1919

KONFERENCJA LOTNO-TECHNICZNA I BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2016

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

13 MARCA 2016

Lista obecności - oświadczenie

Oświadczam:

- zapoznałem się z informacjami przedstawionymi na Konferencji BL Aeroklubu Poznańskiego 2016,
- zobowiązuję się do wykonywania lotów zgodnie z zasadami ogłoszonymi na Konferencji BL 2016,
- 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 **15.04.2016** (dotyczy osób, które nie podpisały oświadczenia w latach ubiegłych)

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

Tematy:

Część I

1. Analiza bezpieczeństwa w roku 2015 – definicje, statystyki
2. Zasady wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK
3. Zasady planowania lotów
4. Zasady wypełniania PDT + MEL i HIL
5. Zasady organizacji lotów szkolnych Aeroklubu Poznańskiego

Kadra:

Piotr Haberland	Dyrektor
Krzysztof Maciejewski	Zastępca Dyrektora
Krzysztof Sałkowski	Kierownik Szkolenia HT
Jan Przybył	Szef instruktorów praktycznych CFI
Anna Chudyk	Asystentka Dyrektora
Wojciech Nowaczyk	Instruktor samolotowy FI(A)
Magdalena Stróżyk	Instruktor FI(S)
Paulina Matecka	Instruktor FI(S)
Joanna Jabłońska	Public Relations
Piotr Halt	Szef Techniczny ST
Wojciech Muszyński	Zastępca Szefa Technicznego
Paweł Antkowiak	Asystent techniczny
Marek Leliński	Mechanik samolotowy
Adam Kulka	Mechanik samolotowy

1. Analiza bezpieczeństwa w roku 2015 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 § 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, ULM, lotnie, motolotnie, paralotnie, 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@mib.gov.pl**

Tel. Alarmowy: **+48 500 233 233**

Zgłaszanie zdarzeń do ULC

- Zgodnie z przepisami UE organizacje lotnicze są zobowiązane do zgłaszania zdarzeń lotniczych do PKBWL oraz do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Zgłoszenia zdarzeń lotniczych lub innych nieprawidłowych okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu dokonywane są przez organizacje lotnicze na adres mailowy do odpowiedniego, bezpośrednio nadzorującego /certyfikującego departamentu.
- Zgłoszenia mogą być dokonywane na standartowych formularzach – wzory na stronie PKBWL oraz ULC

Jaki jest cel badania zdarzeń w lotnictwie ?

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

Jedynym celem prowadzenia badań zdarzeń lotniczych jest ustalenie przyczyny oraz opracowanie zaleceń mających na celu poprawę bezpieczeństwa lotów

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE

- Celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 jest zapobieganie wypadkom poprzez ułatwienie prowadzenia szybkich, skutecznych i wysokiej jakości badań zdarzeń lotniczych. Niniejsze rozporządzenie nie powinno zakłócać procesu badania wypadków incydentów zarządzanego przez krajowe organy ds. badania zdarzeń lotniczych, określonego w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010. W razie wypadku lub poważnego incydentu powiadomienie o zdarzeniu podlega także rozporządzeniu (UE) nr 996/2010.

- Istniejące unijne akty prawne, w szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz przepisy wykonawcze do niego, nakładają na niektóre organizacje obowiązek ustanowienia systemów zgłaszania zdarzeń w kontekście ich systemu zarządzania bezpieczeństwem. Przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego nie powinno zwalniać organizacji z obowiązku zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

- Podobnie przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia nie powinno zwalniać organizacji z obowiązku zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i przepisami wykonawczymi do niego. Jednakże nie powinno to prowadzić do utworzenia dwóch równoległych systemów zgłaszania zdarzeń, a rozporządzenie (WE) nr 216/2008, rozporządzenia wykonawcze do niego oraz niniejsze rozporządzenie należy uważać za uzupełniające się.

Zdarzenia, m.in. które powinniśmy zgłaszać:

- manewry unikania zderzeń, zderzenia na pasie i w powietrzu (zwierzęta, ptaki)
- lądowania poza pasem
- wypadnięcia z pasa
- przerwane starty
- krytycznie mała ilość paliwa
- utrata kontroli nad sterowaniem
- pożary
- awarie zespołu napędowego
- lądowania zapobiegawcze, awaryjne – przymusowe

(Szczegółowy wykaz zdarzeń w Zał. nr 1 do Rozp. Min. Transportu)

Dodatkowo obowiązuje nas 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 i zmiany do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010, jest to rozporządzenie uzupełniające przepisy krajowe do wymagań SMS.

Czym jest kultura bezpieczeństwa

- Kultura bezpieczeństwa obejmuje powszechne odczucia i przekonania członków organizacji odnoszące się do bezpieczeństwa publicznego i może decydować o ich zachowaniach.

- Prawidłowo pojmowana / rozumiana kultura bezpieczeństwa opiera się na wysokim poziomie zaufania i szacunku pomiędzy pracownikami a kierownictwem i dlatego musi być kreowana oraz wspierana przez kierownictwo wyższego szczebla

c.d. kultura bezpieczeństwa

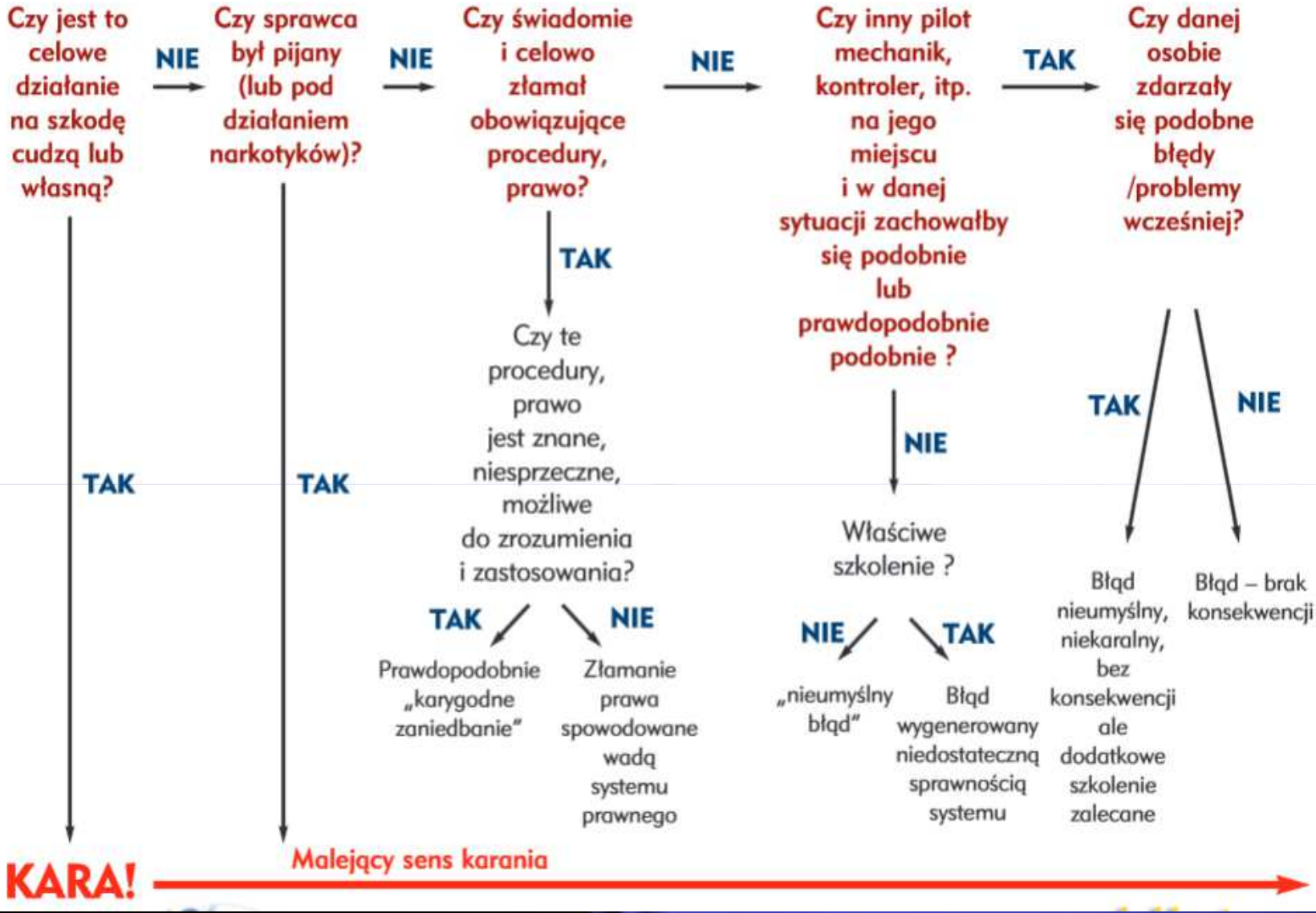
- To aktywne poszukiwanie usprawnień, zachowanie wrażliwości na zagrożenia, korzystanie z systemów i narzędzi do ciągłego monitorowania, analizowania i badania.
- Powinna funkcjonować zarówno w państwowych organach lotniczych jak i w organizacjach dostawców usług i dostawców produktów.
- To wspólne angażowanie się pracowników i kierownictwa w osobistą odpowiedzialność za bezpieczeństwo.
- Zaufanie do systemu bezpieczeństwa i istnienie udokumentowanego zestawu reguł i zasad postępowania.
- Ostateczna odpowiedzialność za ustanowienie i przestrzeganie właściwych praktyk dotyczących bezpieczeństwa spoczywa na kierownictwie organizacji.

Podstawowe cechy *kultury bezpieczeństwa*

Kultura bezpieczeństwa to:

- Informowanie (informed)
- Raportowanie (reporting)
- Kultura sprawiedliwego traktowania (just culture)
- Elastyczność (flexible)
- Uczenie się (learning)

Just Culture



PLAR 3/2009

OCHRONA ŹRÓDŁA INFORMACJI

Pracownicy i personel kontraktowy, którzy zgłosili zdarzenie lub są wymienieni w zgłoszeniach zdarzeń nie mogą ponosić jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub organizacji, dla której są świadczone usługi, z powodu informacji przekazanych przez zgłaszającego.

WYJĄTEK

Ochrona nie ma zastosowania do którejkolwiek z następujących sytuacji:

a) przypadków umyślnego naruszenia przepisów;

b) w przypadku gdy doszło do wyraźnego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka i poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku zachowania staranności bezsprzecznie wymaganej w danych okolicznościach, powodującego możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub na mieniu lub poważnie narażającego na szwank poziom bezpieczeństwa lotniczego.

Biuletyny Bezpieczeństwa Lotniczego:

wszyscy członkowie sekcji specjalnościowych oraz instruktorzy Ośrodka Szkolenia ATO zobligowani są do zapoznania się z ich treścią, informacje te są dostępne na stronach:

- Zarządzanie bezpieczeństwem
  - Standardy SMS
  - Pokazy lotnicze
  - Program bezpieczeństwa
  - Informacje o zdarzeniach lotniczych
  - Krajowe konferencje bezpieczeństwa lotów
  - Biuletyny informacyjne
  - Komunikaty - zdarzenia lotnicze
  - Formularze sprawozdań
  - EASA - Informacje dotyczące bezpieczeństwa
  - Kontakt
- Operacje lotnicze
- Lotniska
- Technika lotnicza
- Żegluga powietrzna
- Personel lotniczy
- Regulacja rynku
- Prawa pasażera
- Ochrona

Zarządzanie bezpieczeństwem

Informacje dotyczące bezpieczeństwa
Pokazy lotnicze
Formularze sprawozdań
Kontakt

Kategorie

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

Serwis Państwowych
Komisji Badania Wypadków

Lotnictwo | Kolej | Żegluga |

Szukaj

Strona główna

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

O Komisji

Prawo i dokumenty

Komunikaty Komisji

Rejestr zdarzeń

Czy treść na tej stronie była pomocna? Zgłoś

Kontakt

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
tel.: 22 630 11 31, 22 630 11 44

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
tel. 22 630 14 33

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich
tel. 22 630 19 05

Polityka prywatności
Zgłaszanie zdarzeń kolejowych

Zgłaszanie wypadków morskich
Zgłaszanie zdarzeń lotniczych

2015 Państwowe Komisje Badania Wypadków

LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG

STRONA GŁÓWNA | O NAS | ZGŁOSZENIA | DOBRA PRAKTYKA | WYDARZENIA | PODZIEL SIĘ DOŚWIADCZENIEM

ZESPÓŁ LOKALIZACJI ZAGROŻEŃ W LOTNICTWIE CYWILNYM
LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG

CEL SYSTEMU

System dotyczy wyłącznie zdarzeń, zagrożeń, pomysłów związanych z bezpieczeństwem latania.

Kto może do nas zadzwonić? Każdy kto jest związany z bezpieczeństwem lotnictwa zachowując anonimowość.

JAK DOKONAĆ ZGŁOSZENIA?

Skorzystaj z formularza kontaktowego

Pisz na adres przeznaczony do składania zgłoszeń: info@latajmybezpiecznie.org

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

Utworzono: 26 grudzień 2015
Biuletyn 3. Latajmy Bezpiecznie
Serdecznie zapraszamy do zapoznania się z treścią trzeciego biuletynu Zespołu Latajmy Bezpiecznie.

Załączniki:

Pobierz Biuletyn 3 Zespołu Latajmy Bezpiecznie

Utworzono: 23 listopad 2015
Tranzytowa trasa VFR przez Warszawę
Temat do dyskusji: Czy potrzebna jest zmiana z uwagi na to, że zmieniło się otoczenie, w którym operuje (głównie) General Aviation w tym rejonie? Zapraszamy do lektury!

Utworzono: 23 listopad 2015
Pogoda - temat istotny zwłaszcza jesienią
Otrzymaliśmy kolejne Zgłoszenie. Tym razem jest to modelowe zgłoszenie Just Culture, w którym Zgłaszający dzieli się z nami swoim doświadczeniem. Zapraszamy do lektury!

Utworzono: 22 listopad 2015
RMZ w ATZ
Otrzymaliśmy Zgłoszenie podpowiadające rozwiązanie systemowe, które przyczynić się może do wzrostu bezpieczeństwa lotów w pobliżu lotniska. Zapraszamy do lektury.

Utworzono: 18 listopad 2015
Zezwolenia podawane podczas wykonywania podlotu
Każdy rodzaj lotnictwa ma swoją specyfikę, inaczej pracuje się w kabinie samolotu komunikacyjnego, inaczej w kokpicie samolotu General Aviation, a jeszcze inaczej w śmigłowcu. Najnowsze Zgłoszenie, które spłynęło do Zespołu latajmy Bezpiecznie, dotyczy specyfiki pracy pilota śmigłowca, która – jak się okazuje – nie zawsze jest szeroko znana. Zapraszamy do lektury.

Utworzono: 07 listopad 2015
Jakość informacji z kwadratu
Dziękujemy za kolejne zgłoszenie. Wskazuje ono na potrzebę zachowania zasady ograniczonego w odniesieniu do informacji o ruchu w rejonie kręgu nadlotniskowego. Zapraszamy do lektury.

Podejście instruktora do błędu ucznia - komentarz Zespołu

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

- 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 15 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 kwietnia 2015 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)

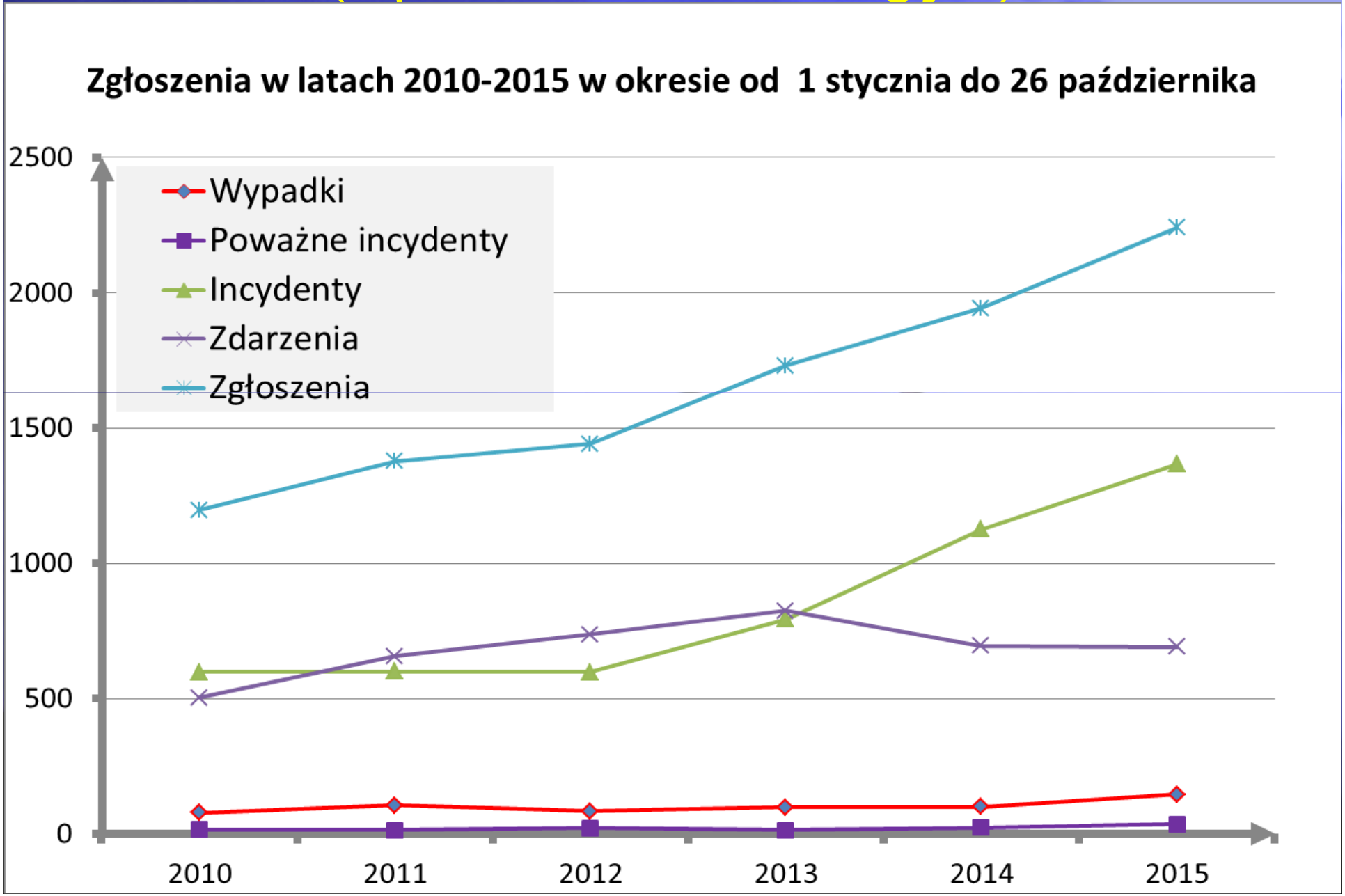
Przewodniczący: Magdalena Stróżyk

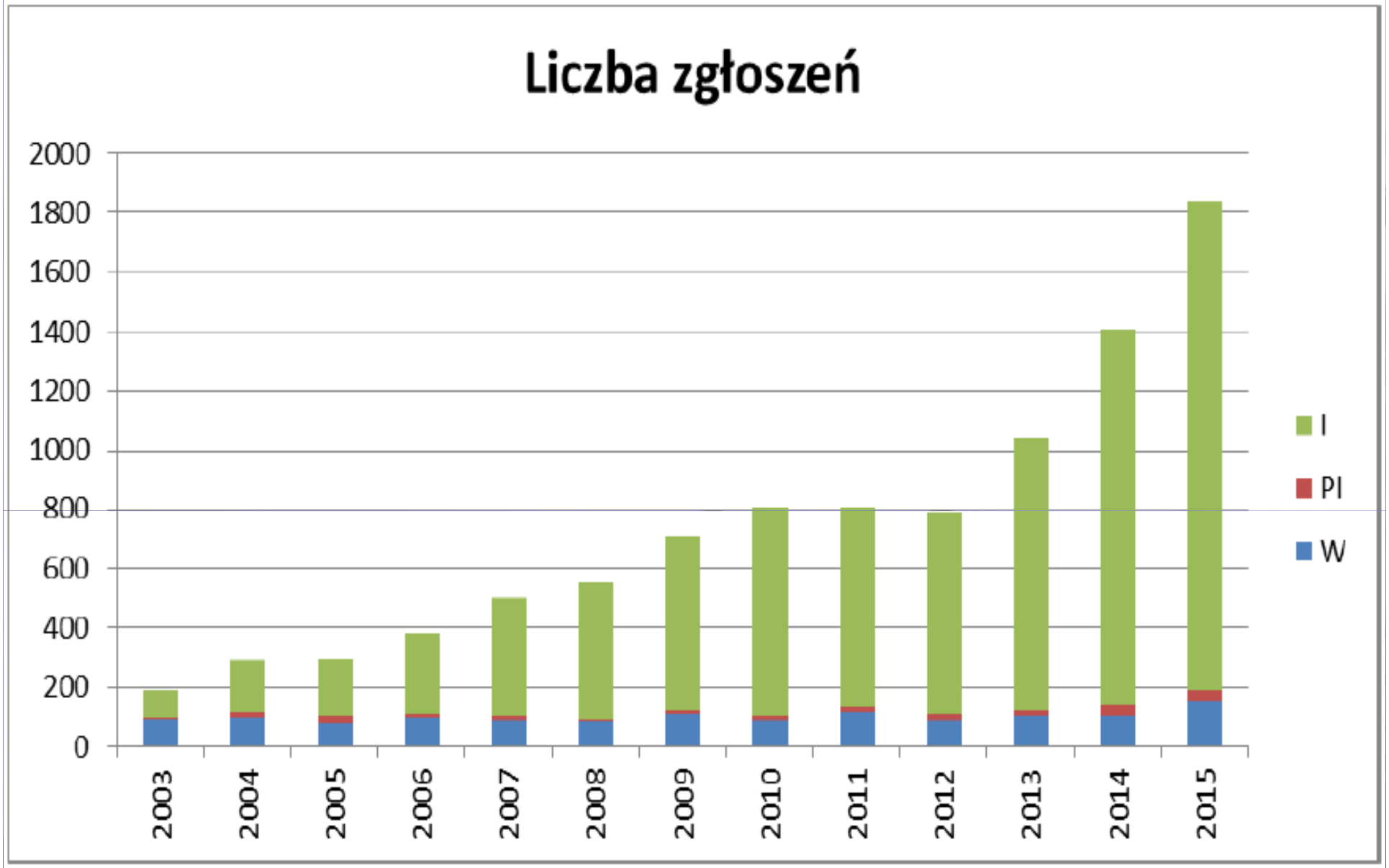
Statystyki i omówienie wypadków w sezonie 2015na podstawie materiałów przygotowanych przez PKBWL

Tab.2 Liczba zgłoszeń zdarzeń lotniczych zgłoszonych do PKBWL

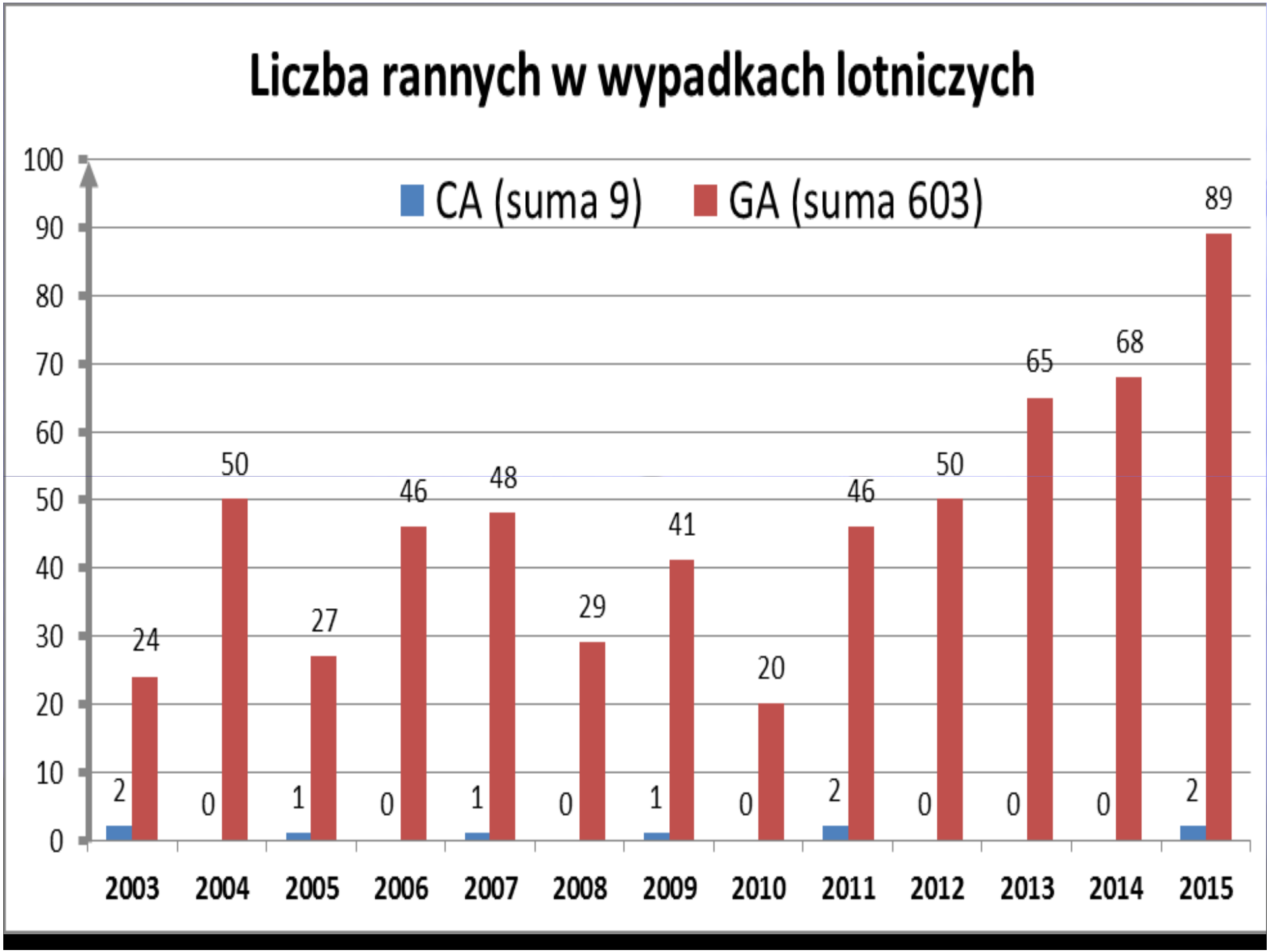
ROK	Zgłoszenia	w tym:				
		Wypadki	wypadki ze skutkiem śmiertelnym	Poważne incydenty	Incydenty	Zdarzenia pozostałe
2003	203	93	14	2	108	-
2004	314	98	16	15	201	-
2005	297	75	10	37	185	-
2006	378	100	16	16	262	-
2007	764	85	19	16	419	244
2008	961	76	7	11	479	397
2009	1089	106	16	17	593	371
2010	1437	70	11	11	687	669
2011	1574	94	23	13	628	839
2012	1690	89	12	22	629	950
2013	1980	104	12	13	923	940
2014	2265	104	14	25	1266	859
2015	2688	151	16	41	1649	847

Liczba zdarzeń zgłoszonych do PKBWL w 2015 r. (w porównaniu do lat ubiegłych)

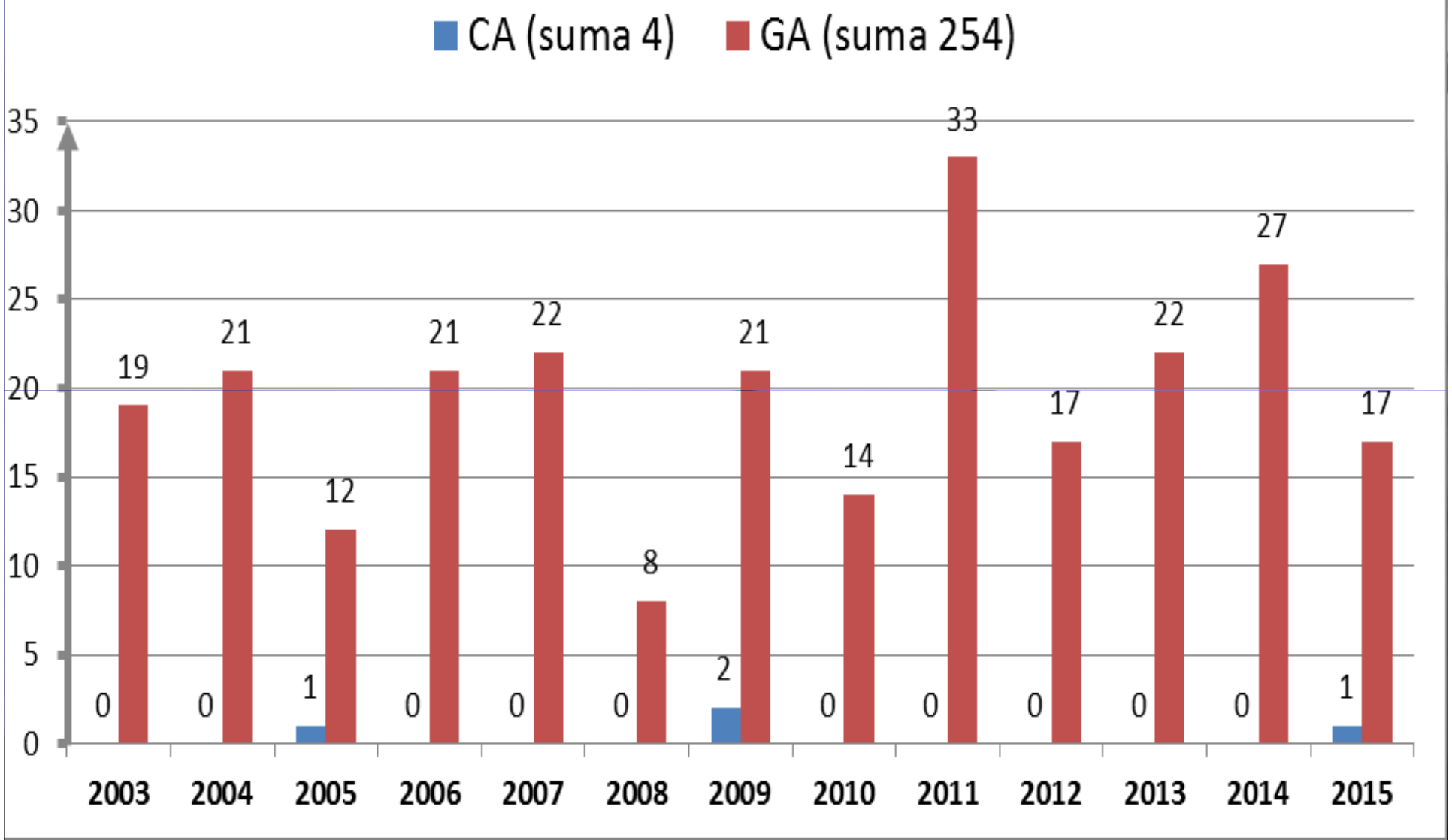




Rys.1 Liczba zdarzeń zgłoszonych do PKBWL (obejmuje wypadki, poważne incydenty i incydenty)


Liczba rannych w wypadkach lotniczych
CA (suma 9)
GA (suma 603)
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2
24
0
50
1
27
0
46
1
48
0
29
1
41
0
20
2
46
0
50
0
65
0
68
2
89

Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach lotniczych



ZAGROŻENIA w GA

- **Wykonywanie lotów VFR poniżej minimów**
- **Niewłaściwa analiza pogody**
- **Niewłaściwa analiza osiągów**
- **Niewykonywanie szczegółowego przeglądu przedlotowego**
- **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**
- **Przeciągnięcia podczas lotów na małej wysokości**
- **Usterki techniczne „wiekowych” samolotów**
- **Statki powietrzne eksploatowane poza nadzorem**

Wilga 80 PZL-104
8 czerwiec 2015r.,Leszno Strzyżewice

- Pilot samolotowy zawodowy przybył na lotnisko w celu wykonania kilku holi dla grupy szkolenia podstawowego.
- Warunki pogodowe były dobre. Pilot wykonał przegląd przedlotowy i sprawdził m.in. stan paliwa. Wg zeznania pilota wskaźniki pływakowe pokazywały po 20 l w każdym zbiorniku. Pilot uzgodnił z instruktorem szybowcowym wykonanie dwóch holi na wysokość 400 m po czterozakrętowym kręgu. Następnie miał odkołować pod hangar w celu zatankowania samolotu.
- Po zajęciu miejsca w kabinie pilot podkołował przed szybowiec Bocian, ustawiony do startu na kierunku 06. Po naprężeniu liny, na komendę kierującego lotami, pilot rozpoczął start.
- Po rozbiegu, kiedy zespół był na wznoszeniu, ale jeszcze nad lotniskiem, pilot spojrzał na paliwomierze i stwierdził, że pływak prawego paliwomierza opiera się o dno wskaźnika, a pływak lewego paliwomierza był w górnym położeniu, schowany w skrzydle. Pilot zeznał: *„odczuwałem, że samolot ma tendencję do przechylania na lewe skrzydło, przypuszczalnie z powodu przemieszczenia się paliwa do lewego zbiornika. Obawiając się, że silnik samolotu może przerwać pracę, ponieważ zawór odcinający był przełączony na prawy zbiornik, próbowałem przełączyć zawór na lewy zbiornik”.*

s.1. Trajektoria startu i awaryjnego lądowania samolotu holującego szybowiec.

- W tym czasie zespół znajdował się na wysokości ok. 50 m nad ziemią. Manipulacje zaworem odcinającym były utrudnione ustawieniem prawego fotela przeciwnie do kierunku lotu, jak do skoków spadochronowych. Pilot zeznał: *„odczułem podczas tych manipulacji zaworem paliwowym, że silnik samolotu traci moc, więc wyczepiłem linę holowniczą. Starałem się wykonać lądowanie awaryjne, jeszcze w granicach lotniska odchylając kierunek lotu w lewo, w stronę płyty modelarskiej”*.
- Samolot wytracił prędkość i przepadł z kilku metrów. Uszkodzone podwozie, a szczególnie wyrwanie z goleni czopów mocowania amortyzatorów wahaczy spowodowało, że golenie oparły się na gruncie lotniska. Samolot gwałtownie pochylił się na silnik, przemieścił się do przodu o ok. 14 m, a następnie skapotował.

Ustalenia Komisji

- Bezpośrednią przyczyną kapotażu było za wysokie wyrównanie i przepadnięcie samolotu podczas awaryjnego lądowania, natomiast pierwotną przyczyną była próba przełączania zaworu odcinającego paliwo z prawego zbiornika na lewy, w czasie początkowego wznoszenia zespołu.
- W czasie tej fazy lotu (wznoszenie do wysokości 100 m AGL) cała uwaga pilota powinna być skupiona na utrzymaniu kierunku i prędkości lotu oraz ocenie pracy zespołu napędowego. Pilot w tej fazie lotu nie zaobserwował jakichkolwiek nieprawidłowości w pracy zespołu napędowego, więc rozpraszanie uwagi na obserwację wskaźników pływakowych paliwomierzy było zbędne. Może to także świadczyć o tym, że niestarannie wykonał przegląd przedstartowy i nie zapoznał się z treścią zapisów w PDT dotyczących stanu paliwa, jakich dokonał jego poprzednik.
- Pływakowe wskaźniki paliwomierzy w czasie startu, kiedy stan lotu jest nieustalony, mają naturalną tendencję do wahań i ich wskazania są wtedy niemiarodajne. Odczucia pilota, że samolot miał tendencję do przechylania na lewe skrzydło mogły być wynikiem sugestii, u podłoża której były obserwacje obu paliwomierzy.

Ustalenia komisji

- Zdaniem Komisji nie istniało zagrożenie zatrzymania pracy silnika ze względu na brak paliwa. Samolot przed rozpoczęciem lotów był tankowany i stan paliwa po tankowaniu wynosił 145 l. Po wykonaniu siedmiu holi w czasie 34 minut nastąpiła przerwa i pilot zdający samolot po tych lotach wpisał do PDT stan paliwa 100 l, co potwierdził swoim podpisem. Pilot przyjmujący samolot do lotu po przerwie prawdopodobnie nie zapoznał się z tym zapisem i polegał na własnym odczycie błędnych wskazań paliwomierzy pływakowych jakie zaobserwował podczas przeglądu przy pobieraniu samolotu do lotu (2 x 20 l).
- W trakcie przełączania zaworu odcinającego z prawego zbiornika na lewy, pilot pochylony do przodu mimowolnie odpychał drążek sterowy od siebie, co wywoływało przejście samolotu ze wznoszenia do lotu horyzontalnego, a następnie zniżania. Przełączanie zaworu odcinającego z prawego zbiornika na lewy powoduje w położeniu pośrednim chwilowe zamknięcie zaworu, co może zubożyć mieszankę i spowodować chwilowy spadek mocy silnika. W tych okolicznościach pilot wyczepił linę holowniczą i przerwał start na krytycznej wysokości. Podczas lądowania awaryjnego działając w deficycie czasu doprowadził do przepadnięcia samolotu z

Szybowce: SZD-50-3 puchacz oraz SZD-51-1 Junior
02 kwiecień 2015r. Lądowisko Rudniki (EPRU)

Ustalenia Komisji

- Latający na termice Juniorem pilot licencjonowany o nalocie około 45h zblizył się do kręgu nadlotniskowego, a w tym samym czasie do startu za wyciągarka przygotowywała się załoga szybowca puchacz
- Po jego starcie, kiedy szybowiec był w końcowej fazie stromego wznoszenia na wysokości około 400 m, lecący na podobnej wysokości w kierunku zachodnim szybowiec Junior, wykonał zakręt w lewo zbliżając się do strefy wyczepienia.
- Kierujący lotami ostrzegł drogą radiową pilotów o zaistniałej sytuacji. Instruktor lecący w Puchaczu po ostrzeżeniu radiowym obserwował szybowiec Junior, natomiast pilot Juniora nie widział szybowca Puchacz i nie słyszał korespondencji radiowej
- W konsekwencji doszło do niebezpiecznego zmniejszenia separacji pomiędzy szybowcami.

Ustalenia Komisji

- Wlatując w rejon kręgu nadlotniskowego, pilot powinien zwrócić szczególna uwagę na aktualną sytuacje ruchową na kręgu i związaną z tym korespondencje radiową.
- Ze względu na dużą dynamikę startu szybowca za wyciągarką, przelatując na niewielkiej wysokości w rejonie gdzie takie starty się odbywają, pilot szybowca Junior powinien zwrócić szczególna uwagę na bezpieczną separację.
- Niewielkie doświadczenie lotniczym pilota szybowca Junior i to, że był to jeden z pierwszych jego lotów na termikę po przerwie zimowej, prawdopodobnie spowodowało, że nadmiernie skoncentrował się on na poszukiwaniu wznoszeń termicznych i obserwowaniu wskazań przyrządów pokładowych, zapominając o słuchaniu korespondencji radiowej i obserwacji przestrzeni dookoła szybowca.

Przyczyny zdarzenia

- Naruszenie kręgu lotów wyciągarkowych w pobliżu strefy wyczepienia szybowców przez pilota szybowca Junior.
- Niewłaściwa obserwacja przestrzeni oraz nie zwracanie uwagi na prowadzoną korespondencję radiową przez tego pilota.

Szybowiec Bocian

W dniu 12.07.2015 r. na lotnisku Pobiednik Wielki k. Krakowa

- W dniu 12.07.2015 r. na lotnisku Pobiednik Wielki k. Krakowa wykonywane były loty szkolne na szybowcu SZD 9 bis 1E Bocian zadanie 1 ćwiczenie 4 (nauka postępowania w sytuacjach awaryjnych). O godzinie 6:30 w kolejnym locie instruktor wykonał imitację przerwanego ciągu
w pierwszej fazie lotu po starcie. Po przerwaniu ciągu na wysokości około 20 m szybowiec wylądował prawidłowo z odchyłką o 15-20° od linii startu. Po zakończonym dobiegu, kiedy załoga siedziała jeszcze w kabinie, pilocik zwijanej liny wyciągarkowej uniósł się i zaczepił
o część ogonową szybowca. W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległ ogon szybowca na wysokości wręgi nr. 25 wraz z usterzeniem poziomym i pionowym. Plan sytuacyjny zdarzenia oraz uszkodzenia szybowca pokazano na ilustracjach poniżej.

LIVETRACK24
Miejsce w którym pilocik liny wyciągarkowej zachaczył o ogon szybowca
Przybliżone położenie słońca
Wyciągarka
Kwadrat szybowcowy
Kierunek wiartu
Google earth
2003
Data uzyskania obrazu: 8/1/2013 50°05'15.19"N 20°11'46.64"E wys. 199 m wysokość punktu widzenia 1.12 km

Kierunek wiatru
wyciągarka
Pilocik liny
wyciagarkowej
SP-3105

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

zwijanie liny holowniczej przez wyciągarkowego, który nie upewnił się, że można to wykonać bezpiecznie

Komentarz Komisji:

- Komisja przypomina, że wyciagarkowy może zwijać linę holowniczą po uzyskaniu zgody
z kwadratu, ponieważ nie jest on w stanie określić, jakie jest ułożenie liny i czy nie stanowi ona zagrożenia dla osób i sprzętu znajdujących się w jej bezpośredniej bliskości. Ponadto wyciagarkowy powinien brać pod uwagę kierunek wiatru, który powoduje odchylenie liny w trakcie spadania po wyczepieniu i w trakcie sciągania liny na ziemi. Należy zwrócić uwagę, że coraz częściej stosowane liny syntetyczne są lżejsze od stosowanych wcześniej lin stalowych i w trakcie ściągania po napełnieniu się pilocika unoszą się one w powietrzu.
Dodatkowo w zaistniałym wypadku słońce świecące w oczy wyciągarkowego utrudniając ocenę odległości i obserwację pilocika liny holowniczej.

Szybowiec Puchacz
19 sierpnia 2015 r. lądowisko Laszki (EPJL)

- pilot szybowca przybył na lądowisko Laszki EPJL. Po sprawdzeniu dokumentacji osobistej pilota przez dyrektora i jednocześnie instruktora Aeroklubu Ziemi Jarosławskiej, został dopuszczony do wykonywania lotów. Dyrektor z instruktorem prowadzącym loty (zwany dalej instruktorem) uzgodnili, że pilot ma wykonać lot sprawdzający za wyciągarką i jeśli zostanie on wykonany poprawnie, będzie mógł wykonać lot samodzielny.
- Po locie instruktor stwierdził, że pilot nie utrzymywał stałego kąta szybowania i zafalował na wytrzymaniu, więc podjął decyzję o wykonaniu jeszcze jednego lotu kontrolnego. Kolejny lot został wykonany poprawnie, więc instruktor zdecydował, że pilot może wykonać lot samodzielnie.
- Przed lotem samodzielnym instruktor przepytał pilota z zasad postępowania w sytuacjach awaryjnych w czasie startu za wyciągarką. Ponieważ pilot nie znał dobrze tych zasad, instruktor przeprowadził z nim krótkie szkolenie naziemne w tym zakresie i dopiero wtedy dopuścił go do lotu samodzielnego.

Przebieg zdarzenia

- Po oderwaniu się od ziemi szybowiec prawidłowo przeszedł na wznoszenie, po czym na wysokości około 60 m nastąpiło zerwanie liny wyciągarkowej. Reakcja pilota była prawidłowa, zabezpieczył prędkość i wyczepił fragment liny, który został przy szybowcu. Następnie leciał przez dłuższą chwilę po prostej nie mogąc się zdecydować, jaki wykonać manewr. Po chwili odchylił lot lekko w prawo, a następnie zamiast otworzyć hamulce aerodynamiczne i lądować na wprost zaczął wykonywać zakręt w lewo, z wiatrem. Zaskoczony zaistniałą sytuacją instruktor prowadzący loty nie zdążył zareagować przez radio. Drugi z instruktorów znajdujący się w tym czasie obok wyciągarki, widząc niezdecydowanie pilota wydał przez radiostację komendę *„otwórz hamulce i ląduj na wprost”*. Szybowiec w tym momencie był już w zakręcie. Po około 90° zakrętu szybowiec zaczął zwiększać przechylenie, wszedł w korkociąg a chwilę później prawie pionowo uderzył o ziemię. Pilot został ciężko ranny.

N
Wymiary lądowiska
Długaść pasa startowego - 800m
Szerokość pasa startowego- 80m
Kierunek pasa startowego 257°/77°
Wyciągarka
H~60 m
~350m
FOTO AEROKLUB ZIEMI JAROSŁAWSKIEJ

Foto Aeroklub Ziemi Jarosławskiej

Foto Aeroklub Ziemi Jarosławskiej

Szczątki szybowca skupione na małej przestrzeni na kierunku zderzenia świadczą o tym, że zetknięcie z ziemią nastąpiło pod dużym kątem.

Ustalenia komisji

- Komisja w trakcie analizy dokumentacji osobistej pilota stwierdziła, że w okresie ostatnich trzech lat pilot wykazywał się niewielką aktywnością lotniczą. Zestawienie lotów w tabelce

ROK	liczba lotów		Czas lotów	
	KTP	Pozostałe	KTP	Pozostały
2013	1	2	44'	5 h 55'
2014	1	5	34'	16 h 40'
2015	1	10	1 h	11 h 59'

Loty za wyciągarką, jakie ostatnio wykonał pilot miały miejsce w 2011 r. – 3.

Przepisy FCL.130.S LAPL(S) — metody startu mówią, że
c) <u>W celu utrzymania uprawnień w każdej metodzie startu pilot musi wykonać co najmniej 5 startów w okresie ostatnich 24 miesięcy</u>; nie dotyczy to startu z lin gumowych, w przypadku którego pilot wykonuje tylko dwa starty.
d) W przypadku niespełnienia przez pilota wymagań określonych w lit. c) musi wykonać on dodatkowe starty z instruktorem lub samodzielnie pod nadzorem instruktora w celu wznowienia swoich uprawnień.

Ustalenia komisji

- Niewłaściwa decyzja pilota w sytuacji przerwania ciągu na małej wysokości –próba wykonania lądowania z zakrętu o 180° na krytycznie małej wysokości zamiast lądowania na wprost.
- Przeciągnięcie szybowca w zakręcie i zderzenie z ziemią w pierwszej fazie korkociągu długa przerwa pilota w lotach za wyciągarką, oraz mała aktywność lotnicza w ostatnich trzech latach.
- Zdaniem Komisji pilot przed startem nie przeanalizował jak postąpi w sytuacji awaryjnej. W tym przypadku, po zerwaniu się liny wyciągarkowej na wysokości około 60 m, pilot powinien lądować na wprost nie mając przed sobą żadnych przeszkód.
- Komisja zwraca uwagę na to, że nawet w przypadku pilotów posiadających licencję, ale z niewielkim nalotem, wykonujących rocznie niewiele lotów, należy zwrócić szczególną uwagę na sprawdzenie ich umiejętności postępowania w sytuacjach niebezpiecznych. W takim przypadku nie można wykonać takiej kontroli ograniczając się do jednego lotu sprawdzającego.

Szybowiec SZD-50-3 Puchacz
11.08.2015r. Płock (EPPL)

- Start wyciągarkowy rozłożony był na kierunku ok. 110° przy wietrze 2-3 m/s z kierunku 40-50° (z lewej strony do kierunku startu), krąg szybowcowy w lewą stronę. Celem lotów było przeszkolenie pilotów na nowy rodzaj startu.
- Załoga w składzie przeszkalany pilot oraz instruktor wystartowała do kolejnego lotu, którego zadaniem było ćwiczenie symulacji przerwania ciągu na wysokości zmuszającej do wykonania lądowania z wiatrem.
- Po prawidłowym starcie na wysokości pomiędzy 100 a 150 m wyciągarkowy zredukował obroty do jałowych. Załoga wyczepiła linę wyciągarkową, co zostało drogą radiową potwierdzone przez wyciągarkowego i osobę na starcie.
- Następnie świadkowie zaobserwowali, że załoga pochyliła maskę szybowca do dołu i wykonała zakręt w prawo o 180°.
- Szybowiec zderzył się prawym skrzydłem z liną wyciągarkową w odległości ok. 60 m poniżej spadochronika. Lina zakleszczyła się w szczelinie, znajdującej się bliżej kadłuba, pomiędzy lotką a konstrukcją skrzydła.
- Następnie szybowiec w pogłębiającej spirali w prawą stronę szybko zbliżał się do ziemi.
- Na niewielkiej wysokości nastąpiło urwanie małego fragmentu lotki co spowodowało uwolnienie liny wyciągarkowej i przerwanie obrotu w prawo. Szybowiec zderzył się z ziemią pod bardzo dużym kątem pochylenia najpierw lewym skrzydłem a następnie przodem kadłuba.
- **Załoga poniosła śmierć na miejscu.**

Ślady na linie w odległości ok. 60 m od spadochronika.

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),

- Lotnisko Poznań/Kobylnica dopuszczone jest tylko do wykonywania lotów:

- VFR DZIEŃ

- VFR W NOCY - tylko po uzgodnieniu z Zarządzającym EPPK i po rozstawieniu przenośnego systemu oświetlenia drogi startowej np. podczas organizowania lotów szkolnych

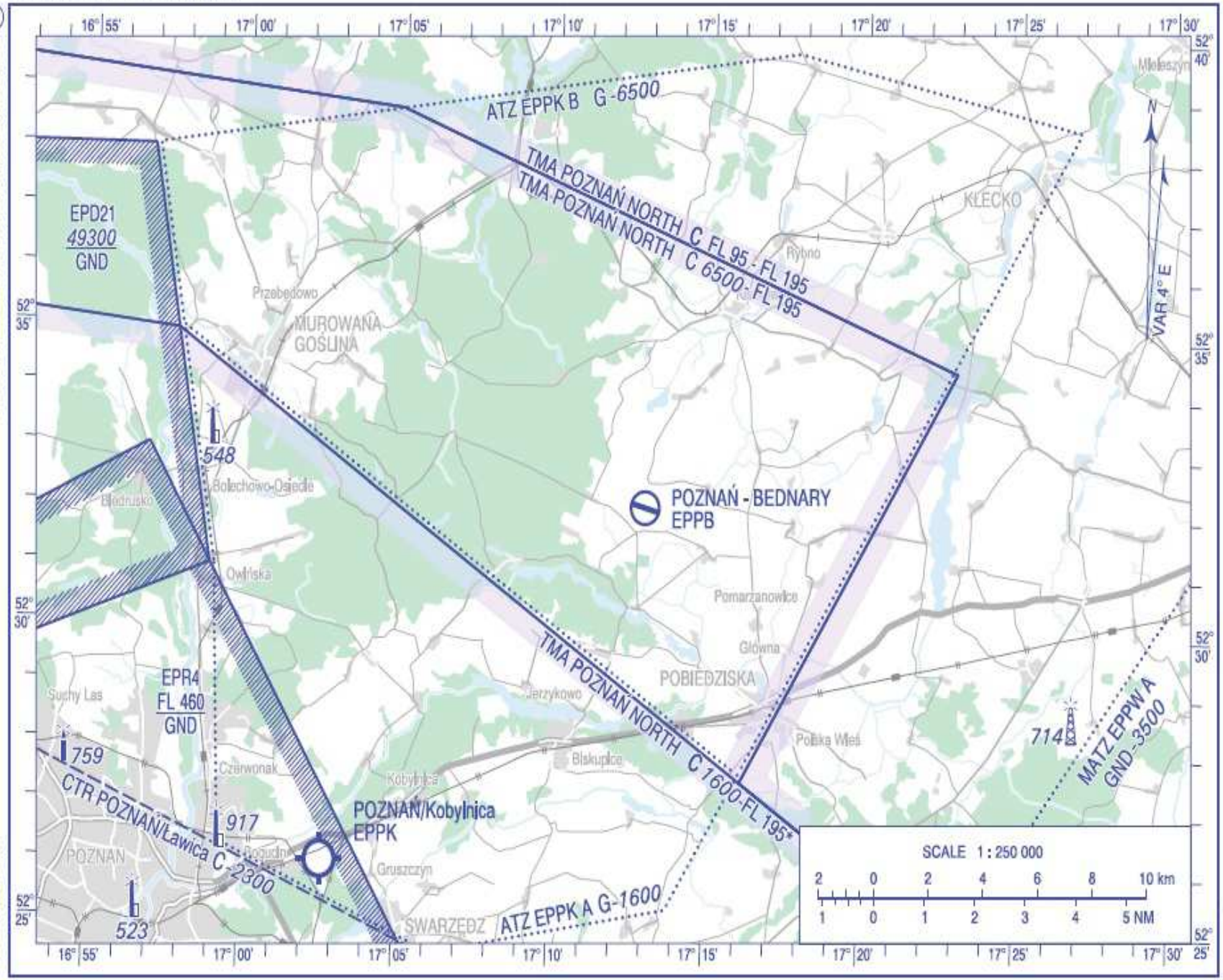
VISUAL OPERATION CHART

AD ELEV 282 ft

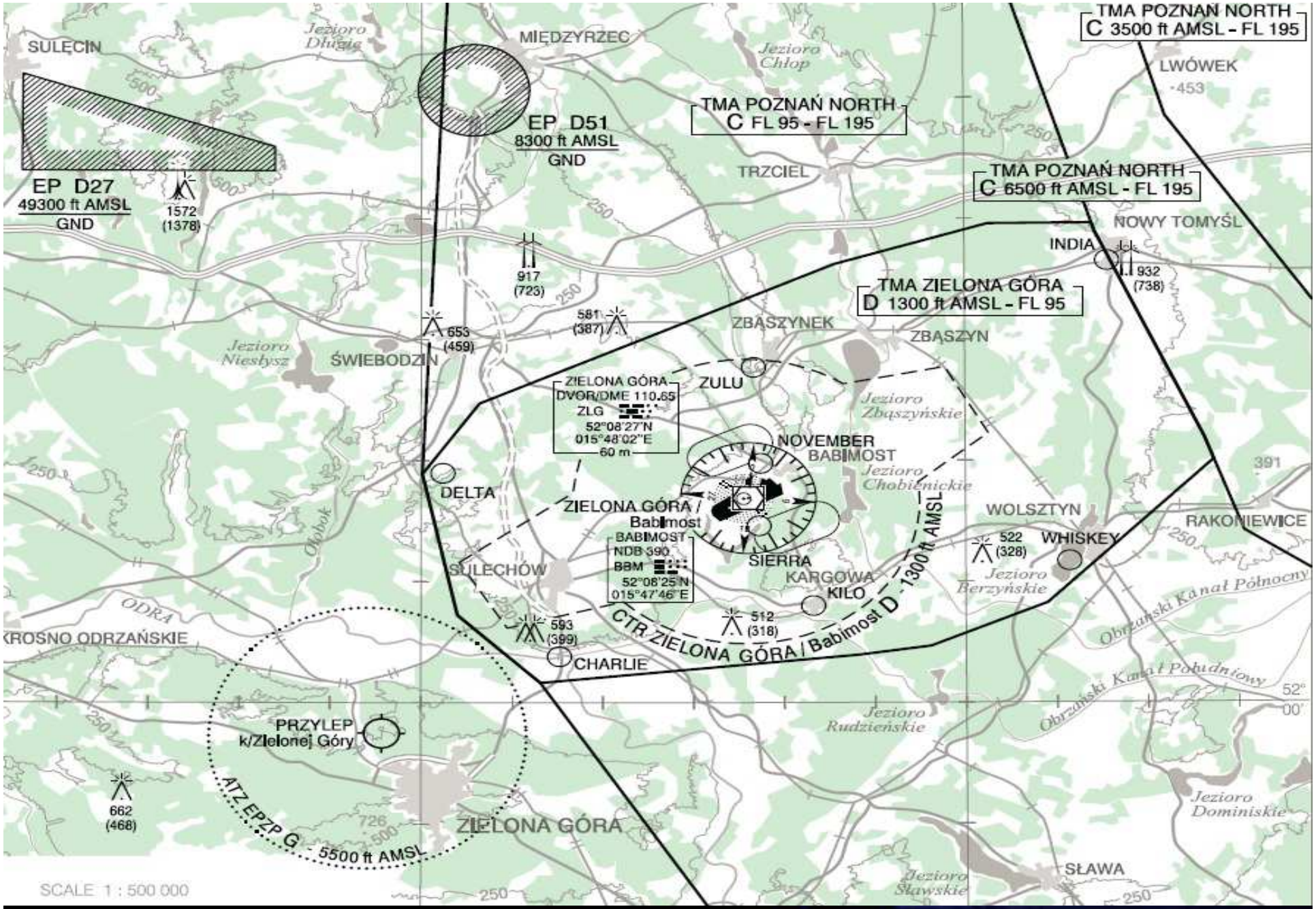
FIS POZNAŃ INFORMATION 126.300

POZNAŃ/ Kobylnica

Correction:MATZ EPPW changed.



© POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY


TMA POZNAŃ NORTH
C 3500 ft AMSL - FL 195
TMA POZNAŃ NORTH
C FL 95 - FL 195
TMA POZNAŃ NORTH
C 6500 ft AMSL - FL 195
TMA ZIELONA GÓRA
D 1300 ft AMSL - FL 95
EP D51
8300 ft AMSL
GND
EP D27
49300 ft AMSL
GND
SULĘCIN
MIĘDZYRZEC
LWÓWEK
TRZCIEL
NOWY TOMYŚL
INDIA
ZBĄSZYNEK
ZBĄSZYN
ŚWIEBODZIN
ZULU
ZIELONA GÓRA
DVOR/DME 110.65
ZLG
52°08'27"N
015°48'02"E
60 m
NOVEMBER
BABIMOST
DELTA
ZIELONA GÓRA /
Babimost
BABIMOST
NDB 390
BBM
52°08'25"N
015°47'46"E
SIERRA
KARGOWA
KILO
WOLSZTYN
WHISKEY
RAKONIEWICE
SULECHÓW
CHARLIE
CTR ZIELONA GÓRA / Babimost D - 1300 ft AMSL
KROSNO ODRZAŃSKIE
PRZYLEP
k/Zielonej Góry
ATZ EPZP G - 5500 ft AMSL
ZIELONA GÓRA
SŁAWA
Jezioro Długie
Jezioro Chłop
Jezioro Niesłysz
Jezioro Zbąszyńskie
Jezioro Chobienickie
Jezioro Berzyńskie
Jezioro Rudzieńskie
Jezioro Dominiskie
Jezioro Sławskie
Obrzański Kanał Północny
Obrzański Kanał Południowy
ODRA
Obłok
1572
(1378)
917
(723)
653
(459)
581
(387)
932
(738)
522
(328)
512
(318)
593
(399)
662
(468)
726
391
453
52°
00'
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 w dzień

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

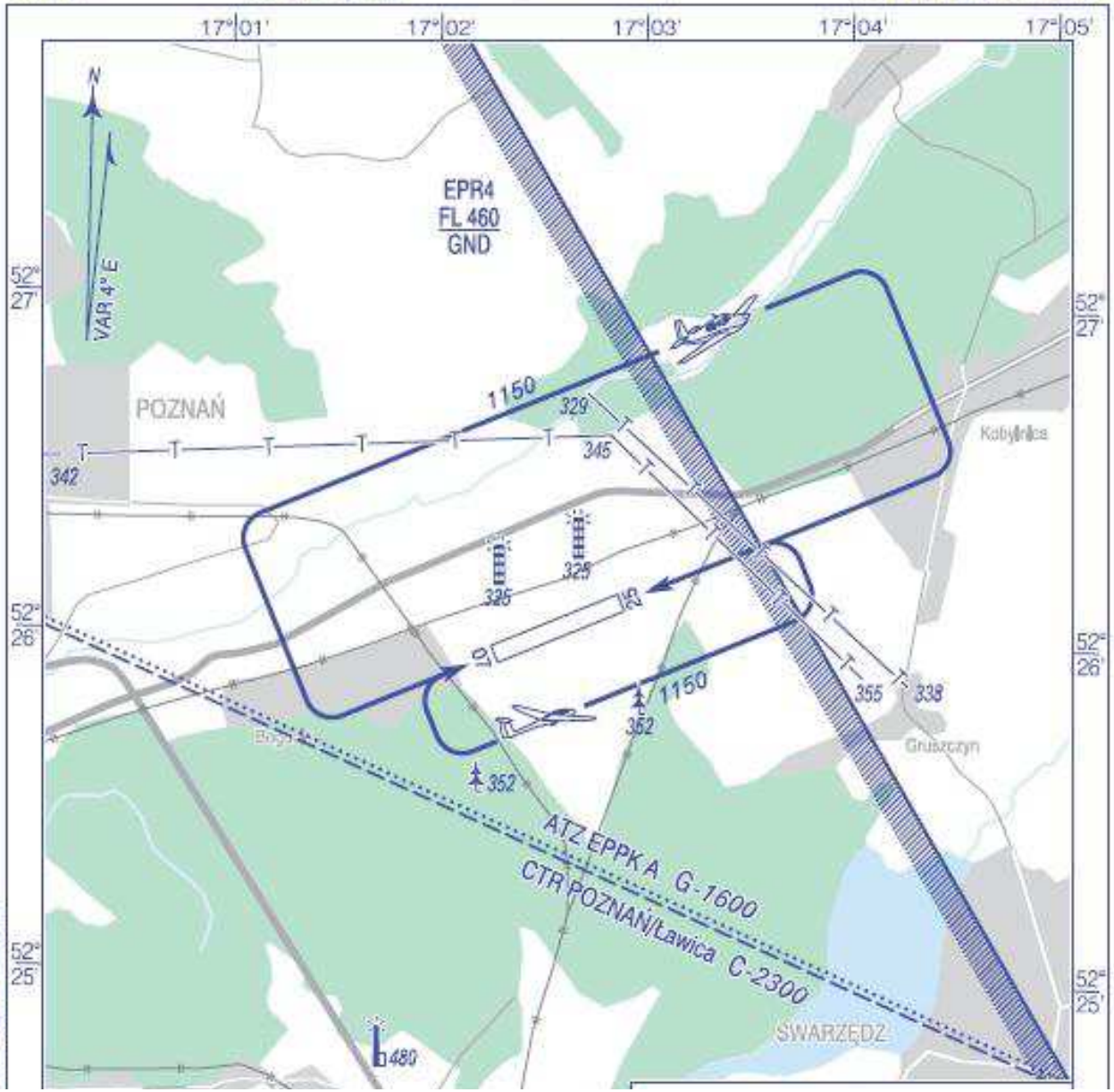
- krąg północny (samoloty, śmigłowce)

VISUAL OPERATION CHART

AD ELEV 282 ft

RADIO 122.900

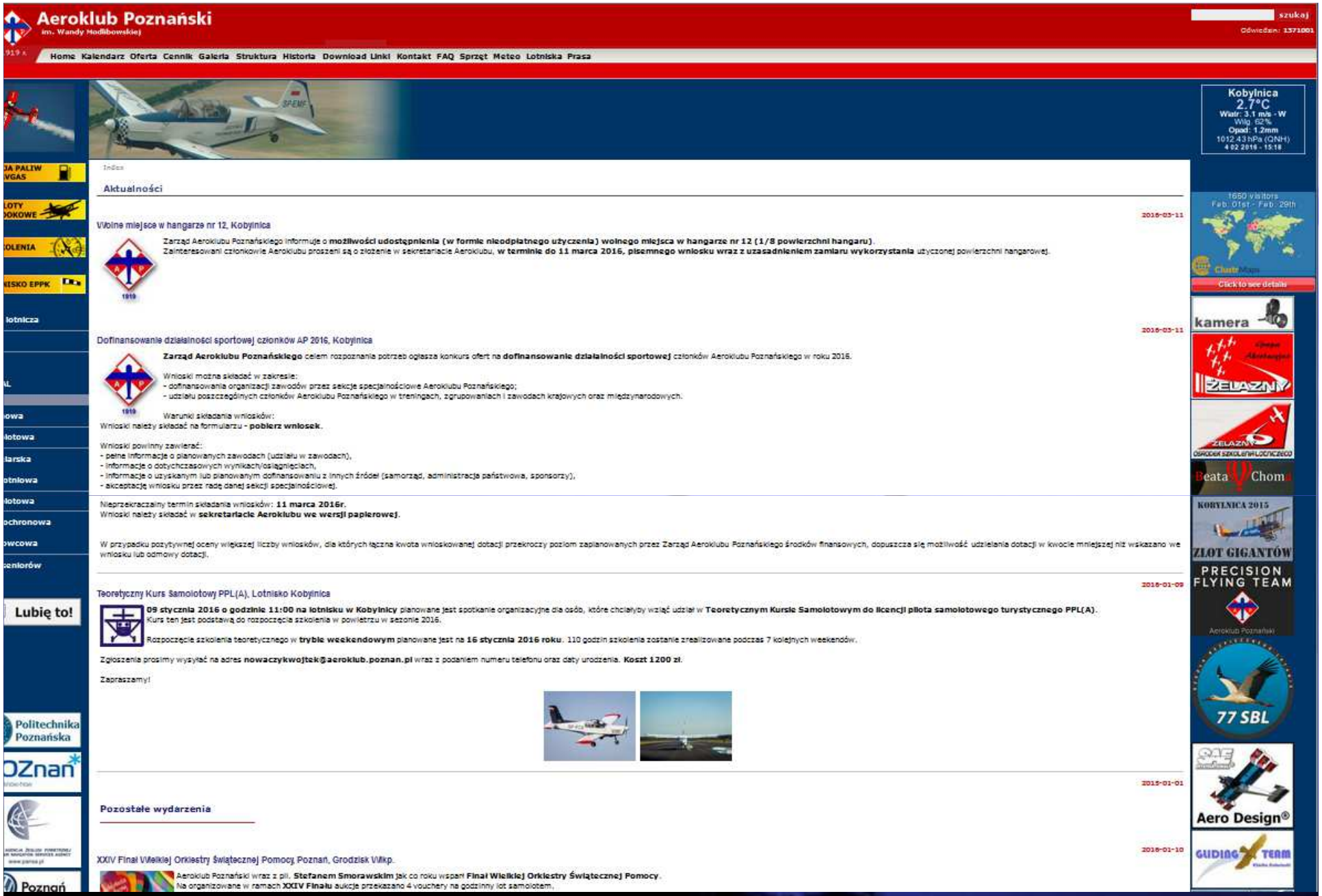
POZNAŃ/Kobylnica



- latamy na ciśnienie QNH

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

- **ciśnienie sprawdzamy na wyświetlaczu stacji meteo w pomieszczeniu operacyjnym ATO lub na stronie *www.aeroklub.poznan.pl***

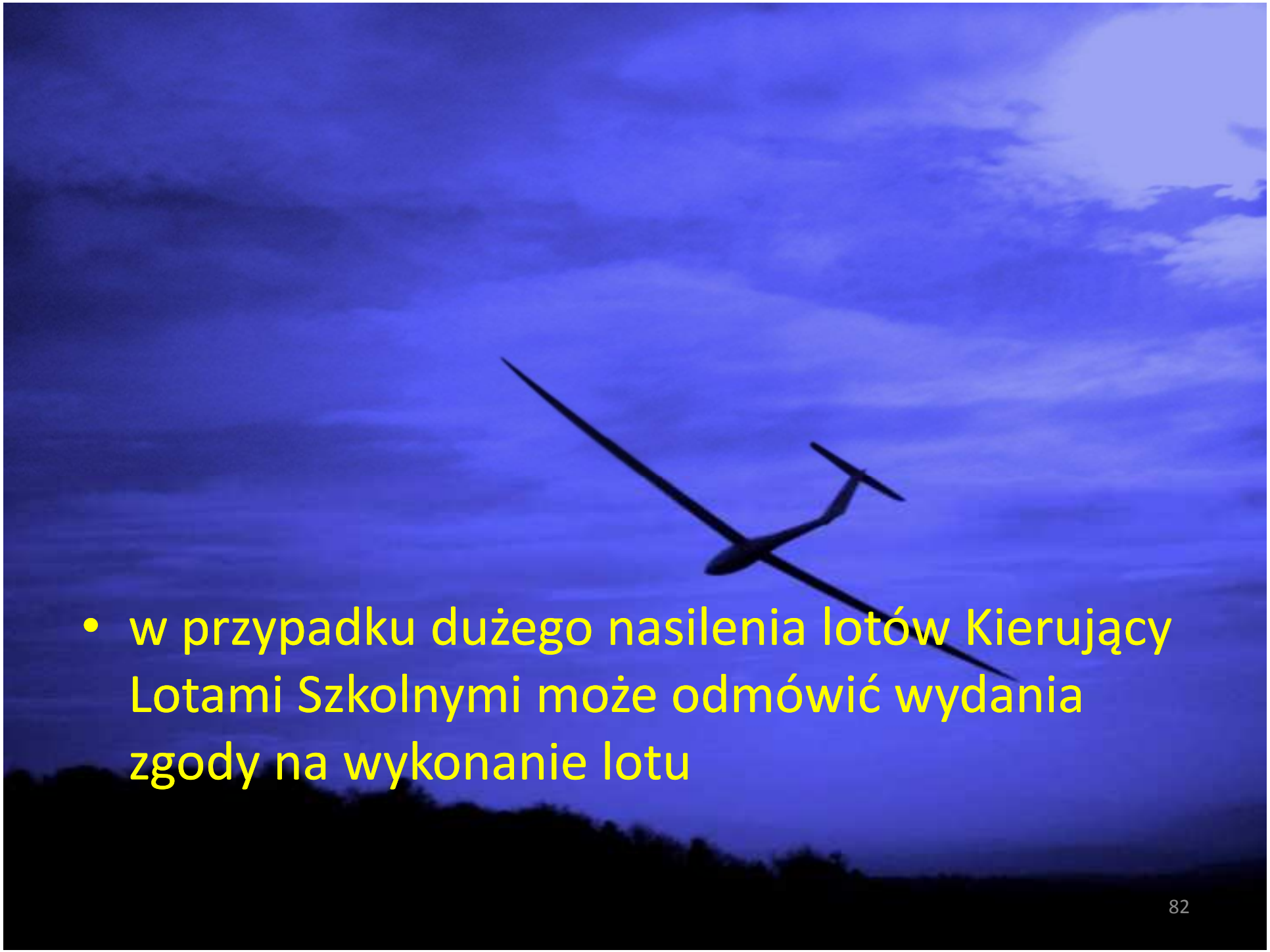

Aeroklub Poznański
im. Wandy Modlibowskiej
szukaj
Odwiedzin: 1371001
Home Kalendarz Oferta Cennik Galeria Struktura Historia Download Linki Kontakt FAQ Sprzęt Meteo Lotniska Prasa
Kobylnica
2.7°C
Wiatr: 3.1 m/s - W
Wilg. 62%
Opad: 1.2mm
1012.43 hPa (QNH)
4.02.2016 - 15:18
Aktualności
2016-03-11
Wolne miejsce w hangarze nr 12, Kobylnica
Zarząd Aeroklubu Poznańskiego informuje o możliwości udostępnienia (w formie nieodpłatnego użyczenia) wolnego miejsca w hangarze nr 12 (1/8 powierzchni hangaru).
Zainteresowani członkowie Aeroklubu proszeni są o złożenie w sekretariacie Aeroklubu, w terminie do 11 marca 2016, pisemnego wniosku wraz z uzasadnieniem zamiaru wykorzystania użyczonej powierzchni hangarowej.
2016-03-11
Dofinansowanie działalności sportowej członków AP 2016, Kobylnica
Zarząd Aeroklubu Poznańskiego celem rozpoznania potrzeb ogłasza konkurs ofert na dofinansowanie działalności sportowej członków Aeroklubu Poznańskiego w roku 2016.
Wnioski można składać w zakresie:
- dofinansowania organizacji zawodów przez sekcje specjalnościowe Aeroklubu Poznańskiego;
- udziału poszczególnych członków Aeroklubu Poznańskiego w treningach, zgrupowaniach i zawodach krajowych oraz międzynarodowych.
Warunki składania wniosków:
Wnioski należy składać na formularzu - pobierz wniosek.
Wnioski powinny zawierać:
- pełne informacje o planowanych zawodach (udziału w zawodach),
- informacje o dotychczasowych wynikach/osiągnięciach,
- informacje o uzyskanym lub planowanym dofinansowaniu z innych źródeł (samorząd, administracja państwowa, sponsorzy),
- akceptację wniosku przez radę danej sekcji specjalnościowej.
Nieprzekraczalny termin składania wniosków: 11 marca 2016r.
Wnioski należy składać w sekretariacie Aeroklubu we wersji papierowej.
W przypadku pozytywnej oceny większej liczby wniosków, dla których łączna kwota wnioskowanej dotacji przekroczy poziom zaplanowanych przez Zarząd Aeroklubu Poznańskiego środków finansowych, dopuszcza się możliwość udzielania dotacji w kwocie mniejszej niż wskazano we wniosku lub odmowy dotacji.
2016-01-09
Teoretyczny Kurs Samolotowy PPL(A), Lotnisko Kobylnica
09 stycznia 2016 o godzinie 11:00 na lotnisku w Kobylnicy planowane jest spotkanie organizacyjne dla osób, które chciałyby wziąć udział w Teoretycznym Kursie Samolotowym do licencji pilota samolotowego turystycznego PPL(A).
Kurs ten jest podstawą do rozpoczęcia szkolenia w powietrzu w sezonie 2016.
Rozpoczęcie szkolenia teoretycznego w trybie weekendowym planowane jest na 16 stycznia 2016 roku. 110 godzin szkolenia zostanie zrealizowane podczas 7 kolejnych weekendów.
Zgłoszenia prosimy wysyłać na adres nowaczykwojtek@aeroklub.poznan.pl wraz z podaniem numeru telefonu oraz daty urodzenia. Koszt 1200 zł.
Zapraszamy!
2015-01-01
Pozostałe wydarzenia
2016-01-10
XXIV Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, Poznań, Grodzisk Wlkp.
Aeroklub Poznański wraz z pil. Stefanem Smorawskim jak co roku wspari Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.
Na organizowane w ramach XXIV Finału aukcje przekazano 4 vouchery na godzinny lot samolotem.
Lubię to!
Politechnika Poznańska
OZnan
Poznań
kamera
ŻELAZNY
Beata Chomka
KOBYLNICA 2015
ZLOT GIGANTÓW
PRECISION FLYING TEAM
77 SBL
Aero Design
GUIDING TEAM

- 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 ATO celem zgłoszenia swoich zamiarów oraz omówienia sytuacji ruchowej

- gdy Aeroklub nie wykonuje lotów (brak flagi na maszcie) obowiązuje „Zgłoszenie operacji lotniczych” poprzez wypełnienie i wrzucenie do skrzynki na I piętrze w budynku Aeroklubu, kartki z zapisaną datą, nazwiskiem, znakami, planowaną godziną startu oraz telefonem kontaktowym (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 2015 zgłoszono pisemnie 527**

rok 2014 – 397,

rok 2013 – 353,

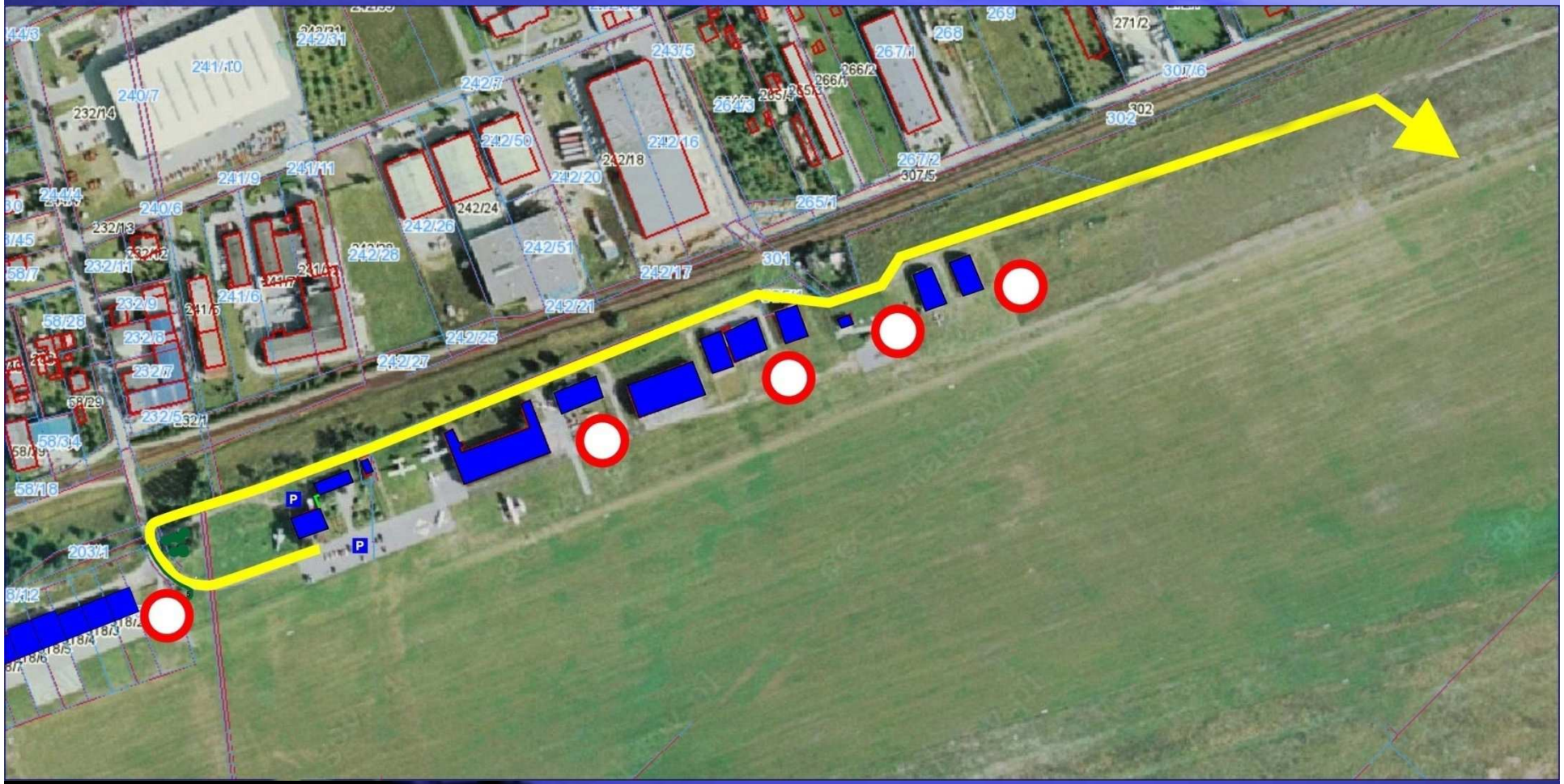
rok 2012 – 326,

rok 2011 – 251

operacji lotniczych

ZAKAZ

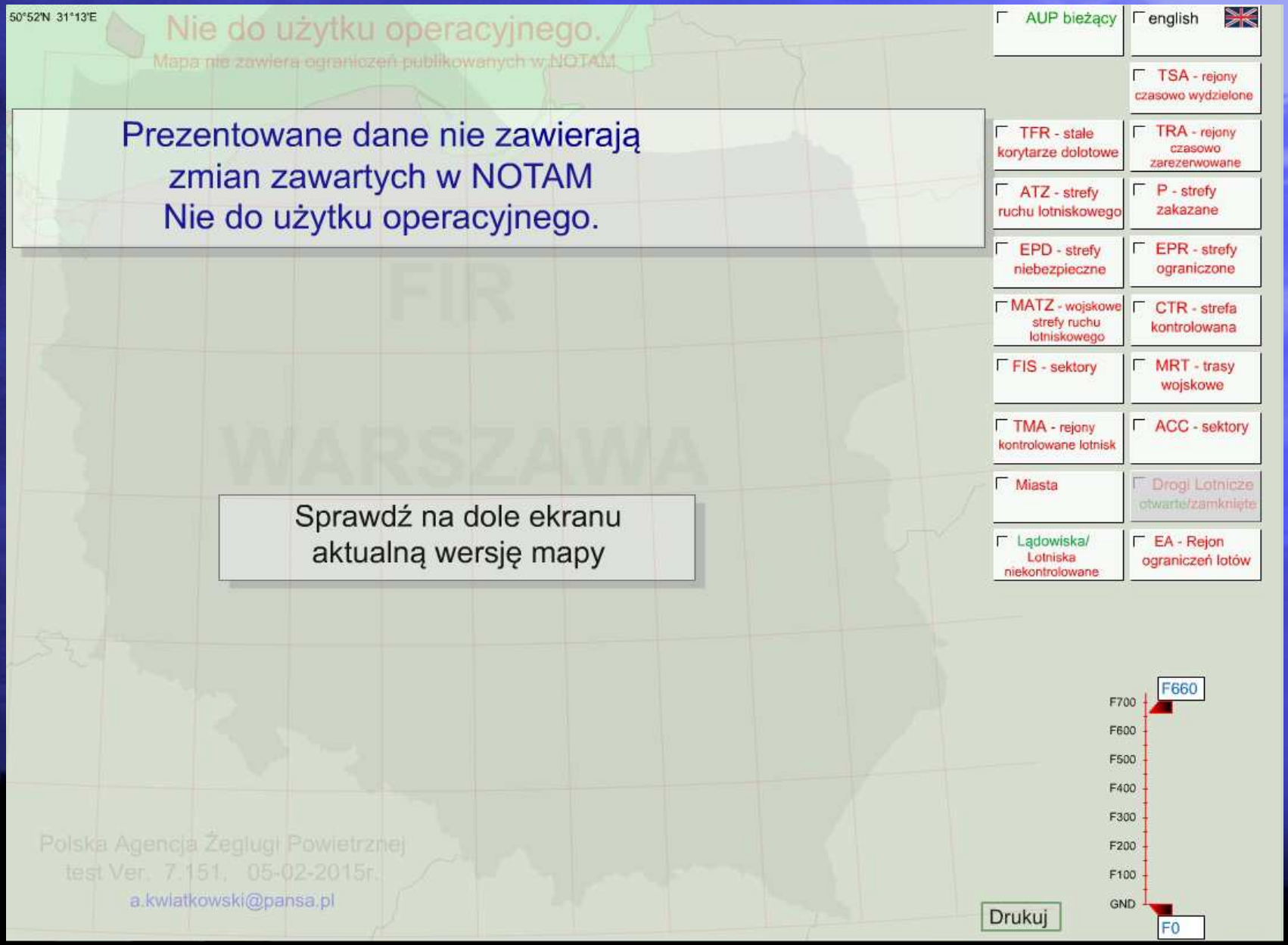
Zakazuje się jeżdżenia samochodami prywatnymi przed hangarem szybowcowym.
Korzystać należy wyłącznie z drogi za hangarami.


241/10
240/7
232/14
242/31
242/7
243/5
242/50
242/16
242/18
242/20
241/9
241/11
240/6
232/13
242/24
242/26
242/51
242/17
241/6
242/21
242/25
242/27
232/9
232/8
232/7
232/5
58/28
58/29
58/14
58/16
203/1
301
302
302
307/6
307/5
267/1
267/2
265/1
264/3
266/1
266/2
268
269
271/2
P
P

EPPK DS-1 07-25

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

- **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.**

DT APOZ
Cert. CAMO PL.MG.036
Cert. AMO PL.145.059

4. Zasady wypełniania PDT + MEL i HIL

Wojciech Muszyński
Dział Techniczny

Część II dla członków wykonujących loty na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego

5. Zasady organizacji lotów szkolnych 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
- 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 Instruktorów i Kierownika Szkolenia (HT)
- Pokładowy Dziennik Techniczny
- Książka Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi
- Książka Kontroli Lotniska Poznań/Kobylnica EPPK

- **PO LOTACH**

Uzupełnić:

- Książkę Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi
- Pokładowy Dziennik Techniczny
- Zlecenie na lot

Wprowadzić do systemu dane z PDT

Wpiąć do segregatora:

- Tabela Planowa Lotów/Zlecenie na lot
- prognoza pogody

Płatności za loty w roku 2016:

- każda osoba latająca w sezonie 2016 na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego będzie w elektronicznej bazie lotów opisywana jako PŁATNIK lotu,

- aby uzyskać zwolnienie z opłaty za loty 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.