1919

KONFERENCJA LOTNO-TECHNICZNA I BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2015

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

Lista obecności

Rejestracja osób na Konferencję Bezpieczeństwa Lotniczego 2015

Wymagania:

- obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony przed działaniami terrorystycznymi i ekstremistycznymi,

- Programu Ochrony Lotniska

Lista obecności - oświadczenie

Oświadczam:

- zapoznałem się z informacjami przedstawionymi na Konferencji BL Aeroklubu Poznańskiego 2015,
- zobowiązuję się do wykonywania lotów zgodnie z zasadami ogłoszonymi na Konferencji BL 2015,
- w przypadku nieprzestrzegania zasad wykonywania lotów, przyjmuję do wiadomości, że Zarządzający lotniskiem Poznań/Kobylnica EPPK może wprowadzić zakaz korzystania z w/w lotniska i lądowiska,

Właściciele statków powietrznych lub piloci niezrzeszeni zobowiązują się do:

- podpisania oświadczenia/porozumienia w sprawie zasad prowadzenia operacji lotniczych z EPPK i EPPB oraz obowiązku posiadania KWT z wykonywania lotów na w/w lotnisku i lądowisku w terminie do **15.04.2015** (dotyczy osób, które nie podpisały oświadczenia w latach ubiegłych)

Część I – dla wszystkich zgromadzonych osób

Część II – dla członków wykonujących loty na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego

Część III – dla pilotów wykonujących loty w ramach certyfikatu AOC i AWC

Prezentacja będzie do pobrania ze strony www.aeroklub.poznan.pl

Tematy:

Część I

1. **Analiza bezpieczeństwa w roku 2014 – definicje, statystyki**

Przerwa – 10 min

2. **Zasady wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK**
3. **Zasady planowania lotów**
4. **Coroczna kontrola znajomości zasad wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK**

Przerwa – 10 min

Tematy:

Część II - dla członków wykonujących loty na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego

1. Zasady pobierania sprzętu Aeroklubu Poznańskiego
2. Zmiany w zasadach wypełniania PDT + MEL i HIL

Kadra

Piotr Haberland	dyrektor
Krzysztof Maciejewski	zastępca dyrektora
Krzysztof Sałkowski	kierownik szkolenia HT
Anna Chudyk	asystentka dyrektora
Joanna Jabłońska	public relations
Jan Przybył	instruktor samolotowy
Magdalena Stróżyk	instruktor
Paulina Matecka	instruktor
Piotr Halt	szef techniczny
Wojciech Muszyński	zastępca szefa technicznego
Paweł Antkowiak	asystent techniczny
Marek Leliński	mechanik samolotowy
Adam Kulka	mechanik samolotowy

Część I

1. Analiza bezpieczeństwa w roku 2014 definicje, statystyka

Wypadkiem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które zaistniało od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na jego pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu statku powietrznego przez wszystkie osoby znajdujące się na nim oraz podczas którego jakakolwiek osoba doznała, co najmniej poważnych uszkodzeń ciała lub statek powietrzny został uszkodzony lub nastąpiło zniszczenie jego konstrukcji albo statek powietrzny zaginął i nie został odnaleziony, a urzędowe jego poszukiwania zostały odwołane lub statek powietrzny znajduje się w miejscu, do którego dostęp nie jest możliwy.

Incydentem lotniczym jest zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego inne niż wypadek lotniczy, które ma lub mogłoby mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo lotów zaistniałe od chwili, gdy jakakolwiek osoba weszła na pokład z zamiarem wykonania lotu, do chwili opuszczenia pokładu SP przez wszystkie osoby znajdujące się na nim.

Wypadkiem lotniczym nie jest:

1) zdarzenie, podczas którego uszkodzenia ciała powstały z przyczyn naturalnych, wywołanych przez poszkodowanego lub inne osoby,

2) zdarzenie, podczas którego osoby doznały uszkodzeń ciała, jeżeli uszkodzeń tych doznali pasażerowie nieuprawnieni do przebywania na pokładzie, ukrywający się w miejscach, do których zwykle zamknięty jest dostęp dla pasażerów i członków załogi lub przebywający w miejscach, nieprzeznaczonych dla pasażerów oraz członków załogi,

3) zdarzenie, podczas którego nastąpiła przerwa w pracy lub uszkodzenie silnika (niewymagające jego naprawy w zakładzie remontowym lub produkcyjnym), 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 statku powietrznego posiada niewielkie wgniecenia albo przebicia oraz inne uszkodzenie statku powietrznego, niestwarzające zagrożenia dla zdrowia lub życia.

Zawiadomienie o wypadku /incydencie/ lotniczym

Zgodnie z paragrafem 2.3 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225 z dnia 27 lutego 2007 r.) „Zgłoszenie zdarzenia lotniczego" powinno zawierać informacje wyszczególnione odpowiednio w formularzach poniżej:

1. **UŻYTKOWNICY WSZYSTKICH STATKÓW POWIETRZNYCH** *(samoloty, śmigłowce, szybowce, balony, ultralighty, lotnie, motolotnie, paralotnie, paralotnie z nap., spadochrony, inne)*

2. **SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS)**

3. **ZDARZENIA ZWIĄZANE Z PTAKAMI** *(użytkownicy wszystkich SP)*

4. **TECHNICZNE** *(organizacje projektujące, produkcyjne, obsług technicznych i zarządzających ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) oraz obsługi naziemnej (AHAC))*

1. Użytkownicy statków powietrznych, organy służb ruchu lotniczego i zarządzający lotniskami są zobowiązani powiadamiać PKBWL o wypadkach i incydentach lotniczych, niezależnie od ich badania we własnym zakresie.

2. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego może być dokonane przy użyciu każdego dostępnego środka łączności nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

PKBWL - fax: +48 22 630 11 17

E - mail: pkbwl@mir.gov.pl

Tel. Alarmowy: +48 500 233 233

Jaki jest cel badania zdarzeń w lotnictwie ?

Celem badania <u>nie jest</u> orzekanie o winie i odpowiedzialności

Jedynym celem prowadzenia badań zdarzeń lotniczych jest profilaktyka bezpieczeństwa lotów

Co powinniśmy zgłaszać:

- manewry unikania zderzeń, zderzenia na pasie i w powietrzu (zwierzęta, ptaki)

- lądowania poza pasem

- wypadnięcia z pasa

- starty przerwane

- krytycznie mała ilość paliwa

- utrata kontroli nad sterowaniem

- pożary

- awarie zespołu napędowego

- lądowania zapobiegawcze, awaryjne - przymusowe

Biuletyny Bezpieczeństwa Lotniczego:

-wszyscy członkowie sekcji specjalnościowych oraz instruktorzy Ośrodka Szkolenia zobligowani są do zapoznania się z ich treścią,

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Działamy na rzecz bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce

Zarządz. bezpieczeństwem
Operacje lotnicze
Lotniska
Technika lotnicza
Żegluga powietrzna
Personel lotniczy
Regulacja rynku
Prawa pasażera i ułatwienia
Ochrona

bip

Vademecum Klienta

Zarządzanie bezpieczeństwem

Pokazy lotnicze

Powiadamianie o zdarzeniach lotniczych

Formularze sprawozdań

Kontakt

Podkategorie

- Program bezpieczeństwa
- Informacje o zdarzeniach lotniczych
- Krajowe Konferencje Bezpieczeństwa Lotów
- Biuletyny informacyjne
- Komunikaty Prezesa ULC - zdarzenia lotnicze
- Standardy SMS

17-01-2014

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, do której zadań należy badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych, w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz przedsięwzięcia – na podstawie wyników tych badań – odpowiednich środków dla zapobiegania wypadkom w przyszłości.

Całą dobę czynny jest telefon alarmowy 500 233 233 do wykorzystania wyłącznie w przypadku powiadamiania o wypadku lotniczym.

Sekretariat PKBWL czynny od poniedziałku do piątku w godzinach 8.15-16.15
telefon 22 630 11 31, 22 630 11 44
faks 22 630 11 17
e-mail: pkbwl@mir.gov.pl

Adres:
Państwowa Komisja
Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Fundusze Europejskie 2014 - 2020
Fundusze Europejskie 2007-2013
Mapa Dotacji UE
Polska 2020
Średniookresowa Strategia Rozwoju

Strona główna | O nas | Zgłoszenia | Dobra praktyka | Wydarzenia | Podziel się doświadczeniem | English

Cel systemu

System dotyczy wyłącznie zdarzeń, zagrożeń, pomysłów związanych z bezpieczeństwem latania. Służy on podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa poprzez informowanie środowiska lotniczego o zagrożeniach.

Kto może do nas zadzwonić?
Każdy, kto jest związany z lotnictwem zachowując anonimowość.

Jak dokonać zgłoszenia

- Skorzystaj z formularza kontaktowego
- Pisz na adres przeznaczony do składania zgłoszeń: **info@latajmybezpiecznie.org**
- Dzwoń - nagraj zgłoszenie na naszą automatyczną sekretarkę: nr tel. **+48 608 003 343**

Poufność

Ochrona poufności danych osób nadsyłających zgłoszenia jest dla nas priorytetem. Zdajemy sobie sprawę, że system będzie działał tak długo, jak długo będzie darzony zaufaniem środowiska lotniczego. Dane osób zgłaszających są przechowywane przez okres, w którym konieczny jest kontakt z nimi w celu uściślenia spraw związanych ze zgłoszeniem. Dane zgłaszającego nie są umieszczane w bazie danych ani w żadnych publikacjach Zespołu.

Aktualności

Dron w CTR EPKK

środa, 11 marca 2015 13:24

To znak czasów, że Zespół, otrzymuje coraz więcej Zgłoszeń związanych z lotami dronów. Staramy się zajmować wyłącznie tymi z pogranicza latania dronowego i latania z pilotem na pokładzie, gdzie konsekwencje kolizji dla tego drugiego będą zdecydowanie poważniejsze. Tym razem dostaliśmy zgłoszenie dotyczące latania dronem w przestrzeni kontrolowanej lotniska Kraków Balice. Film zdaje się być dowodem niepodważalnym naruszenia przepisów lotniczych. Czy jednak na pewno...? Zapraszamy do lektury.

Dokumenty związane z Bezpieczeństwem Lotniczym:

- Konwencja chicagowska i Załącznik nr 13 Badanie wypadków i incydentów lotniczych i Załącznik nr 19 Zarządzanie bezpieczeństwem
-Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 29 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im, oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE
-Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 – stosuje się od dnia 15 listopada 2015
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE
-Dyrektywa nr 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego
-Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie współpracy Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych
- Zarządzenie nr 57 Ministra Infrastruktury z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
- STANAG 3531 Badanie i raportowanie wypadków i incydentów wojskowych statków powietrznych, rakiet, i/lub bezzałogowych wojskowych statków powietrznych wyd. 9 (2013)

NIEETATOWY ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO (ZBL)

Przewodniczący: Wojciech Nowaczyk

Statystyki i omówienie wypadków w sezonie 2014 na podstawie materiałów przygotowanych przez PKBWL

Liczba zdarzeń zgłoszonych do PKBWL w 2014 r. (w porównaniu do lat ubiegłych)

ROK	Zdarzenia	w tym:				
		Wypadki /PKBWL/użytkownik	wypadki ze skutkiem śmiertelnym	Poważne incydenty	Incydenty/ nadzór	Zdarzenia pozostałe[1]
2003	203	93	14	2	108	-
2004	314	98	16	15	201	-
2005	297	75	10	37	185	-
2006	378	100	16	16	262	-
2007	764	85	19	16	419	244
2008	961	76	7	11	479	397
2009	1089	106	16	17	593	371
2010	1437	70	11	11	687	669
2011	1574	94	23	13	628	839
2012	1690	89	12	22	629	950
2013	1980	104 / 50 / 24	12	13	923/523	940
2014	**2265**	**104/38/51**	**14**	**25**	**1266/682**	**859**

[1] Zdarzenia pozostałe są rejestrowane w rejestrze i badane przez wskazany podmiot bez nadzoru PKBWL.

ZAGROŻENIA w GA

- **Wykonywanie lotów VFR poniżej minimów**
- **Niewłaściwa analiza pogody**
- **Niewłaściwa analiza osiągów**
- **Niewykonywanie przeglądów przedlotowych**
- **Obniżający się poziom szkolenia lub brak instruktorów**
- **Naruszenia aktywnych stref TSA, MATZ i CTR**

ZAGROŻENIA w GA

- **Zderzenia szybowców podczas zawodów**
- **Zderzenie lub zbliżenia na kręgu nadlotniskowym**
- **Używanie do wywozu skoczków samolotów spoza polskiego nadzoru nad systemem**
- **Przeciągnięcia podczas lotów na małej wysokości**
- **Usterki techniczne „wiekowych” samolotów**
- **Statki powietrzne eksploatowane poza nadzorem**

Zderzenia szybowców w powietrzu

2 kolizje dzień po dniu podczas zawodów szybowcowych w Pile. Jedna osoba nie żyje, cztery szybowce zniszczone.

Zderzenie podczas zawodów w Ostrowie Wielkopolskim
Jeden szybowiec poważnie uszkodzony, bez ofiar.

Dlaczego?

1. Brak należytej obserwacji przestrzeni wokół szybowca
2. FLARM nie rozwiązuje problemu ostrzegania przed zaniżeniem separacji
3. Za dużo „elektronicznych zabawek” w kabinie powoduje rozproszenie uwagi

Minima dot. lotów szybowców w kominie termicznym są fikcją.

Jeżeli nie będzie poprawy w tym zakresie to PKBWL wystąpi do ULC o nałożenie obowiązku na każdego organizatora zawodów sprawdzania po każdej konkurencji na podstawie logów, czy nie doszło do zaniżenia separacji w krążeniu, co będzie podstawą do dyskwalifikacji zawodnika w danej konkurencji.

Oczywiście mamy świadomość że skutecznie zabije to rywalizację sportową, ale może nie zabije więcej lotników (PKBWL)

Dwie Cessny, Radom 9 lipca 2014r. godz. 11:55

Starty odbywały się na kierunku 050 i obowiązywał krąg nadlotniskowy w lewo. Około godziny 11:30 wystartował samolot nr 2 do strefy nr 1 usytuowanej na północy wschód od lotniska w odległości ok 7 km. O godzinie 11:52 załoga samolotu nr 2 poinformowała, że zakończyła zadanie w strefie. Osoba kierująca lotami przekazała załodze informację, że miejscem wejścia w krąg jest pozycja z wiatrem i prośbę o zgłoszenie tej pozycji.

Około godziny 11:53 wystartowała załoga samolotu nr 1 wykonując standardowy krąg nadlotniskowy. Samolot pilotowany był przez ucznia. Podczas wykonywania drugiego zakretu instruktor, po podniesieniu prawego skrzydła do góry, zauważył w odległości ok 50 m zbiżający się z kierunku odchylonego od osi samolotu w prawo o ok 15º inny samolot. Instruktor natychmiast przejął stery i znacznie zwiększył przechylenie w zakręcie do pozycji skrzydeł w pionie. Pomimo wykonania tego manewru nastąpiło zderzenie samolotów w powietrzu na wysokości ok 800 – 900 stóp AGL. Samolot nr 1 wszedł w korkociąg, z którego instruktor wyprowadził na wysokości ok 150 stóp AGL i wylądował awaryjnie w terenie przygodnym. Lądowanie zakończyło się kapotażem. Instruktor i uczeń nie odnieśli obrażeń i o własnych siłach opuścili samolot.

Samolot 1: Podczas zderzenia przednie podwozie zostało wyłamane w lewą stronę. Drzwi po prawej stronie zostały wgniecione. Stwierdzono ślady farby z samolotu nr 2 po prawej stronie samolotu nr 1 na widelcu podwozia przedniego, masce silnika i u nasady zastrzału. Na śmigle samolotu nr 1 stwierdzono wgniecenia świadczące o kontakcie z twardymi przedmiotami.

Samolot 2: Po zderzeniu samolot spadł w pozycji plecowej do stawu hodowlanego. W wyniku upadku samolotu instruktor i uczeń ponieśli śmierć. W samolocie stwierdzono brak poszycia części tylnej kadłuba przed usterzeniem pionowym i brak prawej połówki usterzenia poziomego.

Samolot Piper PA31-P Navajo

5 lipca 2014 r. Topolów, gm.Mykanów

Ustalenia Komisji

- Ósmy lot tego samolotu w tym dniu. Na jego pokładzie, prócz pilota, znajdowało się 11 innych osób: 7 skoczków spadochronowych, 2 pilotów tandemów i 2 pasażerów tandemów
- Według jedynego świadka ocalałego z wypadku, start początkowo przebiegał normalnie, jednak po krótkim czasie, w jego ocenie na wysokości około 100 m dał się wyczuć spadek mocy i brak wznoszenia
- Obecni na pokładzie przyjęli przewidzianą na taką okoliczność pozycję ciała, zaraz potem nastąpił przechył i uderzenie
- Samolot, przebywszy ok.4200 m od progu pasa, przy znacznym kącie pochylenia i przechylenia, końcówką lewego skrzydła uderzył w konar starej jabłoni, odłamując go, odłamaniu uległa także końcówka lewego skrzydła z lotką. Nastąpiło przy tym oderwanie obu śmigieł (prawe śmigło zostało odnalezione w położeniu zachorągiewkowanym) i oderwanie mocowań kadłuba do skrzydeł. Samolot upadł „na brzuch”, zachowując nadany zderzeniem obrót w lewo z jednoczesnym przemieszczeniem.

Ustalenia Komisji

- Zawadził przy tym prawym statecznikiem poziomym o ziemię, co ostatecznie doprowadziło do oderwania kadłuba od skrzydeł i jego przewrócenia na prawy bok, w wyniku czego drzwi wejściowe znalazły się „u góry”
- Oderwaniu uległ także prawy statecznik poziomy. Nastąpił znaczny wyciek paliwa z uszkodzonych zbiorników skrzydłowych i wkrótce potem pożar, który objął lewe skrzydło, częściowo lewy silnik i kadłub prócz części tylnej oraz częściowo prawy silnik i prawe skrzydło w strefie zbiorników paliwa.
- Świadkowie, przybyli z pomocą ofiarom wypadku, zdołali pomóc wydostać się z kadłuba trzem osobom. Wszystkie te osoby były poważnie ranne, a dwie z nich także silnie poparzone i tych dwóch osób nie udało się uratować.
- Rozprzestrzeniający się pożar paliwa uniemożliwił próbę udzielenia pomocy innym osobom w kabinie, dającym jeszcze oznaki życia… W chwili wypadku temperatura otoczenia była wysoka i sięgała ok. 30°C.
- Z uzyskanych informacji wiadomo, że samolot N11WB miał wcześniej problemy z lewym silnikiem, których operatorowi nie udawało się skutecznie rozwiązać.

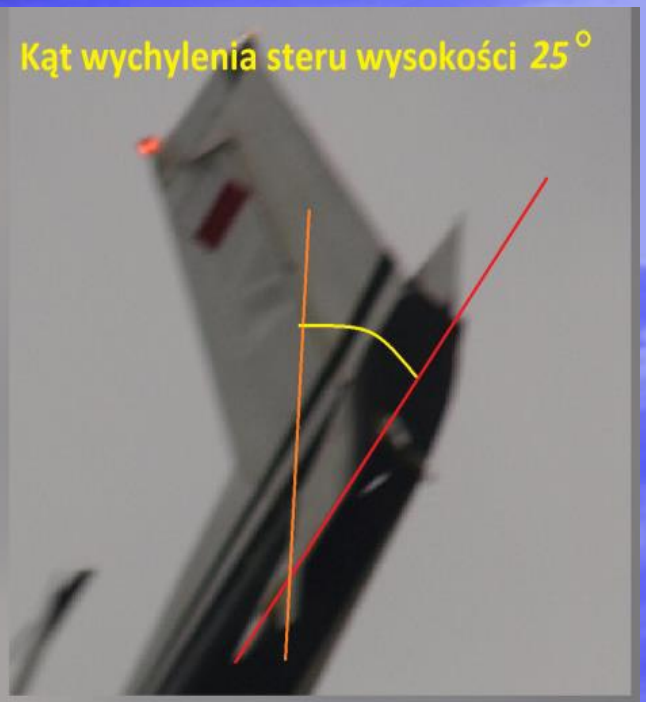
Zderzenie w powietrzu

Wypadek 730/14

W dniu 31 maja 2014 r. ok. godziny 12:10 z lotniska Aleksandrowice k. Bielska-Białej (EPBA), do lotu na KTP, wystartował samolot Cessna F150L, SP-ATD. Podczas lotu załoga zaplanowała także wykonanie zdjęć hasła napisanego na boisku szkolnym.

W trakcie drugiego okrążenia nad boiskiem, samolot został przeciągnięty i wpadł w korkociąg. Po wykonaniu około półtorej zwitki korkociągu nastąpiło zderzenie samolotu z przeszkodami i ziemią na terenie zwartej zabudowy jednorodzinnej. Na skutek zderzenia i pożaru samolot uległ zniszczeniu, a załoga poniosła śmierć na miejscu zdarzenia.

1
2
3
4
5
6
7
8
9



Cięciwa statecznika poziomego

Cięciwa steru wysokości

Przyczynami wypadku były:

1. Błąd pilotażu polegający na przeciągnięciu samolotu w trakcie zakrętu na małej wysokości.
2. Brak natychmiastowej reakcji załogi na przeciągnięcie, co doprowadziło do wejścia samolotu w korkociąg i zderzenia z ziemią.

Śmigłowiec Mi-2

1 maja 2014 r. miejscowość Czysta, gm. Smołdzino, pow. słupski

Ustalenia Komisji

- W dniu wypadku właściciel śmigłowca postanowił przebazować go z lądowiska w Zegrzu Pomorskim, gdzie był przechowywany przez okres zimowy, na teren prywatnej posesji w miejscowości Witkowo gm. Smołdzino.
- Znajomy mechanik właściciela (brak dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje) wykonał przegląd śmigłowca i ocenił, że wszystko jest „w porządku”.
- Znajomy pilot właściciela, który już wcześniej latał tym śmigłowcem również dokonał przeglądu śmigłowca i razem z mechanikiem przed startem zlali odstoje paliwa.
- Przed lotem w dniu wypadku w zbiorniku śmigłowca pozostało około 500 litrów paliwa zatankowanego jesienią ubiegłego roku. Po zabraniu podróżnych na pokład, przed godziną 15:00 LMT śmigłowiec wystartował z lądowiska.

Ustalenia Komisji

- Pilot śmigłowca, który uległ wypadkowi posiada licencję Commercial Pilot Certificate, wydaną przez Federal Aviation Administration w dniu 15.02.1985 r. z uprawnieniami Rotorcraft-Helicopter, Instrument Helicopter lecz nie wystąpił do Urzędu Lotnictwa Cywilnego o jej uznanie. Ponadto pilot nie przedstawił ważnych badań lotniczo-lekarskich.
- Pilot wykonywał lot z prawego fotela. Na lewym fotelu pilota siedział właściciel śmigłowca, na kanapie przodem do kierunku lotu siedziało dwóch nastolatków, natomiast na kanapie tylnej jedna osoba dorosła z dwójką dzieci.
- Według relacji pilota lot był wykonywany na wysokości 250 m nad terenem. Po około 40 minutach lotu, w rejonie miejscowości Czysta, pilot usłyszał nieregularną pracę silników, które za moment zgasły. Przeszedł do lotu autorotacyjnego i będąc na wysokości około 100 m nad terenem wybrał pole przymusowego lądowania.

Ustalenia Komisji

- Śmigłowiec Mi-2 nr fabr. 5210441099 z napisami SP-SFC, który uległ wypadkowi został wyprodukowany w 1989 r. i zarejestrowany w dniu 20.03.1990 r. jako SP-SGT, natomiast śmigłowiec Mi-2, który miał przydzielone znaki rozpoznawcze SP-SFC posiadał nr fabr. 526506010, został wyprodukowany w 1980 r. i zarejestrowany w dniu 25.03.1980 r. Obydwa śmigłowce zostały skreślone z Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC w dniu 11.03.2002 r.
- Śmigłowiec, który uległ wypadkowi nie posiadał żadnych dokumentów potwierdzających jego zdatność do lotu oraz obowiązkowego ubezpieczenia OC

Decyzja Komisji

Odstąpienie od badania zdarzenia lotniczego na podstawie art. 135 ust. 6 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze:

- „ […] 1) statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, […]”
- „ […] 3) statek powietrzny został zbudowany lub był używany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, […]”

2. Zasady wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK

Zasady korzystania z lotniska Kobylnica:

- Instrukcja operacyjna lotniska Poznań/Kobylnica
- Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia
- Program Ochrony Lotniska Poznań/Kobylnica przed Atakami Bezprawnej Ingerencji
- Procedury startu i lądowania – budowa kręgów

Zwróćmy uwagę na:

- obowiązkowa łączność wszystkich SP wykonujących loty,
- nie zakłócać łączności podczas startów szybowców za wyciągarką oraz podczas lotów akrobacyjnych – ważne podczas przerwania ciągu lub sytuacji niebezpiecznych,
- startować od początku pasa, nie skracać sobie długości dostępnego pasa,
- ustawiając samolot/szybowiec/śmigłowiec po skończonym locie uważajmy, aby nie dmuchać na inne SP, ludzi w pobliżu, pojazdy na parkingu, nie kołować zbyt blisko innych SP lub przeszkód i ogrodzenia,
- zajmować pas w gotowości do startu, unikać długiego postoju po zajęciu pasa (rosnący ruch na EPPK),
- lądować w bezpiecznej odległości od linii świateł, boczny podmuch lub uszkodzenie opony może spowodować kolizję i poważne uszkodzenie SP

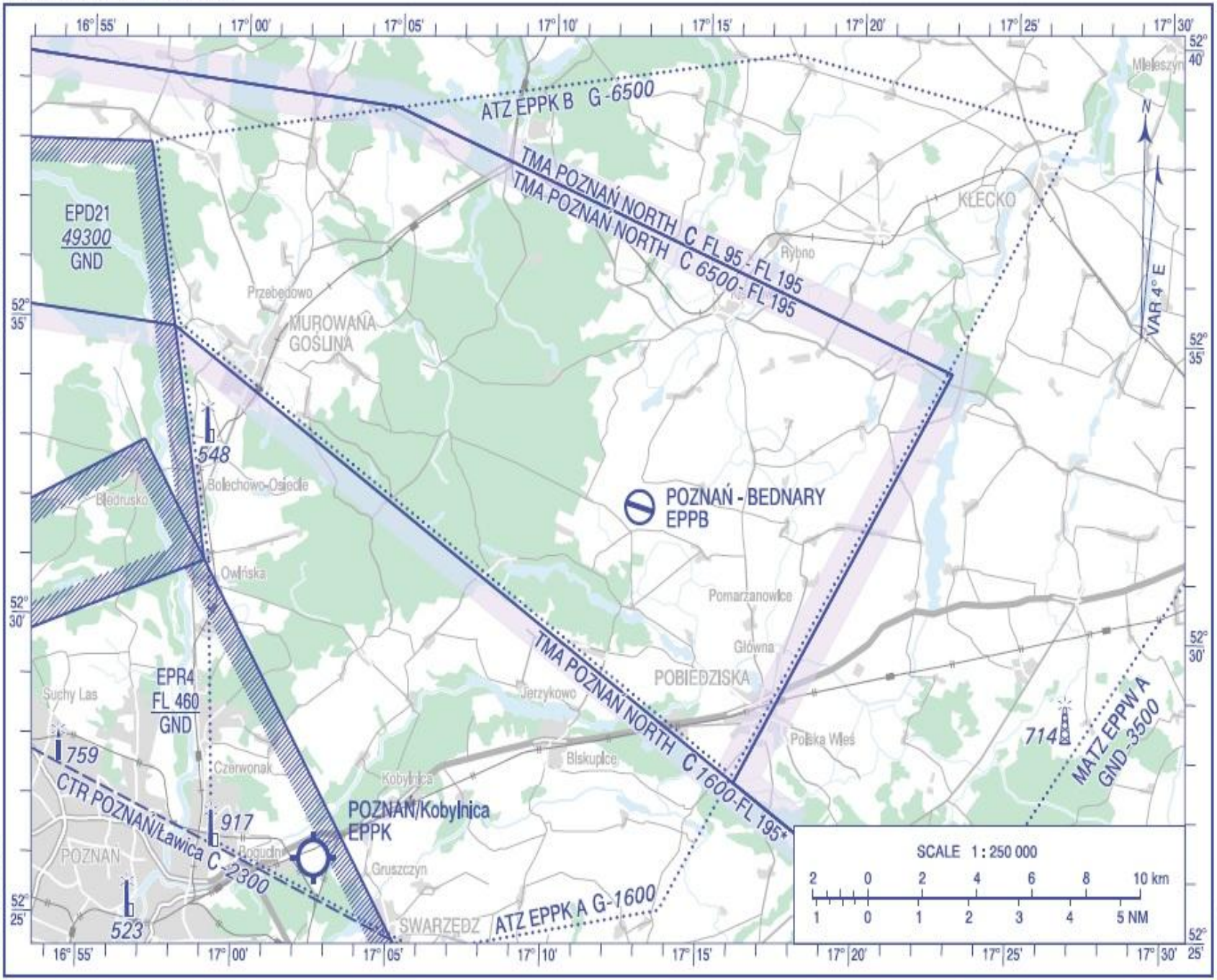
- **Lotnisko Poznań/Kobylnica dopuszczone jest tylko do wykonywania lotów VFR DZIEŃ**

Correction:MATZ EPPW changed.

VISUAL OPERATION CHART

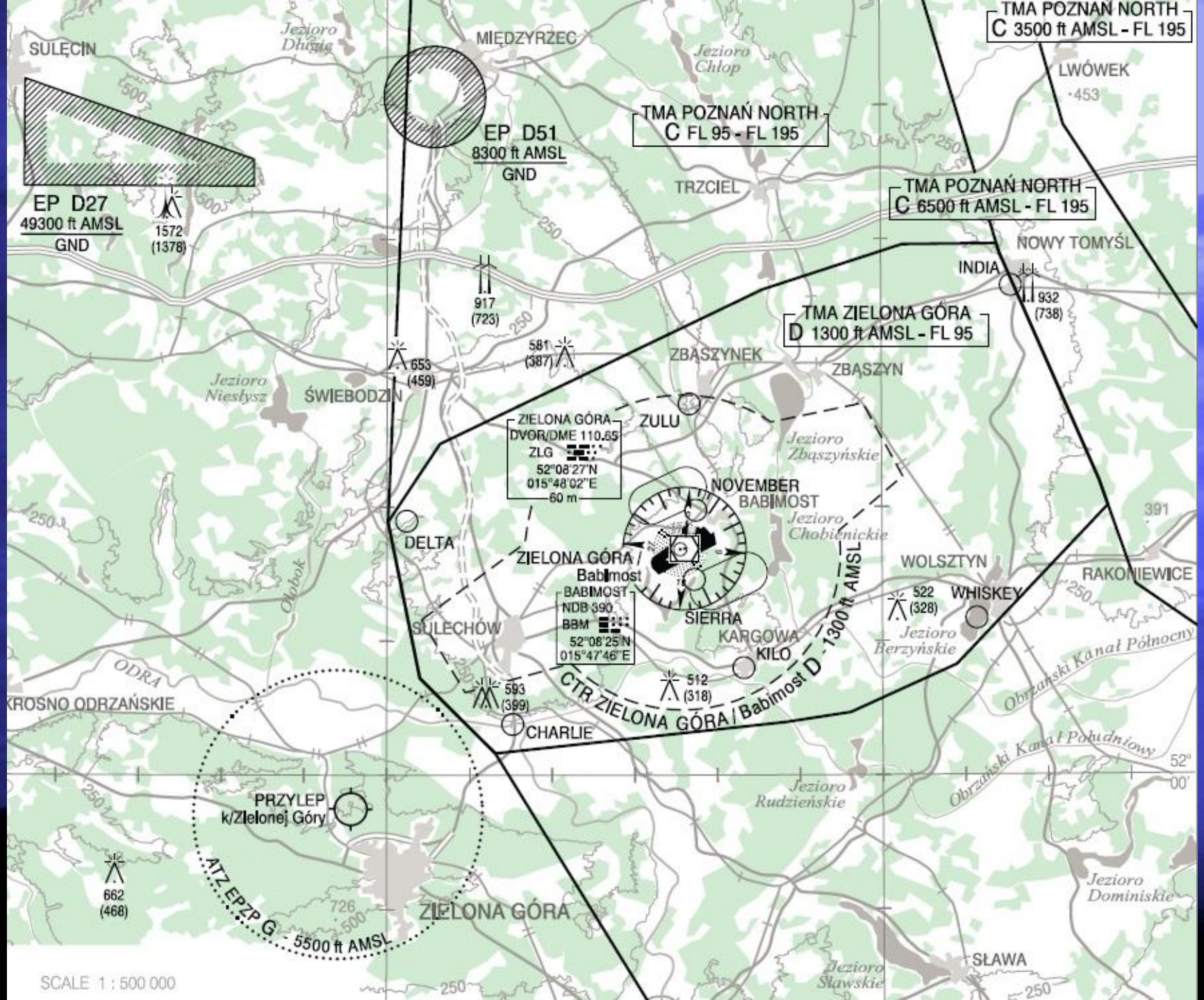
AD ELEV 282 ft

FIS POZNAŃ INFORMATION 126.300



POZNAŃ/Kobylnica

© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY


TMA POZNAŃ NORTH
C 3500 ft AMSL - FL 195
SULĘCIN
Jezioro Długie
MIĘDZYRZEC
Jezioro Chłop
LWÓWEK
453
EP D51
8300 ft AMSL
GND
TMA POZNAŃ NORTH
C FL 95 - FL 195
EP D27
49300 ft AMSL
GND
1572
(1378)
TRZCIEL
TMA POZNAŃ NORTH
C 6500 ft AMSL - FL 195
NOWY TOMYŚL
INDIA
932
(738)
917
(723)
TMA ZIELONA GÓRA
D 1300 ft AMSL - FL 95
581
(387)
653
(459)
ZBĄSZYNEK
ZBĄSZYN
Jezioro Niesłysz
ŚWIEBODZIN
ZIELONA GÓRA
DVOR/DME 110.65
ZLG
52°08'27"N
015°48'02"E
60 m
ZULU
Jezioro Zbąszyńskie
NOVEMBER
BABIMOST
Jezioro Chobienickie
391
DELTA
ZIELONA GÓRA /
Babimost
BABIMOST
NDB 390
BBM
52°08'25"N
015°47'46"E
WOLSZTYN
RAKONIEWICE
522
(328)
WHISKEY
SIERRA
SULECHÓW
KARGOWA
KILO
Jezioro Berzyńskie
Obrzański Kanał Północny
ODRA
KROSNO ODRZAŃSKIE
593
(399)
512
(318)
CTR ZIELONA GÓRA / Babimost D - 1300 ft AMSL
CHARLIE
Obrzański Kanał Południowy
52°
00'
Jezioro Rudzieńskie
PRZYLEP
k/Zielonej Góry
662
(468)
ATZ EPZP G - 5500 ft AMSL
ZIELONA GÓRA
Jezioro Dominiskie
SŁAWA
Jezioro Sławskie
SCALE 1 : 500 000

Dodatek 4

Klasy przestrzeni powietrznej ATS – zapewniane służby i wymogi dotyczące lotów

(zob. SERA.6001 i SERA.5025 lit. b))

Klasa	Rodzaj lotu	Zapewniana separacja	Zapewniana służba	Ograniczenie prędkości (*)	Wymagana łączność radiowa	Wymagana ciągła dwukierunkowa łączność foniczna powietrze-ziemia	Konieczność uzyskania zezwolenia ATC
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Służba kontroli ruchu lotniczego	Nie stosuje się	Tak	Tak	Tak
	VFR	VFR od IFR	1) Służba kontroli ruchu lotniczego w celu zapewnienia separowania od IFR; 2) informacja o ruchu VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
D	IFR	IFR od IFR	Służba kontroli ruchu lotniczego, informacja o ruchu dotycząca lotów VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
	VFR	Brak	Informacja o ruchu IFR/VFR i VFR/VFR (i na żądanie rada dla zapobieżenia kolizji)	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak	Tak	Tak
G	IFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Tak (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Brak	Służba informacji powietrznej na żądanie	Prędkość przyrządowa (IAS) 250 kts poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(*) Gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3 050 m (10 000 ft) AMSL, należy stosować FL 100 zamiast 10 000 ft. Właściwy organ może zwolnić z tego wymogu typy statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa.

(**) Piloci utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

(***) Foniczna łączność powietrze-ziemia jest obowiązkowa w przypadku lotów korzystających ze służby doradczej. Piloci utrzymują ciągły nasłuch łączności fonicznej powietrze-ziemia oraz w razie konieczności nawiązują dwukierunkową łączność na odpowiednim kanale łączności w RMZ.

4 grudnia 2012 roku weszło do stosowania Rozporządzenie Wykonawcze Komisji Europejskiej SERA, mające zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W Polsce rozporządzenie obowiązuje od **4 grudnia 2014 roku**.

SERA (**S**tandardised **E**uropean **R**ules of the **A**ir)

SERA ma na celu ujednolicenie przepisów ruchu lotniczego w krajach członkowskich. Działanie takie ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa, skuteczności i sprawności międzynarodowego ruchu lotniczego w formującej się jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Loty specjalne VFR

Było

Jeśli pułap chmur < 1650ft lub widzialność poniżej 5km:
Wykonywanie lotu VFR w przestrzeni kontrolowanej lotnisk (EPKK, EPKT, EPMO, EPWA) jest dozwolone jedynie po uzyskaniu zgody na lot VFR SPEC (od wschodu do zachodu słońca):

- widzialność => 3km dla śmigłowców i 5 km dla samolotów
- pułap chmur => 1000ft dla śmigłowców i => 1650 dla samolotów

Po 4 grudnia 2014

Jeśli pułap chmur <1500ft lub widzialność w locie <5km
Wykonywanie lotu VFR w przestrzeni kontrolowanej lotnisk (EPKK, EPKT, EPMO, EPWA, EPBY, EPGD, EPLB, EPPO, EPRZ, EPSC, EPWR, EPZG) jest możliwe tylko w porze dziennej i po uzyskaniu zgody na VFR Spec, jeśli:

- Pułap chmur => 600ft
- Widzialność przy ziemi => 1500m (samoloty)
- Widzialność przy ziemi => 800m (śmigłowce)
- Prędkość IAS <=140 kt dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji

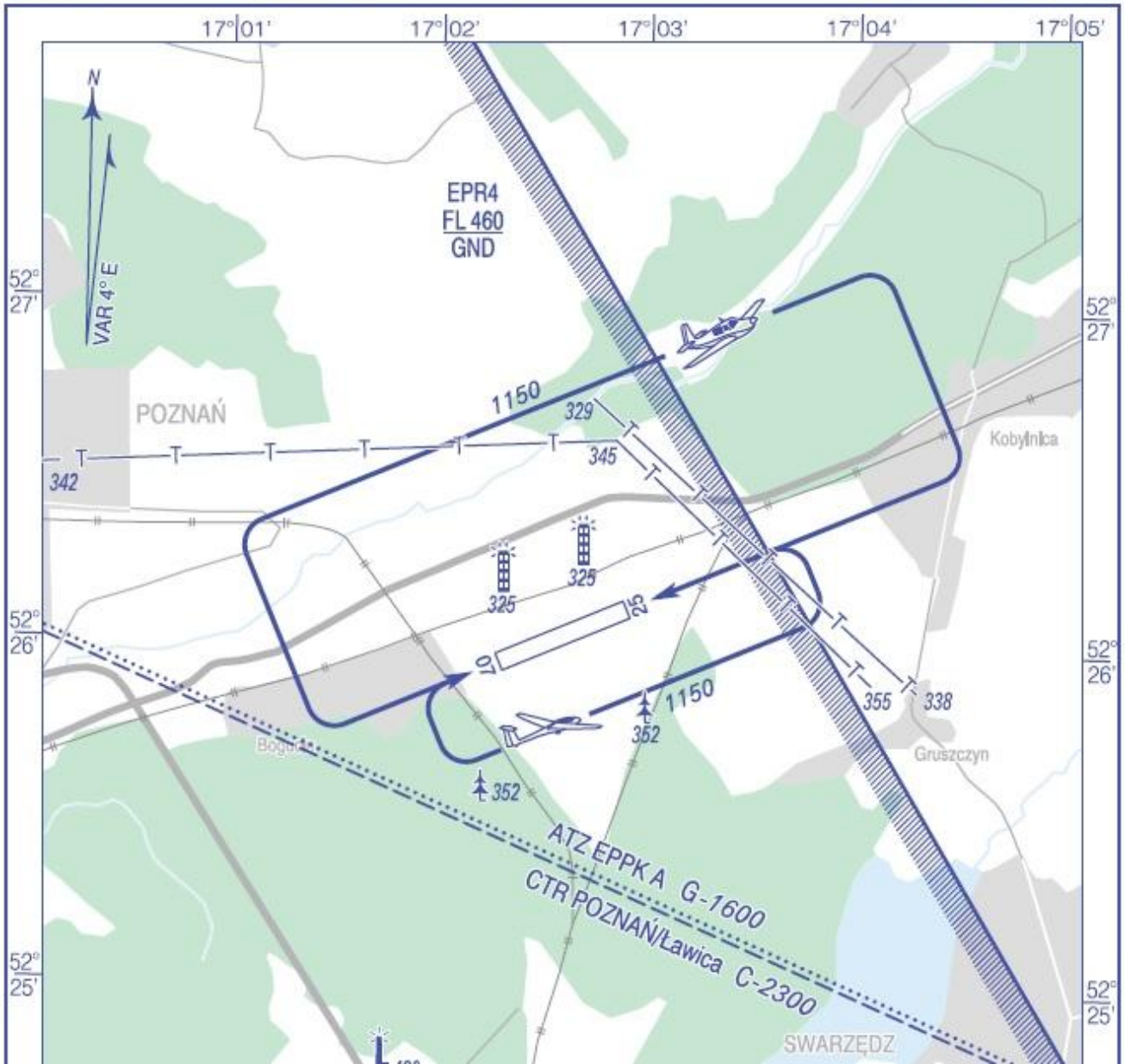
- krąg północny (samoloty, śmigłowce)

VISUAL OPERATION CHART

AD ELEV *282 ft*

RADIO 122.900

POZNAŃ/Kobylnica



- latamy na ciśnienie QNH

- Na wysokościomierzu odczytywana wartość powinna wynosić 86m (282 FT) – elewacja EPPK

- ciśnienie sprawdzamy na wyświetlaczu stacji meteo w pokoju operacyjnym lub przez stronę www Aeroklubu Poznańskiego

Kobylnica
4.4°C
Wiatr: 2.2 m/s - NNW
Wilg. 76%
Brak opadu
1029.03 hPa (QNH)
12 03 2015 - 09:54

STACJA PALIW AVGAS
LOTY WIDOKOWE
SZKOLENIA
LOTNISKO EPPK
Klasa lotnicza
AKL
FTO
MOSAL
Balonowa
Mikrolotowa
Modelarska
Paralotniowa
Samolotowa

Index

Aktualności

2015-03-15

Konferencja Lotno-Techniczna i Bezpieczeństwa Lotniczego, Poznań Malta

W dniu 15 marca 2015 r. o godz. 10:00 odbędzie się **Konferencja Lotno-Techniczna i Bezpieczeństwa Lotniczego** w Aeroklubie Poznańskim.
Konferencja odbędzie się w **Sali Amfiteatralnej POSiR Malta (sala od strony stoku narciarskiego, wjazd od ul. Krańcowej) - uwaga: zmiana sali**. Dla członków Aeroklubu Poznańskiego oraz wszystkich osób zamierzających wykonywać w sezonie 2015 loty z lotnisk **Kobylnica** oraz **Bednary** udział w Konferencji jest obowiązkowy.

Po zakończeniu Konferencji ok. godz. 12:00 odbędzie się kolejne **spotkanie konsultacyjno-informacyjne** dla członków Aeroklubu Poznańskiego w związku z ofertą zamiany lotnisk i propozycją nowej lokalizacji lotniska Aeroklubu Poznańskiego.

2015-03-14

KWT II termin, Kobylnica

W dniu 14. marca 2015 r. (sobota) o godz. 10:00 na lotnisku w **Kobylnicy** odbędzie się **Kontrola Wiedzy Teoretycznej** - sesja poprawkowa.
Osoby przystępujące pierwszy raz do egzaminu obowiązane są przedstawić komplet dokumentów lotniczych celem weryfikacji wpisów w systemie, kserokopie dokumentów, które uległy zmianom od ostatniej aktualizacji danych oraz dowody wniesienia opłaty na konto Aeroklubu Poznańskiego: 60 zł opłata za KWT.

2015-03-21

Walne Zgromadzenie Aeroklubu Poznańskiego, Poznań

Zarząd Aeroklubu Poznańskiego zwołuje na dzień 21 marca 2015 r. Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu Poznańskiego.
Zgromadzenie odbędzie się o godz. 09:00 (09:30 drugi termin) w **Centrum Wykładowym Politechniki Poznańskiej, ul. Piotrowo 2, sala nr 4**.
Przedmiotem Walnego Zgromadzenia będzie m.in. przyjęcie sprawozdania władz Aeroklubu za lata 2011-2014, zatwierdzenie sprawozdania finansowego za rok 2014, wybór władz Aeroklubu na kolejną kadencję oraz wyrażenie woli w sprawie możliwości nowej lokalizacji lotniska Aeroklubu Poznańskiego.

visits to this page

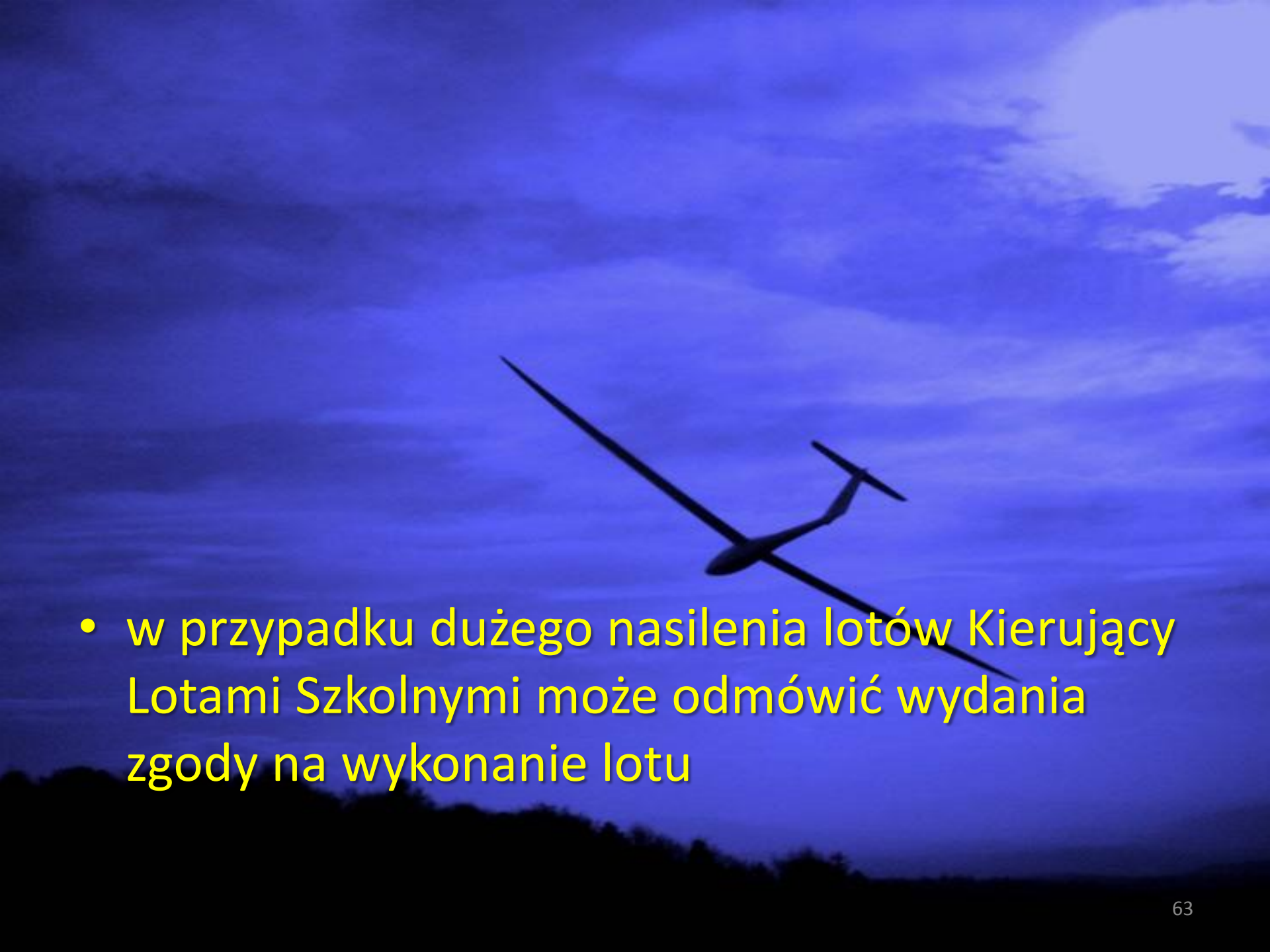
(ClustrMaps service back soon)
kamera
Grupa Akrobacyjna ŻELAZNY
ŻELAZNY OŚRODEK SZKOLENIA LOTNICZEGO
Beata Choma
LIGOWIEC 2014

- OBOWIĄZUJĄCY ZNAK WYWOŁAWCZY NA EPPK - „KOBYLNICA RADIO”

- flaga wywieszona na maszcie oznacza wykonywanie lotów przez Aeroklub

- wystawione znaki pokazują obowiązkowy kierunek startów i lądowań

- Aeroklub jako Zarządzający posiada pierwszeństwo w użytkowaniu lotniska



- w przypadku dużego nasilenia lotów Kierujący Lotami Szkolnymi może odmówić wydania zgody na wykonanie lotu

- gdy Aeroklub wykonuje loty (flaga na maszcie) obowiązuje „osobiste zgłoszenie operacji lotniczych” u Kierującego Lotami lub w Porcie w Dziale Szkolenia celem zgłoszeniem swojej operacji oraz omówienia sytuacji ruchowej

- gdy Aeroklub nie wykonuje lotów (brak flagi na maszcie) obowiązywać będzie „Zgłoszenie operacji lotniczych” przez wypełnienie i wrzucenie do skrzynki na I piętrze w budynku Aeroklubu, kartki z zapisaną datą, nazwiskiem, znakami, planowaną godziną startu oraz telefonem do kontaktu (czyste kartki są przygotowane na skrzynce pocztowej)

HAVE YOU CLOSED YOUR FLIGHT PLAN?
Nieupoważnionym wstęp wzbroniony
출입금지
ZGŁOSZENIE OPERACJI LOTNICZYCH
1
2

ZGŁOSZENIE OPERACJI LOTNICZYCH
WYSZKOLENIE

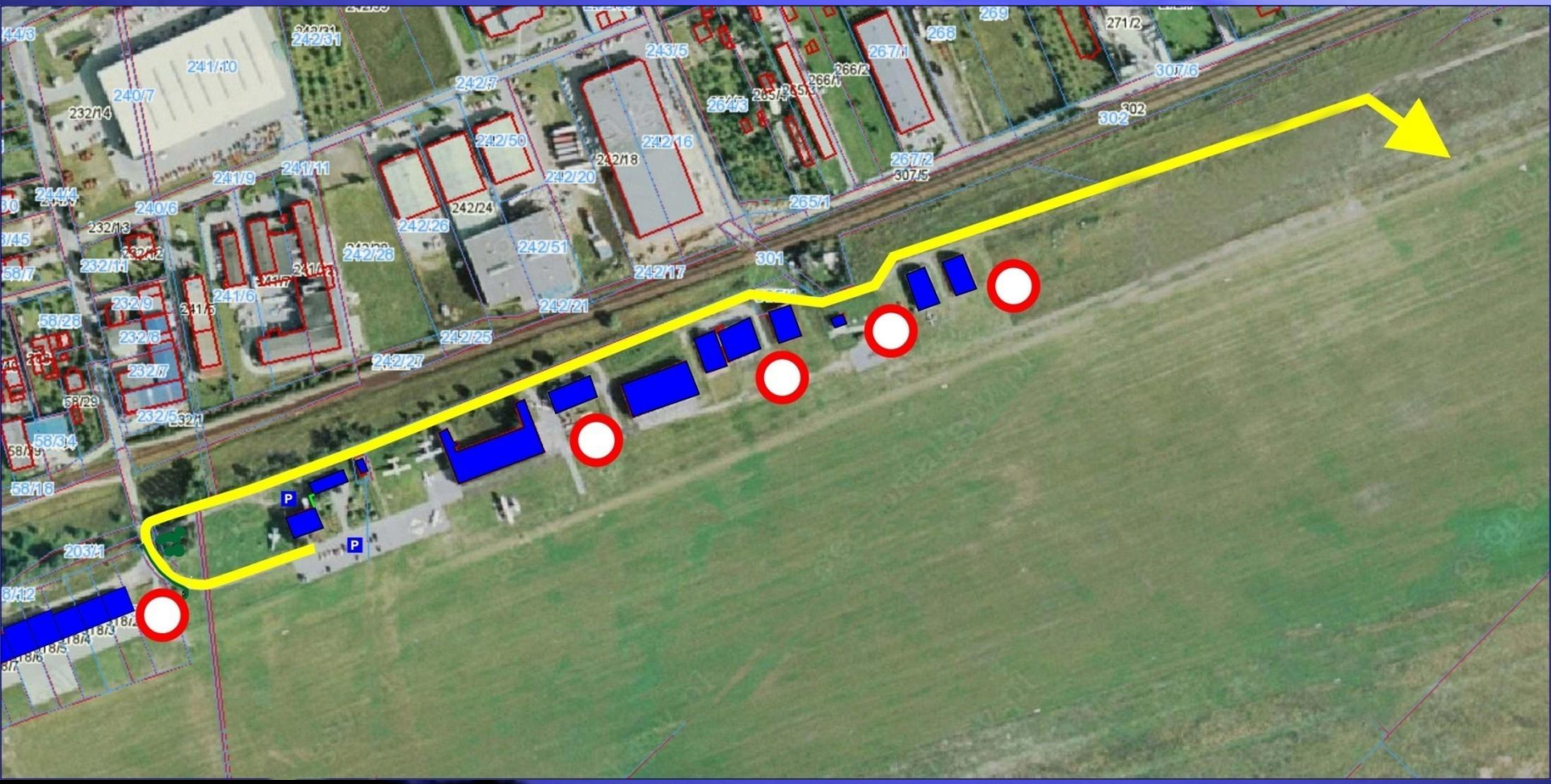
- w roku 2014 zgłoszono pisemnie **397**

(rok 2013 – 353, rok 2012 – 326, rok 2011 – 251)

operacji lotniczych

ZAKAZ

Zakazuje się jeżdżenia samochodami przed hangarem szybowcowym.
Korzystać należy wyłącznie z drogi za hangarami.


241/10
240/7
232/14
242/31
242/7
243/5
268
269
271/2
267/1
266/2
307/6
302
242/50
242/16
242/18
267/2
307/5
241/9
241/11
242/20
265/1
240/6
232/13
242/24
242/26
242/51
301
242/17
232/11
241/6
242/21
232/9
232/8
242/25
232/7
242/27
232/5
232/1
58/29
58/34
58/16
203/1
P
P

Nowe wyznaczenie pasa startowego

Było…

Jest obecnie

LDA
TORA
TODA, ASDA
750m
60m
60m
100m
200m
07
25
Próg drogi startowej
Droga startowa
Pas startowy
Lampy
Droga kołowania

Skróty

TODA - rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie (Take off distance available)

TORA - rozporządzalna długość startu (Take off run available)

ASDA - rozporządzalna długość przerwanego startu (Accelerate stop distance available)

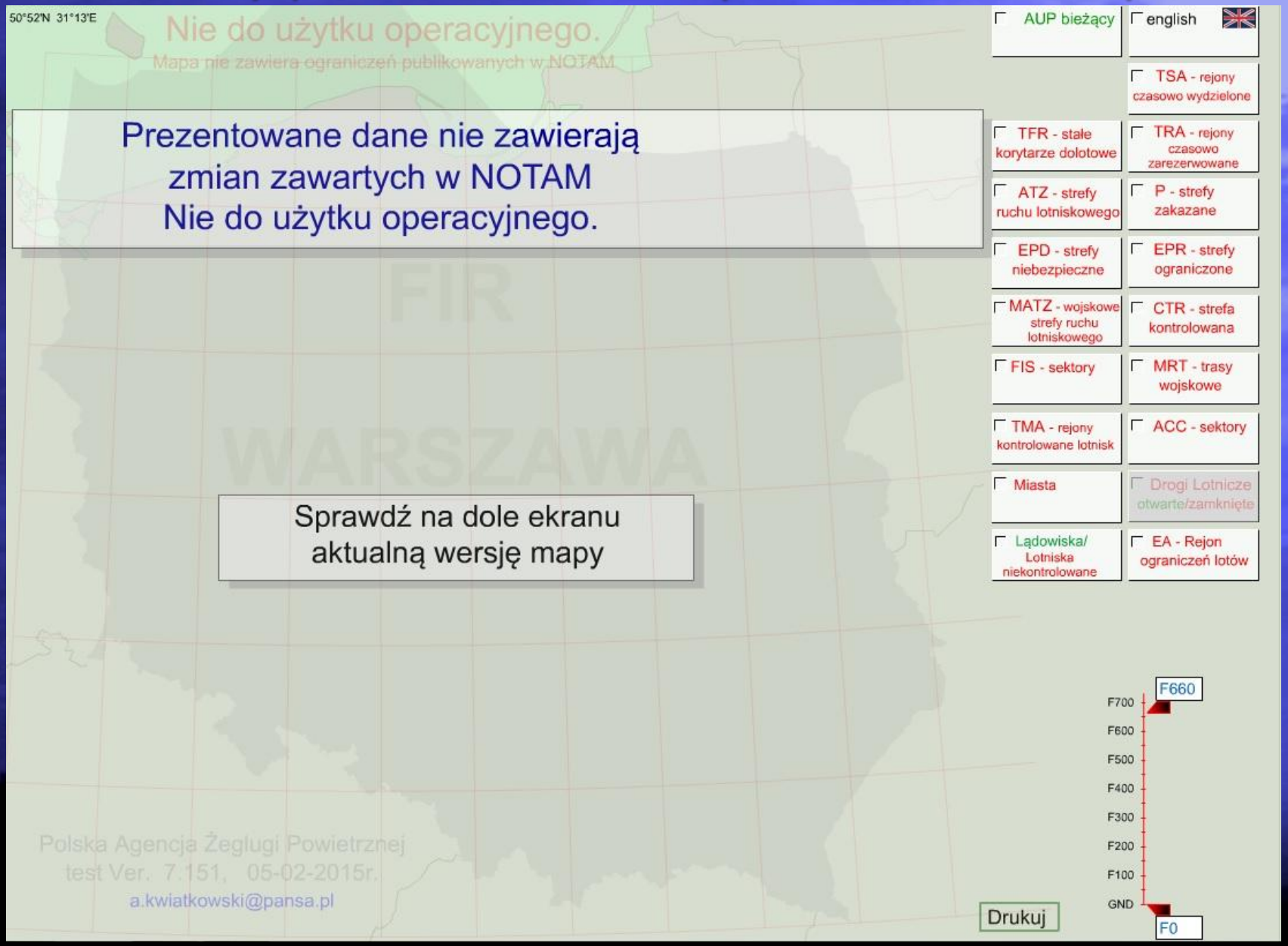
LDA - rozporządzalna długość lądowania (Landing distance available)

Zasady korzystania z nowo wyznaczonej Drogi Startowej (DS)

- Kołujemy za lampami (kolor żółty),
- Startujemy wykorzystując maksymalną długość DS (TORA - przerywana niebieska linia),
- Lądujemy na drodze startowej (ciągła niebieska linia) za progami pasa (LDA)
- Zwolnienie pasa zgłaszamy po zjechaniu z pasa startowego (czerwony kolor), w praktyce po minięciu linii lamp,
- Nie startujemy z bocznych zabezpieczeń pasa (czerwona przerywana) tylko ustawiamy się w osi drogi startowej.

3. Zasady planowania lotów

- Elementy przestrzeni – mapa – www.amc.pansa.pl



ASM 3

nr tel. + 48 22 574 5733 (do 5735)

- dzwonimy, aby zapoznać się z AKTUALNĄ sytuacją i zajętością przestrzeni na trasie planowanego przelotu

Poznań Informacja

nr tel. + 48 61 896 73 85 lub 126,300 MHz

- dzwonimy lub zgłaszamy z powietrza, gdy ATZ nie jest aktywny, aby poinformować o wykonywaniu lotów w rejonie Kobylnicy lub Bednar

PL – 6 pkt. 4.2.4 Warunki meteorologiczne

4.2.4.1 Dowódca statku powietrznego, obowiązany jest osobiście zapoznać się z informacjami meteorologicznymi dotyczącymi zamierzonego lotu. Przygotowanie do lotu poza rejon miejsca startu oraz każdego lotu, który ma być wykonywany według przepisów IFR musi zawierać:

(1) zapoznanie z komunikatami meteorologicznymi oraz prognozami,

(2) zaplanowanie odpowiednich działań na wypadek niekorzystnych zmian warunków meteorologicznych.

4.2.4.2 Lot, który ma być wykonany zgodnie z przepisami o lotach z widocznością (VFR), może być rozpoczęty, jeżeli aktualne komunikaty meteorologiczne lub zestawienie ostatnich komunikatów meteorologicznych z prognozami wskazują, że warunki meteorologiczne w rejonie, na trasie lotu lub w tej części trasy, która ma być realizowana w locie VFR są i pozostaną odpowiednie do wykonania lotu zgodnie z przepisami do lotów VFR chyba, że załoga i statek powietrzny są przygotowane do przejścia i wykonywania lotu według wskazań przyrządów

Dział XII
Przepisy karne

- Art. 212. 1. Kto:

  1) wykonując lot przy użyciu statku powietrznego:

  a) narusza przepisy dotyczące ruchu lotniczego obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa,

- podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.

  2. Tej samej karze podlega, kto, nie dopełniając ciążącego na nim obowiązku, dopuszcza do popełnienia czynów określonych w ust. 1.

  3. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

- art. 54 Prawa Lotniczego – ustęp 3

„**Lotniskiem użytku wyłącznego** jest lotnisko wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska **oraz za zgodą zarządzającego lotniskiem** – przez innych użytkowników lotniska”

- art. 68 Prawa Lotniczego – ustęp 2a

„Zarządzający lotniskiem, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo lotów, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu”

- art. 69 Prawa Lotniczego – ustęp 1

„Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska

4. Coroczna kontrola znajomości zasad wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK

- Aeroklub Poznański dodatkowo przypomina iż zgodnie z pkt. 3 w/w OŚWIADCZEŃ prywatny użytkownik statku powietrznego powinien poddać się corocznej kontroli ze znajomości zasad wykonywania lotów w ramach Kontroli Wiedzy Teoretycznej przeprowadzanej w Aeroklubie Poznańskim.

Zapraszamy do dyskusji

Przerwa 10 min
Podpisanie listy obecności

Część II dla członków wykonujących loty na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego

1. Zasady pobierania sprzętu Aeroklubu Poznańskiego

Uczeń-pilot, pilot licencjonowany – zamiar wykonania lotu

Instruktor właściwy – decyzja, zgoda, nadzór

Przygotowanie
Planowej tabeli / Zlecenia na lot

Kierownik Szkolenia – zatwierdzenie w/w dokumentów

Przegląd i pobranie SP przez pilota/instruktora

Wypełnienie PDT i poświadczenie wpisów przez dowódcę/instruktora

Bezpośrednia zgoda Instruktora nadzorującego

Wykonanie zadania

Wypełnienie PDT, przekazanie samolotu i wpisanie do systemu

Osoby, które mogą decydować o wystawieniu startu, zakończeniu lotów oraz o wykonaniu lotów/przelotów samodzielnych przez uczniów:

- Haberland Piotr – samoloty, szybowce
- Sałkowski Krzysztof – samoloty
- Przybył Jan – samoloty
- Krupa Wojciech – samoloty
- Szczot Tomasz – samoloty, szybowce
- Nowaczyk Wojciech – samoloty, szybowce
- Zdziarski Tomasz – samoloty, szybowce
- Stróżyk Magdalena – szybowce
- Matecka Paulina – szybowce
- Grzechowiak Wojciech - szybowce

Dokumenty wymagane dla lotów szkolnych:

- **PRZED LOTAMI**

- prognoza pogody – wydruk
- tabela planowa lotów/zlecenie na lot – podpis Instruktora i Kierownika Szkolenia
- Pokładowy Dziennik Techniczny
- Książka Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi
- Książka Kontroli Lotniska Poznań/Kobylnica EPPK

- **<u>PO LOTACH</u>**

- Książka Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi
- Pokładowy Dziennik Techniczny – uzupełnić
- Dane z PDT wprowadzić do systemu
- tabela planowa lotów/zlecenie na lot – wpiąć do segregatora
- prognoza pogody – wpiąć do segregatora

Płatności za latanie 2015:

- każda osoba latająca w sezonie 2015 na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego będzie w elektronicznej bazie lotów opisywana jako PŁATNIK lotu,

- aby uzyskać zwolnienie z opłaty za lot należy zwrócić się o wydanie na piśmie decyzji o zwolnieniu z określonych opłat za loty,

- decyzję taką podejmuje Zarząd Aeroklubu lub Dyrektor w zakresie swoich uprawnień

Dziękujemy za uwagę