeli statek powietrzny oddany był w ich użytkowanie i jeżeli mają oni siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) rzeczoznawca placówki okręgowej K.C.S.P. przystępuje niezwłocznie do badania załogi, świadków, ewentualnie instruktora w/g przepisów ustalonych w specjalnej instrukcji K.C.S.P. oraz zapoznaje się z wszelkimi okolicznościami, które mogłyby mieć wpływ na przebieg wypadku;
- 4) dla każdego wypadku lotniczego rzeczoznawca placówki okręgowej K.C.S.P. sporządza szczegółowy protokół na przepisanych formularzach (w/g zał. Nr. 2 i 3) oraz wystawia świadectwo oględzin statku powietrznego (zał. 4 i 5), z podaniem stopnia uszkodzenia oraz wniosku co do naprawy lub kasacji;
- 5) pełny protokół badania wypadku wraz z załączonym świadectwem oględzin rzeczoznawca placówki okręgowej K.C.S.P. przesyła natychmiast do Centrali K.C.S.P. i Komisji Badania Wypadków Lotniczych przy Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, a w przypadku, o którym mowa w § 8 ust. 3, także władzom wojskowym (Dowódca Wojsk Lotniczych), zatrzymując odpis u siebie; ponadto świadectwo oględzin przesyła również do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji dla rejestru statków powietrznych, przy czym w tym świadectwie należy określić wypadek, wskazując datę i miejsce wypadku oraz nazwisko pilota;
- 6) do czasu wyjaśnienia sprawy w wypadkach, które według przeświadczenia rzeczoznawcy placówki okręgowej K.C.S.P. zaszły z winy pilota lub instruktora, rzeczoznawca K.C.S.P. odbiera pilotowi względnie instruktorowi licencję, przysyłając ją do Ministerstwa Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego);
- 7) rzeczoznawca placówki okręgowej K.C.S.P. wydaje dyspozycję co do zmiany miejsca położenia uszkodzonego statku powietrznego;
- 8) dla celów statystycznych rzeczoznawcy placówek okręgów K.C.S.P. prowadzą bieżącą ewidencję wypadków lotniczych, niezależnie od tego ogólną ewidencję prowadzi centrala K.C.S.P.

2. Osoba, która według przypuszczenia rzeczoznawcy placówki okręgowej K.C.S.P. ponosi odpowiedzialność za wypadek, winna być w miarę możliwości obecna przy przeprowadzeniu dochodzenia.

§ 10. Do Komisji Badania Wypadków Lotniczych w Departamencie Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji należy:

- 1) badanie akt i dochodzeń pod względem formalno-prawnym i merytorycznym;
- 2) opiniowanie sposobów i wyników przeprowadzonych dochodzeń przez okręg K.C.S.P.;
- 3) opiniowanie na podstawie posiadanego materiału o rodzaju i stopniu winy osoby, która spowodowała wypadek, oraz o rodzaju i stopniu kary w zakresie przyznanym przez prawo władzom lotniczym;
- 4) ustalanie dla użytku władz lotniczych przyczyn wypadku oraz skutków wypadku w zakresie strat w ludziach i sprzęcie;
- 5) opracowywanie wniosków oraz projektów zarządzeń mających na celu zapobieganie wypadkom lotniczym;
- 6) prowadzenie ewidencji i statystyki wypadków lotniczych.

§ 11. 1. W celu osiągnięcia zadań określonych w § 10 Komisja Badania Wypadków Lotniczych:

- 1) może przeprowadzać badania wypadków drogą oględzin, przesłuchiwania świadków, zbierania dokumentów i innych materiałów mogących przyczynić się do wyjaśnienia przyczyn wypadku, może powoływać rzeczoznawców, przedstawiać wnioski o przeprowadzenie badania lekarskiego członków załogi, badania techniczne materiałów i t.p., jeżeli uzna to za konieczne;
- 2) może udać się na miejsce wypadku w komplecie lub delegować jednego albo kilku swych członków dla przeprowadzenia badań i utrwalenia ich w protokole; może jednak poprzestać na badaniu tego wypadku przez rzeczoznawcę okręgu K.C.S.P., jeżeli przewodniczący Komisji uzna to za wystarczające, biorąc pod uwagę okoliczności wypadku;
- 3) zawiadamia o wypadku właściciela lub użytkownika statku powietrznego, jeżeli posiadają oni siedzibę poza terytorium Państwa; jeżeli Państwo przynależności statku powietrznego wyrazi prośbę o dopuszczenie do udziału w prowadzonym dochodzeniu, Komisja po uzgodnieniu z Ministerstwem Spraw Zagranicznych dopuści przedstawicieli tego Państwa do roli obserwatora.
2. Całość dochodzeń i badań winna zmierzać do zebrania możliwie najobfitszego i najbardziej rzeczowego materiału, któryby mógł stanowić dostatecznie silną podstawę do wysnucia potrzebnych wniosków.
3. Szczegółowy sposób prowadzenia dochodzeń przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych oraz warunki podejmowania przez nią decyzji ustala regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji.
4. Jeżeli Komisja Badania Wypadków Lotniczych wydaje opinię o winie, obowiązana jest uprzednio wysłuchać wyjaśnień osoby, której opinia ma dotyczyć. Obowiązuje przy tym zbadanie szczególnie staranne, czy wina była wynikiem złej woli, niedbalstwa, lekkomyślności, pijaństwa, nieprzestrzegania względnie nieznanomości obowiązujących przepisów lub instrukcji, ze stwierdzeniem przy tym, czy nieznanomość pochodzi z niechęci obwinionego do przyswojenia ich sobie, czy też niepodania tych przepisów do wiadomości przez przełożonych. Należy również stwierdzić, czy na zachowanie się w ten sposób miało wpływ przemęczenie, lub inne podobne okoliczności.
5. Komisja Badania Wypadków Lotniczych sporządza protokół końcowy z badania wypadku w ciągu miesiąca od dnia wypadku z tym zastrzeżeniem, że jeżeli w wyniku wniosków Komisji ma się wykonać dodatkowe próby i badania techniczne, ostateczny wynik badania wypadku lotniczego może być uzupełniony niezwłocznie po zakończeniu tych prób dodatkowych.
6. Komisja Badania Wypadków Lotniczych prowadzi statystykę wypadków lotniczych. Zestawienia statystyczne wykonane za ubiegły rok kalendarzowy przedstawia się Ministrowi Komunikacji do 1 marca każdego roku.

§ 12. Akta dochodzeń przechowuje w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji sekretarz Komisji Badania Wypadków Lotniczych, który prowadzi ich ewidencję i jest odpowiedzialny za ich kompletność oraz zabezpieczenie przed ewentualnym wglądem osób niepowołanych. Wszelkie sprawy związane z dochodzeniami należy traktować jako poufne. Mogą one być dostępne jedynie osobom uprawnionym z urzędu do posługiwania się aktami wypadków lotniczych, oprócz tego prawo wglądu do tych akt posiadają: Biuro Kontroli przy Radzie Państwa, Główna Inspekcja Komunikacji, władze sądowe i prokuratorskie, władze bezpieczeństwa publicznego i wojskowe władze lotnicze.

§ 13. W badaniu wypadków polskich statków powietrznych, które zaszły na terytorium innego Państwa, współdziała Komisja Badania Wypadków Lotniczych, w ramach określonych umowami międzynarodowymi, lub ustalonymi w tym zakresie zwyczajami międzynarodowymi, zachowując w miarę możliwości zasady wyrażone w niniejszej Instrukcji.

§ 14. 1. Uszkodzenia statków powietrznych, nie objęte określeniem wypadku lotniczego zawartym w § 1, należy natychmiast po przybyciu na lotnisko zgłosić zawiadowcy portu lotniczego, a statek poddać oględzinom rzeczoznawcy okręgu K.C.S.P.

2. Uszkodzenia szybowców spowodowane wypadkiem, nie objętym określeniem wypadku lotniczego zawartym w § 1, bada K.C.S.P. przy normalnych oględzinach szybowców, jednak pilot oraz instruktor są odpowiedzialni za dokonanie natychmiastowego meldunku o zaszłym wypadku na formularzu według załącznika Nr 1 do okręgu K.C.S.P.

§ 15. Instrukcja niniejsza wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia w Monitorze Polskim. Z tym dniem tracą moc obowiązującą wszystkie okólniki wydane w zakresie objętym niniejszą Instrukcją.

MINISTER KOMUNIKACJI:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ:

MINISTER ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ:

MINISTER BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO:

J. Rabanewski

Michał Żymierski

Marszałek Polski

W. Wojski

St. Radkiewicz

Wykonanie na papierze koloru różowego

Załącznik Nr. 1 do Instrukcji Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1949 r.

Meldunek o wypadku lotniczym

samolot-szybowiec **Sp.**

Nazwisko:
 Nadal: Data
 Godzina:

Nazwisko:
 Odebrał: Data
 Godzina:

I. Meldujący ośrodek:

II. Wypadek: Miejsce:
 (dokładnie określić)
 Data: Godz.

III. Statek powietrzny: Typ: SP-..... Nr. fabr.

Użytkownik:

Port macierzysty:

IVa Załoga:	N a z w i s k o:	Jedn. służbowa wzgl. zawód	Bez obrażeń	R a n n i		Zabici
				lekko	ciężko	
1
2
3
IVb Inne osoby:
1
2
3
4
5
6

V. Warunki meteorologiczne:

VI. Przebieg wypadku (rodzaj uszkodzenia statku powietrznego)

Procent uszkodzenia:

VII. Przypuszczalna przyczyna wypadku:

VIII. Nazwisko rzeczoznawcy RCSP
 prowadzącego badania wstępne:

Okręg — adres — telefon.

UWAGA. Strona pierwsza formularza posiadać musi nadruk w postaci czerwonego pasa szer. 15 mm., biegnącego ukośnie od lewego dolnego rogu formularza do rogu prawego górnego.

Strona pierwsza

Wykonanie na papierze koloru kremowego. Załącznik Nr. 2 do Instrukcji Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1949 r.

P O U F N E !

Protokół badań wypadku samolotu SP-

Stopień obrażeń — uszkodzenia: lekkie — średnie — ciężkie — śmiertelne — naprawa — kasacja.

1. Data wypadku: Godz.

2. Miejsce wypadku: Gmina

Powiat: Stacja kolej: Posterunek M. O.

Województwo Okręg KCSP

3. Nazwisko i imię pilota

Data urodzenia Miejsce urodzenia

Adres Organizacja

Stopień wykształcenia

Uprawnienia — licencja

Data licencji Nr Ważna do

Data ostatniego świadectwa lekarskiego Ważne do

Data uzyskania ostatniego stopnia wykształcenia

Na jakich typach latał?

Ilość wylatanych godzin: na dwusterze samodzielnie

Ilość lotów w dniu wypadku Ostatni start przed dniem wypadku

Ilość lotów na typie samolotu, na którym nastąpił wypadek

Następstwa wypadku	Nazwisko	Jednostka służbowa: uzgl. zawód	Bez obrażeń	Ranni		Zabici
				lekko	ciężko	
Załoga:	1 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	2 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	3 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	4 .....	.....	.....	.....	.....	.....
Inne osoby:	1 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	2 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	3 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	4 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	5 .....	.....	.....	.....	.....	.....
	6 .....	.....	.....	.....	.....	.....

Rodzaj obrażeń:

4. Samolot SP: Użytkownik: Port macierzysty:

a) Typ samolotu: Nazwa: Rok budowy:

Wytwórnia: Nr fabryczny:

Data ostatnich oględzin: Rzecznik KCSP: Okręg:

Urzędowo dopuszczony do lotów: do dnia:

Ograniczenia w lotach:

b) Uszkodzenia w wypadku (wg załącz. świadectwa oględzin wypadku z dnia

Procent uszkodzenia:

5. Odpowiedzialny mechanik

Ostatnich czynności okresowych dokonano dnia

UWAGA. Strona pierwsza formularza posiadać musi nadruk w postaci czerwonego pasa szer. 15 mm, biegnącego ukośnie od lewego dolnego rogu formularza do rogu prawego górnego.

6. Odpowiedzialny instruktor

Rodzaj licencji..... Nr licencji..... Data wystawienia.....

Czy dopuszczony do prowadzenia lotów, przy których nastąpił wypadek?.....

7. Lotnisko — lądowisko: czy zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji?.....

8. Zadanie lotu: lot szkolny — lot ćwiczebny — akrobacja — przelot
(Nieodpowiednie skreślić) (podać trasę)

Godzina startu

9. Dane dotyczące warunków meteorologicznych i terenowych:

a) Pogoda: chmury — pokrycie nieba...../10, pułap..... m, widoczność..... km

Wiatr: szybkość m/sek, kierunek.....

Opady..... burzliwość atmosfery....., podmuchy..... m/sek

b) Ukształtowanie terenu

10. Opis przebiegu wypadku (dołączyć zeznania załogi i świadków według obowiązującego wzoru, szkic terenu, fotografie):

Załączniki: Szkice sytuacyjne załączono — nie załączono

Zdjęcia fotograf. załączono — nie załączono

Zeznania świadków załączono — nie załączono

11. Przypuszczalna przyczyna pośrednia i bezpośrednia wypadku: Błędy obsługi — brak orientacji — atmosferyczne — usterki techniczne — braki w wyszkoleniu pilota — błąd pilotażu — brak dyscypliny — niewyudumaczone

a) przypuszczalna przyczyna bezpośrednia wypadku.....

b) przypuszczalne przyczyny pośrednie wypadku.....

12. Stanowisko i wnioski rzeczoznawcy KCSP:

Ilość załączników

W razie potrzeby pkt. 10-11-12
wzszeregzyć na osobnych arkuszach)

O t r z y m u j ą :

M.K.D.L.C. — Komisja Badań

Wypadków Lotniczych

Centrala K.C.S.P.

Podpis rzeczoznawcy, przeprowadzającego badania

Strona pierwsza

Załącznik Nr 3 do Instrukcji Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1949 r.

POUFNE!

Protokół badań wypadku szybowca SP-

Stopień obrażeń — uszkodzenia: lekkie — średnie — ciężkie — śmiertelne — naprawa — kasacja.

- Data wypadku: Godz.
- Miejsce wypadku: Gmina
 Powiat Stacja kolej. Posterunek M. O.
 Województwo Okręg KCSP
- Nazwisko i imię pilota:
 Data urodzenia Miejsce urodzenia
 Adres Organizacja
 Stopień wykształcenia
 Uprawnienia — licencja
 Data licencji Nr Ważna do
 Data ostatniego świadectwa lekarskiego Ważne do
 Data uzyskania ostatniego stopnia wykształcenia
 Na jakich typach latał?
 Ilość wylatanych godzin: z gumy , za wyciągarką , za samolotem
 Ilość wzlotów w dniu wypadku Ostatni start przed dniem wypadku
 Ilość lotów na typie szybowca, na którym nastąpił wypadek

Następstwa wypadku	N a z w i s k o	Jednostka służbowa wzgl. zawód	Bez obrażeń	Ranni		Zabici
				lekkie	ciężko	
Załoga:						
Pilot						
Pasażer-uczeń						
Obsługa start.						
Inne osoby:						

Rodzaj obrażeń:

- Szybowiec SP- Użytkownik Port macierzysty
 a) Typ szybowca Nazwa Rok budowy
 Wytwórnia Nr fabryczny
 Data ostatnich oględzin Rzeczoznawca KCSP Okręg
 Urzędowo dopuszczony do lotów: z lin wzlotowych, bloczka, wyciągarki, ciągnionych za samolotem, akrobacyjnych
 do dnia
 Ograniczenia w lotach
- Uszkodzenia w wypadku (wg załącz. świadectwa oględzin wypadku z dn.)
 Procent uszkodzenia
- a) Rodzaj startu: z lin wzlotowych, bloczek, wyciągarka, samolot
 b) Obsługa startowa przy linach: 2 × ludzi
 c) Wyciągarka: typ SP- dopuszczona do pracy do dnia
 d) Samolot: typ SP- dopuszczony do lotów do dnia
 e) Obsługa wyciągarki wzgl. pilot samolotu ciągowego
 Upoważnienie instruktorskie, wystawione dnia

UWAGA. Strona pierwsza formularza posiadać musi nadruk w postaci czerwonego pasa szer. 15 mm., biegnącego ukośnie od lewego dolnego rogu formularza do rogu prawego górnego.

Strona odwrotna

6. Odpowiedzialny instruktor
 Rodzaj licencji..... Nr licencji..... Data wystawienia.....
 Czy dopuszczony do prowadzenia lotów, przy których nastąpił wypadek?.....

7. Teren wzlotów: czy zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji?.....

8. Zadanie lotu: skok, lot ślizgowy, lot żaglowy, lot burzowy, lot w chmurze, lot termiczny, akrobacja, wzlot za wyciągarką, przelot, wzlot za samolotem (nieodpowiednie skreślić).

Godzina startu..... Trasa przelotu.....

9. Dane dotyczące warunków meteorologicznych i terenowych:

a) Pogoda: chmury — pokrycie nieba..... 10, pułap..... m, widoczność..... km.

Wiatr: szybkość..... m/sek, kierunek.....

Opady....., burzliwość atmosfery....., podmuchy..... m/sek

b) Ukształtowanie terenu.....

10. Opis przebiegu wypadku (dołączyć zeznania załogi i świadków według obowiązującego wzoru, szkic terenu, fotografie):.....

Załączniki: Szkice sytuacyjne załączono — nie załączono

Zdjęcia fotograf. załączono — nie załączono

Zeznania świadków załączono — nie załączono

11. Przypuszczalna przyczyna pośrednia i bezpośrednia wypadku: Błędy obsługi — brak orientacji — atmosferyczne — usterki mechaniczne — braki w wyszkoleniu pilota — błąd pilotażu — brak dyscypliny — niewytłumaczone

a) przypuszczalna przyczyna bezpośrednia wypadku.....

b) przypuszczalne przyczyny pośrednie wypadku.....

12. Stanowisko i wnioski rzeczoznawcy KCSP.:

Ilość załączników

(W razie potrzeby pkt. 10-11-12 rozszerzyć na osobnych arkuszach)

O trzymują:

M.K.D.L.C. — Komisja Badań
 Wypadków Lotniczych

Centrala K.C.S.P.

Podpis i pieczęć rzeczoznawcy, prowadzącego badania.

Adres, nr telefonu, data

Wykonanie na papierze koloru seledynowego.

Załącznik Nr 4 do Instrukcji Ministra Komunikacji
z dnia 25 marca 1949 r.Ministerstwo Komunikacji
Departament Lotnictwa Cywilnego
Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych**Świadectwo
ogledzin samolotu**

Znaki rejestracyjne:

Okręg

Ogledziny, budowy, okresowe, naprawy, specjalne

SP-

Właściciel samolotu:

Użytkownik samolotu

Samolot: Typ: Seria: Numer fabryczny:

Kategoria: Podkategoria:

Nazwa wytwórni: Miejsce: Rok budowy:

Napęd: Silniki: { Typ — wytwórnia:
Numery fabryczne: lewy prawyŚmigła: { Typ — wytwórnia:
Numery fabryczne: lewy prawyZbiorniki: { Paliwo: ilość Olej: ilość
pojemność kg — ltr pojemność kg — ltr

Ciężary: Ciężar własny kg, Ciężar ładunku kg, Ciężar całkowity dopuszczalny kg.

Najwyżej dopuszczalna ilość pasażerów Niezbędna ilość załogi

Samolot: Ilość godzin pracy od ost. ogledzin od ost. naprawy gł. całkowita

Silnik prawy: Ilość godzin pracy od ost. ogledzin od ost. naprawy gł. całkowita

Silnik lewy: Ilość godzin pracy od ost. ogledzin od ost. naprawy gł. całkowita

ZASTRZEŻENIA:

Ogledziny dotyczyły: uskrzydlenia — kadłuba — usterzenia — podwozia — podłódzia — sterownicy — zespołu napędowego — regulacji samolotu — wyważenia — osprzętu.

Załączniki:

Wypadki i naprawy od ostatnich ogledzin:

Braki stwierdzono w obecności użytkownika dając odpowiednie zarządzenia

Lot próbny: Data Odlot godz. Lądowanie godz.

Czas lotu: Pilot Uwagi:

Załącznik: Zastrzeżenia:

Zbadano dokumenty samolotu:

Data poprzednich ogledzin Data następnych ogledzin

Ocena Stan samolotu

U w a g i :

M. K. — D. L. C.

Otrzymują: M. K. — D. L. C.
Kierownik K. C. S. P.
Użytkownik

(miejsce i data ogledzin)

(podpis i pieczęć rzeczoznawcy lotniczego)

Wpłynęło

Uwagi

Podpis

Wykonanie na papierze koloru kremowego.

Załącznik Nr 5 do Instrukcji Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1949 r.

Ministerstwo Komunikacji
Departament Lotnictwa Cywilnego
Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych

Świadectwo
ogłędzin szybowca
Ogłędziny budowy, okresowe, naprawy. specjalne

Znaki rejestracyjne:

SP-

Okręg

Typ szybowca..... nazwa..... nr typu.....

Wytwórnia..... nr fabryczny..... rok budowy.....

Właściciel

Użytkownik

Szybowisko

Ilość godzin (startów) od ostatnich ogłędzin	Ciężar własny	kg
Ilość godzin (startów) od ostatniej naprawy	Ciężar ładunku	kg
Ilość godzin (startów) lotu całkowita	Ciężar całkowity	kg

Zastrzeżenia:

Ogłędziny dotyczyły: Uskrzydlenia i usterzenia — kadłuba i urządzenia do lądowania — sterownic — wyposażenia i osprzętu

Wypadki i naprawy od ostatnich ogłędzin

Braki stwierdzono w obecności użytkownika, dając odpowiednie zarządzenia.

Zbadano dokumenty szybowca

Data poprzednich ogłędzin..... Data następnych ogłędzin.....

Ocena..... Stan szybowca

U w a g i :

Otrzymują:

M. K. D. L. C.
Centrala K. C. S. P.
Okręg rzeczoznawcy
Użytkownik

(miejsce i data ogłędzin)

(podpis i pieczęć rzeczoznawcy lotniczego)

M. K. D. L. C.

Wpłynęło

Uwagi

Podpis