

KONFERENCJA LOTNO-TECHNICZNA I BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2018

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

POZNAŃ 18.03.2018

Lista obecności - oświadczenie

Oświadczam:

- zapoznałem się z informacjami przedstawionymi na Konferencji BL Aeroklubu Poznańskiego 2018,
- zobowiązuję się do wykonywania lotów zgodnie z zasadami ogłoszonymi na Konferencji BL 2018,
- w przypadku nieprzestrzegania zasad wykonywania lotów, przyjmuję do wiadomości, że Zarządzający lotniskiem EPPK Poznań/Kobylnica może wprowadzić zakaz korzystania z w/w lotniska i lądowiska EPPB,

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 zasad wykonywania lotów na w/w lotnisku i lądowisku w terminie do **18.03.2018** (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 za rok 2017 – definicje, statystyki, niektóre zdarzenia**
2. **Zasady wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK**
3. **Zasady planowania lotów**
4. **Zasady posługiwania się drukami 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
Kinga Gilewska	Spec. ds. finansowych
Joanna Jabłońska	Public Relations
Paulina Matecka	Kierownik ds. BL/Instruktor FI(S)
Piotr Halt	Spec. ds. technicznych
Mirosław Wrześniewski	Instruktor FI(S)/Asystent ST
Wojciech Muszyński	Szef Techniczny ST
Paweł Antkowiak	Zastępca Szefa Technicznego
Marek Leliński	Mechanik samolotowy/balonowy
Adam Kulka	Mechanik samolotowy

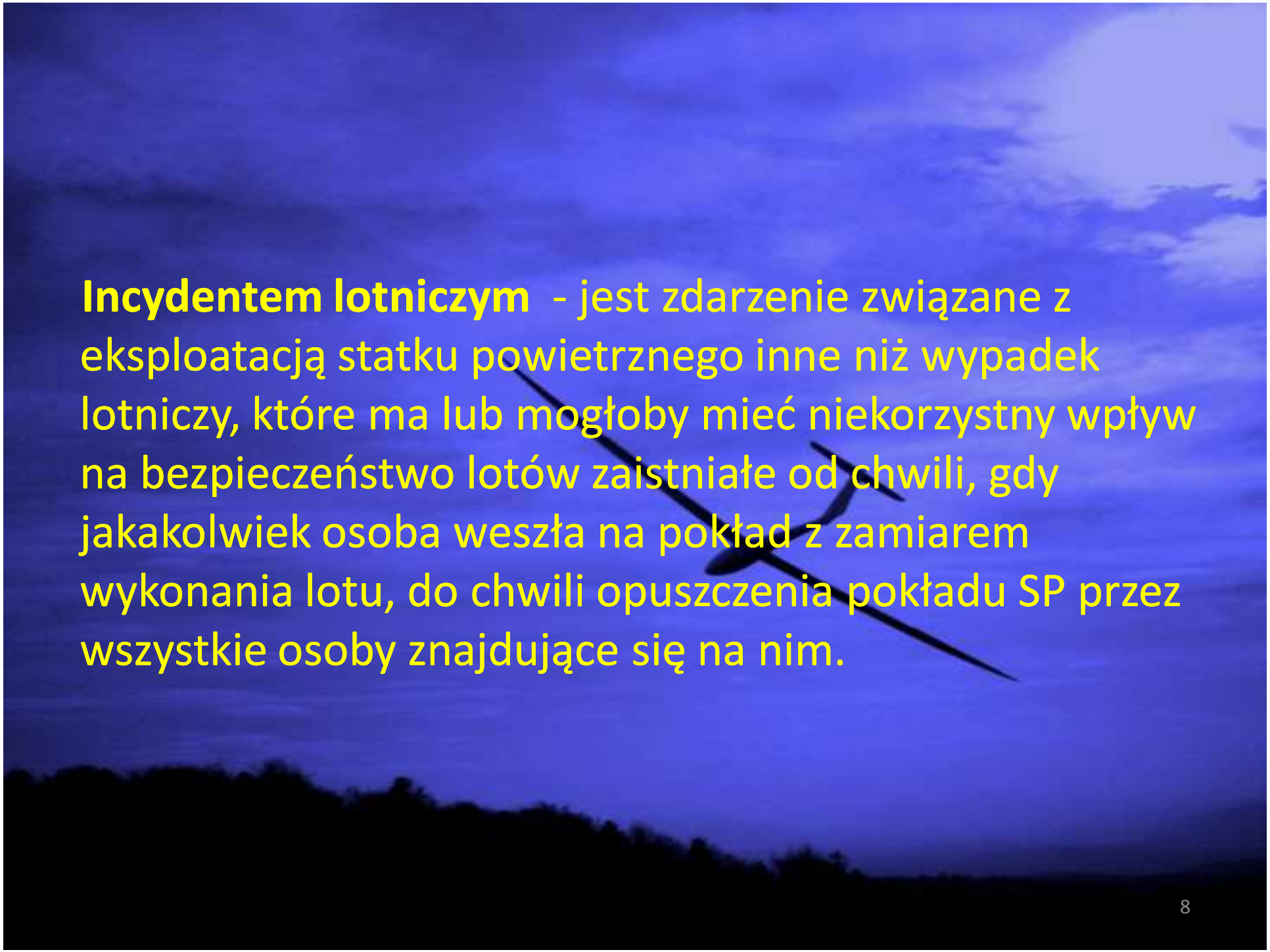






1. Analiza bezpieczeństwa za rok 2017 definicje, statystyki, zdarzenia

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 art. 135a, ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221 i 1586) podmioty są zobowiązane zgłaszać zdarzenia lotnicze do PKBWL, równocześnie (zgodnie z przepisami UE) organizacje lotnicze są zobowiązane zgłaszać zdarzenia lotnicze do Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zdarzenia należy przesyłać na poniższych formularzach zgłoszeniowych (których wzory zamieszczone są na stronie ULC w zakładce „zdarzenia lotnicze”):

1. **ZDARZENIA OGÓLNE LOTNICZE** *(użytkownicy wszystkich SP, zarządzających lotniskami, agentów handlingowych itp.)*
2. **ZDARZENIA W RUCHU LOTNICZYM** *(zdarzenia związane ze służbami ruchu lotniczego lub interakcjami pomiędzy ATM/CNS a załogami (w tym naruszenia przestrzeni powietrznej, zaniżenia separacji itp.)*
3. **ZDARZENIA ZWIĄZANE Z AKTYWNOŚCIĄ PTAKÓW I INNYCH ZWIERZĄT** *(użytkownicy wszystkich SP)*
4. **TECHNICZNE** *(organizacje projektujące, produkujące i obsługujące* - „Form-Tech”
5. **OPERATORZY I ORGANIZACJE ZAANGAŻOWANE W ZAROBKOWE OPERACJE LOTNICZE –** „Form-OPS”

1. Użytkownik lub dowódca SP, przedsiębiorca zajmujący się produkcją projektowaniem, obsługą, organy służb ruchu lotniczego i zarządzający lotniskami podmioty wykonujące obsługę naziemną SP, są zobowiązani zgłosić PKBWL o zaistniałym zdarzeniu, 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.

Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. art. 135

PKBWL - fax: +48 22 630 11 17
E-mail: *pkbwl@mib.gov.pl*
Tel. Alarmowy: +48 500 233 233

Zgłaszanie do ULC:

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym ***lbb-1@ulc.gov.pl***
Departament Personelu Lotniczego ***lpl-2@ulc.gov.pl***
(Formularz ogólny jest przesyłany także przez ATO)
Departament Lotnisk ***ltl@ulc.gov.pl***
Departament Operacyjno-Lotniczy ***lol@ulc.gov.pl***
Departament Żeglugi Powietrznej ***loz@ulc.gov.pl***
Departament Techniki Lotniczej ***ltt@ulc.gov.pl***

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 nie jest orzekanie 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

Zdarzenia, m.in. które powinniśmy zgłaszać:

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

(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.

Poradnik do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. i jego przepisów wykonawczych, poradnik zawiera zbiór wskazówek ułatwiających stosowanie rozporządzenia (EU) Nr 376/2014.

Czym jest kultura bezpieczeństwa

Zasada *„just culture”* oznacza politykę, w ramach której bezpośrednio zaangażowane osoby nie są karane za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wyszkolenia, lecz w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań mogących powodować szkody.

- 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.

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
  - Zdarzenia lotnicze
  - Kultura i promocja bezpieczeństwa
  - Pokazy lotnicze i loty akrobacyjne
  - Program bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym
  - Przepisy i przydane linki
  - Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym
  - Kontakt
- Operacje lotnicze
- Lotniska
- Technika lotnicza
- Żegluga powietrzna
- Personel lotniczy
- Regulacja rynku

Zarządzanie bezpieczeństwem

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym

Kontakt

Kategorie

Zdarzenia lotnicze

Kultura i promocja lotnictwa

Pokazy lotnicze i loty akrobacyjne

Program bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Przepisy i przydatne linki

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Zgłaszanie zdarzeń lotniczych

O Komisji

Prawo i dokumenty

Komunikaty Komisji

Rejestr zdarzeń

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
pn. - pt. 8.15-16.15
tel.: 22 630 10 00
infolinia: 222 500 135 (pn. - pt. 8.00-16.00)
e-mail: kancelaria@mib.gov.pl

LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG

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



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)


RADA BEZPIECZEŃSTWA
(Safety Review Board)
AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO
Kierownik ds. Bezpieczeństwa:
(Safety Manager) Paulina Matecka


Statystyki i omówienie wypadków w roku 2017 na podstawie materiałów przygotowanych przez PKBWL

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

ROK	ZDARZENIA	KWALIFIKACJA ZDARZENIA				
		WYPADKI	WYPADKI ŚMIERTELNE	POWAŻNE INCYDENTY	INCYDENTY	INNE
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
2016	3221	148	21	30	2208	834
2017	**3344**	**91**	**9 (13)**	**28**	**1305**	**1920**

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

WYPADKI w CAT i GA

Podział	I	PI	W	Z	Łącznie
CAT	1009	10	4	1704	2728
GA	296	18	87	216	616
Łącznie	1305	28	91	1920	3344

ZAGROŻENIA w GA

- **Wykonywanie lotów VFR poniżej minimów**
- **Niewłaściwa analiza warunków meteorologicznych**
- **Niewłaściwa analiza osiągów statków powietrznych**
- **Niewykonywanie szczegółowego przeglądu przedlotowego statków powietrznych**
- **Naruszenia aktywnych stref TSA, TRA, AREA, MATZ i CTR**
- **Obniżający się poziom szkolenia lub brak instruktorów**
- **Bezpośrednie przygotowanie do lotów (tzw. „odprawa przed lotami” – stały element w przypadku lotów szkolnych szybowcowych – obowiązkowe omówienie sytuacji awaryjnych (wyciągarkowi i holownicy)**

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
766/17	**W (1)**	2017-05-03	Jarosław EPJL	Pirat	szybowiec

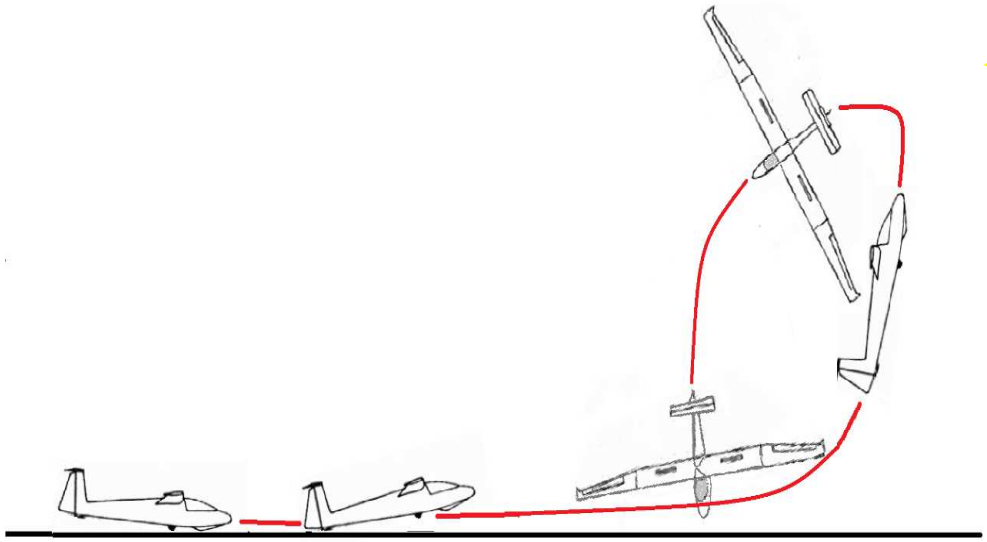
Uczeń-pilot posiadający około 60h nalotu na szybowcach (spełnione warunki do egzaminu na licencję), około 110h nalotu ogólnego (szybowce, samoloty, śmigłowce), wykonywał loty treningowe za wyciągarką na szybowcu Pirat. Pierwsze dwa loty (22min i 8min) przebiegły bez następstw. Podczas trzeciego w tym dniu startu pilot zbyt wcześnie przeszedł do fazy stromego wznoszenia (z pominięciem fazy łagodnego wznoszenia). W takiej konfiguracji doszło do zerwania się strug na skrzydłach szybowca i szybkiego obrotu przez lewe skrzydło. Szybowiec spadł na ziemię około 100 m od miejsca startu ulegając zniszczeniu. Pilot poniósł śmierć na miejscu wypadku.



Schemat przebiegu zdarzenia

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
766/17	**W (1)**	2017-05-03	Jarosław EPJL	Pirat	szybowiec



Szkic przebiegu wypadku

Widok miejsca zdarzenia i śladu pozostawionego po starcie szybowca





Naszym celem jest Twoje bezpieczeństwo

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
766/17	**W (1)**	2017-05-03	Jarosław EPJL	Pirat	szybowiec



Położenie sprężyny zabezpieczającej położenie listwy blokującej oparcie fotela na lewej burcie po wypadku

Porównanie położenia sprężyny



Prawidłowe położenie sprężyny zabezpieczającej położenie listwy blokującej oparcie fotela



Wygięcie listwy mocującej oparcie fotela

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
796/17	**I**	2017-05-02	Krosno EPKR	Sport 1700	balon

W dniu 02 maja 2017 roku podczas XVIII Międzynarodowych Górskich Zawodów Balonowych, pilot balonu na ogrzane powietrze z nalotem 1000 godzin, uderzył koszem o dach obiektu hali sportowej nie odnosząc żadnych obrażeń.

Pilot balonu przyleciał zbyt wysoko nad punkt, nad którym powinien zrzucić marker (lub zaznaczyć punkt na logerze). W celu poprawy wyniku poprzez obniżenie wysokości lotu pilot przechłodził balon wypuszczając gorące powietrze co doprowadziło do zbyt szybkiego zniżania balonu.

Brak szybkiej reakcji pilota pomimo użycia podgrzewania balonu (co spowodowało zmniejszenie opadania), balon zetknął się z dachem hali sportowej i przeszedł na wznoszenie.

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
796/17	**I**	2017-05-02	Krosno EPKR	Sport 1700	balon

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- **przechłodzenie balonu;**
- **gwałtowne zniżanie do wyznaczonego przez sędziego zawodów celu;**
- **zbyt późne użycie palnika balonu w celu zapobieżenia zetknięcia się z przeszkodą;**

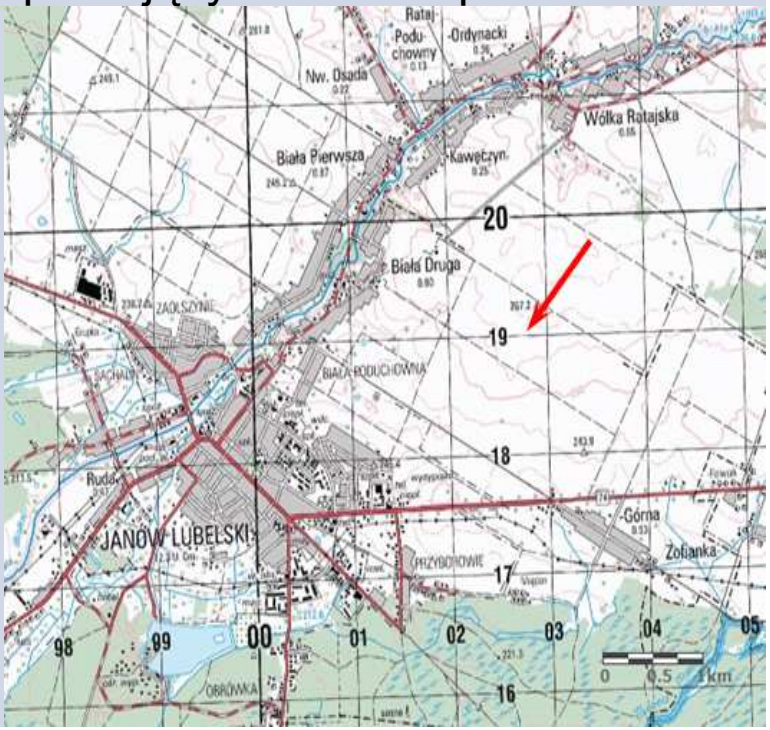
Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający: zdarzenie omówiono przez kierownictwo sportowe zawodów z startującymi załogami;



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
900/17	**W (1)**	2017-05-17	Kawęczyn, k. Janowa	AWAP II X Pe 15	motolotnia

Dnia 17 maja 2017 r. ok. godz. 08:00 pilot-właściciel motolotni AWAP II X Pe 15 napędzanej silnikiem Rotax 503, z naniesionymi na skrzydle znakami AP-MSWK, wykonał wraz z osobą wspomagającą jej przegląd po zimowym postoju i uzupełnił paliwo (dolewając 45 l), a następnie wystartował z lotniska Turbia [EPST] do lotu rekreacyjnego w okolicy. Osoba wspomagająca oczekiwała na jego powrót na lotnisku. Ok. godz. 09:00 rolnik pracujący na swoim polu na południowy wschód od wsi Kawęczyn k. Janowa Lubelskiego usłyszał przelatującą motolotnię, a następnie zauważył, że po wykonaniu kilku zakrętów obniżyła ona lot, zbliżając się do ziemi, po czym dostrzegł wzbijający się obłok kurzu. Domyślając się, że mogło dojść do wypadku, natychmiast powiadomił telefonicznie służby ratownicze i udał się na miejsce zdarzenia (oddalone o ok. 1 km), powiadamiając o sytuacji spotkanego po drodze sąsiada, który również zawiadomił służby ratownicze.

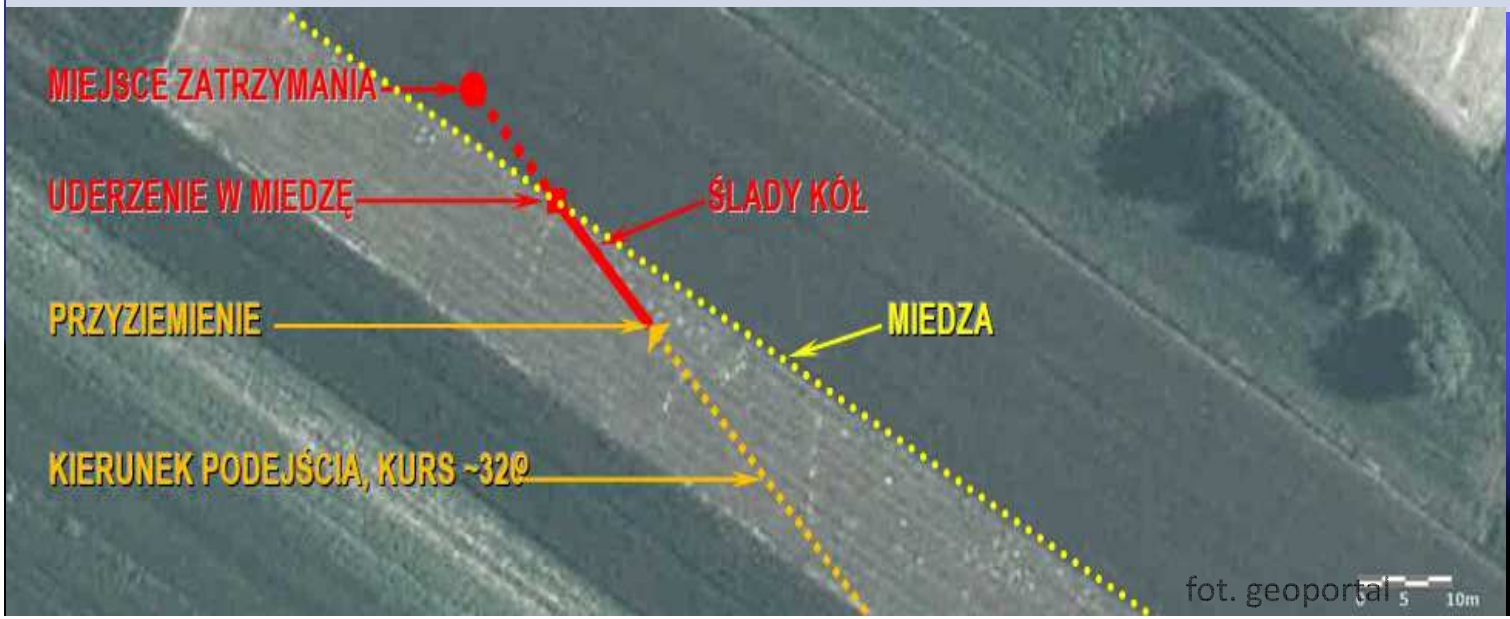


NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
900/17	**W (1)**	2017-05-17	Kawęczyn, k. Janowa Lubelskiego	AWAP II X Pe 15	motolotnia

Stwierdzenia i ustalenia Zespołu Roboczego PKBWL:

- silnik motolotni w chwili przyziemienia pracował na małych obrotach (o czym świadczy położenie dźwigni sterowania przepustnicą),
- w zbiorniku paliwa po wypadku znajdowało się ok.22 l paliwa,
- nie stwierdzono, aby pilot znajdował się pod wpływem działania środków odurzających lub alkoholu.

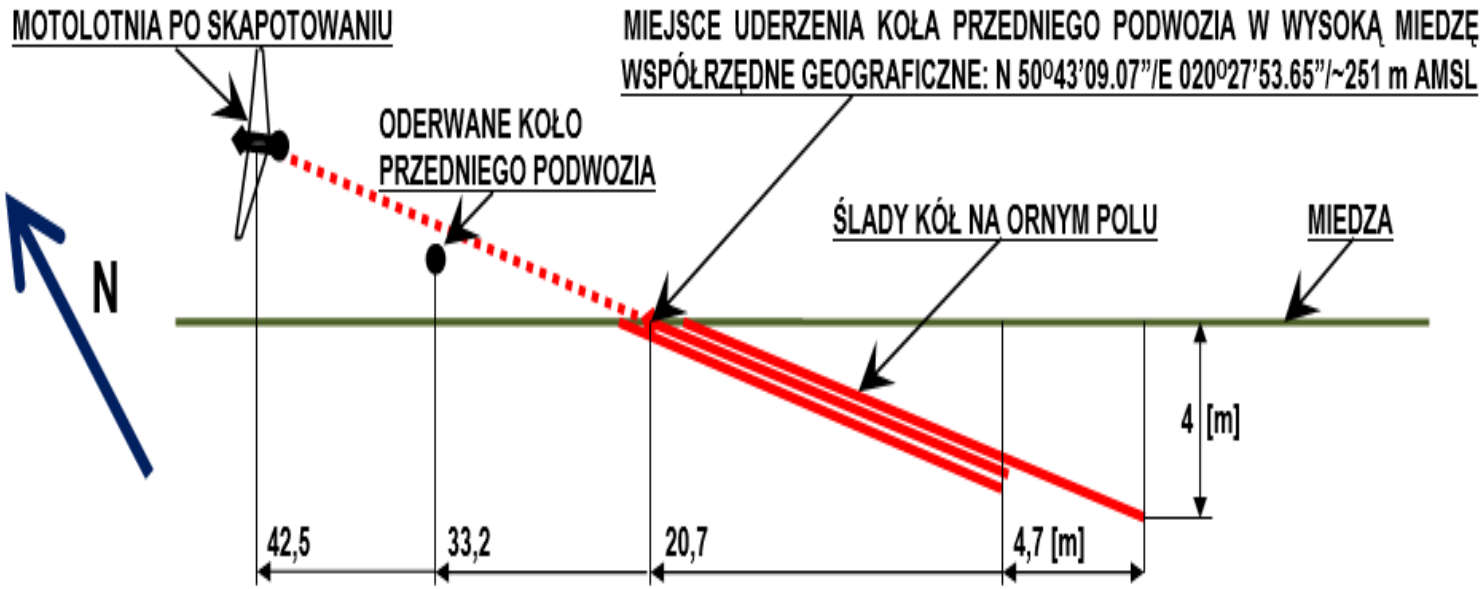


Schemat przebiegu zdarzenia

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
900/17	**W (1)**	2017-05-17	Kawęczyn, k. Janowa Lubelskiego	AWAP II X Pe 15	motolotnia

- pilot wcześniej od kilku lat leczył się kardiologicznie i od 20.12.2013 r. miał wszczepiony kardiowerter oraz pozostawał pod stałą kontrolą ośrodka, w którym dokonano wszczepienia,
- pilot w dniu 14.05.2016 r. pomyślnie przeszedł wymagane do wydania Orzeczenia lotniczo-lekarskiego badania medyczne i otrzymał Orzeczenie lotniczo-lekarskie z ograniczeniami VNL ważne do 17.04.2018 r.



Ślady i położenie po wypadku

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
900/17	**W (1)**	2017-05-17	Kawęczyn, k. Janowa Lubelskiego	AWAP II X Pe 15	motolotnia

Propozycje zmian systemowych i/lub inne uwagi i komentarze:

Uwadze Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaleca się rozważenie celowości dokonania oceny i przeglądu praktycznego działania systemu wydawania orzeczeń lotniczo-lekarskich, dla wyeliminowania zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego wynikającego ze stosowania nieprawidłowych bądź niepewnych kryteriów dopuszczania do wykonywania lotów w charakterze pilota tych osób, których stan zdrowia wymaga wszczepienia urządzenia stale podtrzymującego podstawowe funkcje życiowe, którego działanie może być krytycznie zakłócone przez normalnie występujące w otoczeniu czynniki zewnętrzne.

Przyczyna zdarzenia:

Gwałtowne pogorszenie się stanu zdrowia pilota wskutek nagłej niewydolności krążenia prowadzącej do zgonu;

Widok ogólny miejsca zdarzenia →

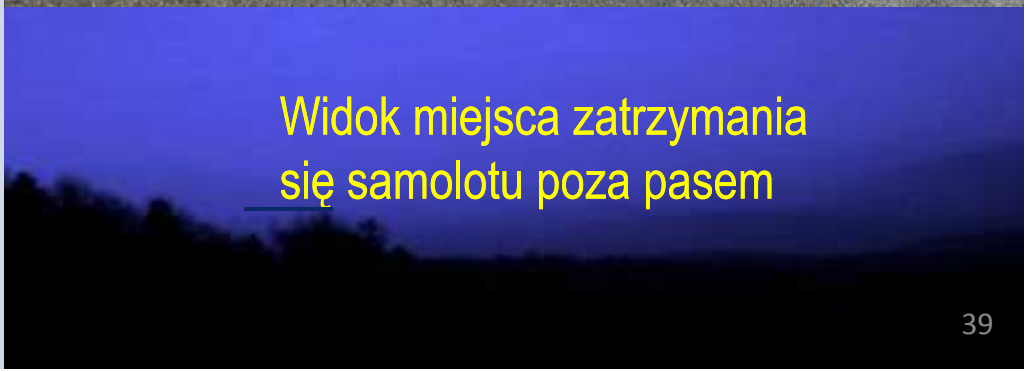


NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1026/17	**W**	2017-05-28	Kielce - Masłów EPKA	Cessna 185A	samolot

W dniu 28.05.2017 r. około godziny 9:00 na lotnisko w Masłowie (EPKA) przybył pilot z zamiarem wykonania lotów na samolocie Cessna 185A, połączonych ze zrzutem skoczków spadochronowych. (…)
Po uzyskaniu zgody zajął pas startowy i zwiększył moc silnika do maksymalnej.
W tym momencie jego fotel odsunął się gwałtownie do tyłu. Pilot stracił możliwość sterowania sterem kierunku. W trakcie, gdy fotel odsuwał się do tyłu pilot zdławił moc silnik równocześnie odruchowo dociągnął wolant na siebie.
Samolot wykonał obrót o około 220° i zatrzymał się obok pasa startowego w odległości około 80 m od miejsca rozpoczęcia rozbiegu.

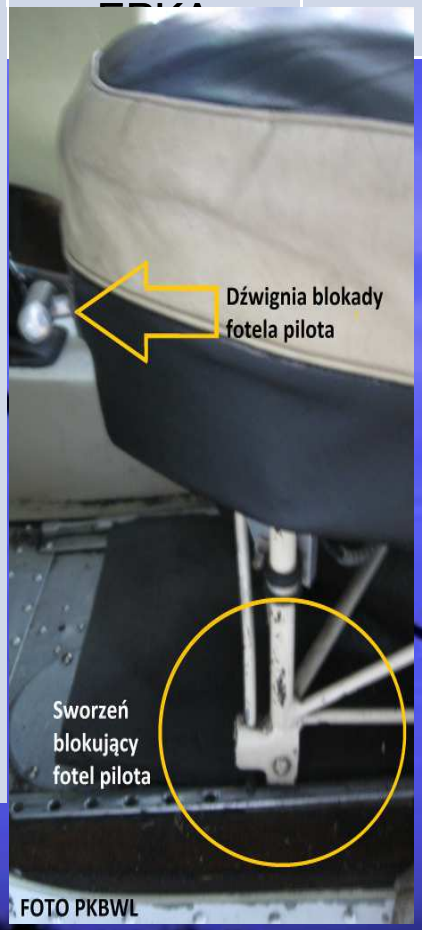




NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
1026/17	**W**	2017-05-28	Kielce - Masłów	Cessna 185A	samolot

<u>Przyczyna zdarzenia lotniczego:</u>
błąd pilota polegający na nieprawidłowym zablokowaniu fotela.
<u>Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:</u>
niesprawny mechanizm bezwładnościowy oraz niewłaściwie zamontowany pas systemu zabezpieczającego przed niekontrolowanym odsuwaniem się fotela do tyłu.

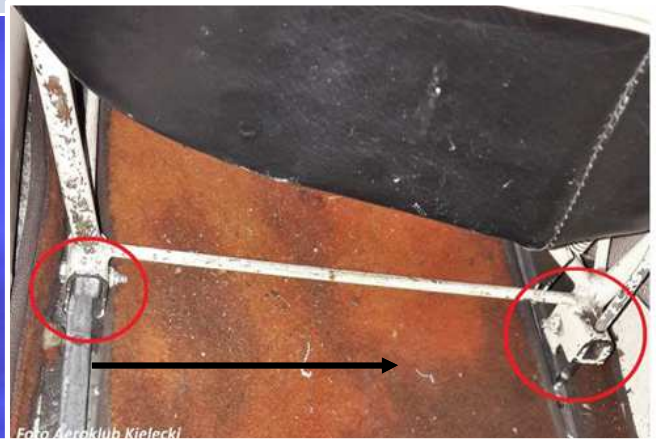


Pokazana przednia część fotela pilota. Na ilustracji pokazano położenie dźwigni blokady fotela. Na ilustracji widać wysunięte lewe przednie mocowanie fotela do szyny.

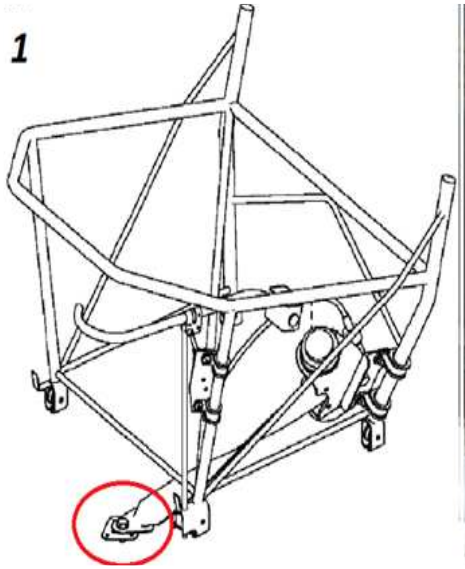
NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
1026/17	**W**	2017-05-28	Kielce - Masłów EPKA	Cessna 185A	samolot

Na ilustracji z lewej strony – stan mocowania fotela po wypadku. Widać prawidłowe mocowanie prawej strony fotela i wysunięte mocowanie lewej strony. Ilustracja po prawej – wycięcie w szynie służące do demontażu fotela.









Po lewej (1) – jak powinien być zamontowany mechanizm zabezpieczający przed odsuwaniem się fotela. Po prawej (2) – w jaki sposób mechanizm był zamontowany na samolocie, który uległ wypadkowi.

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1040/17	**I**	2017-05-27	Białystok EPBK	SZD-9 Bocian	szybowiec

W dniu 25.05.2017 r. na lotnisku Aeroklubu Białostockiego (EPBK) odbywały się pierwsze loty w sezonie 2017. Instruktor pilot szybowcowy po przeprowadzeniu przeglądu szybowca o godzinie 13:38 wykonał jego oblot startując za wyciągarką. Po wykonanym oblocie szybowiec wykonywał dalsze loty za wyciągarką. (…) w ósmym locie lina holownicza nie dała się wyczepić. Kilkukrotne próby wyczepienia liny z pierwszej i drugiej kabiny nie przyniosły rezultatów.

Wyciągarkowy obciął linę, o czym drogą radiową powiadomił załogę szybowca. Instruktor znajdujący się na pokładzie szybowca przejął sterowanie i wykonał lądowanie zgodnie z procedurą lądowania z niewyczepioną liną.

Po lądowaniu lina ciągle była podczepiona do szybowca. Na ziemi pociągnięcie za uchwyt wyczepu spowodowało jej wyczepienie.

<u>Przyczyna zdarzenia lotniczego:</u>

najbardziej prawdopodobną przyczyną niewyczepienia się liny holowniczej było zablokowanie się linki dolnego wyczepu w zanieczyszczonej farbą rolce prowadzącej tą linkę do dolnego zaczepu;

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1090/17	**I**	2017-06-02	Żar EPZR	SZD-48-3 Jantar Std 3	szybowiec

W czasie startu za samolotem holującym w fazie rozbiegu nastąpiło rozłączenie napędu sterowania lotki lewego skrzydła. Pilot po nabraniu wysokości 100m wyczepił się, zrobił dowrót do lotniska ok. 150º i wylądował na lotnisku bez uszkodzeń.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- **nieprawidłowe podłączenie napędu lotek podczas składania szybowca;**
- **nieprawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego;**



4. ZALECENIA PROFILAKTYCZNE.

PKBWL NR 152/05

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami, proponuje wprowadzenie następujących zaleceń profilaktycznych:

1. Uzupełnić IUwL szybowca Jantar Std 3, w punkcie 4.8.2. Montaż Skrzydeł:

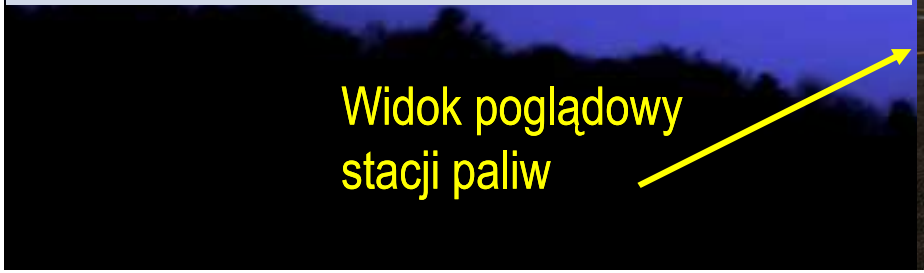
Pkt 5 -dodać czynność sprawdzenia prawidłowości połączenia i zabezpieczenia lotek.

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
1131/17	**I**	2017-06-08	Rudniki EPRU	Cessna 152	samolot

W dniu 08.06.2017 r. pilot wykonywał, samolotem C-152, treningowy lot nawigacyjny po trasie EPCD - EPRZ - EPRU - EPCD, w trakcie którego wylądował na lotnisku EPRU w celu zatankowania paliwa, gdzie około godz. 13:15 LMT, podczas kołowania do stacji paliw zawadził końcówką skrzydła lewego o jeden z dystrybutorów. Uwagę pilota podczas kołowania przykuły opisy umieszczone na dystrybutorach, przez co nie zachował on odpowiedniej odległości. Dowódca SP - pilot, licencja PPL(A); data ważności SEP(L) 31.05.2019 r.; badania lekarskie kat. I do 18.04.2018 r.; uprawnienia: VFR noc; nalot ogólny - 145 godz., na typie -138 godz.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:
niezachowanie warunków bezpieczeństwa podczas kołowania do stacji paliw;





NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1147/17	**I**	2017-06-09	Kazimierz Biskupi EPKB	Lighting 143	spadochron

W dniu 09 czerwca 2017 roku skoczek spadochronowy wykonywał swój 991 skok (3-ci skok tego dnia) w formacji 9-cio osobowej na CRW. Formacja została zbudowana poprawnie, przy mocniej obciążonej lewej stronie. Przy rozejściu, na skutek naprężeń formacji skoczek został skierowany do jej środka zamiast na zewnątrz, skutkiem czego na wysokości 1700-1500 metrów nastąpiło splątanie skoczków bez owinięcia. Po kilku próbach rozplątania skoczkowie przystąpili do realizacji procedury awaryjnej. Skoczek będący niżej wypiął czaszę główną i odlatując otworzył spadochron zapasowy, a skoczek górny odplątał się z czaszy głównej.

Przyczyny zdarzenia lotniczego:

- **zbytnie obciążenie formacji na zewnątrz przy użyciu taśmy;**
- **duża siła nacisku na taśmę powodowała tendencję zawijania czaszy do środka;**

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

Omówiono zdarzenie z skoczkami zwracając uwagę na realizację skoków zgodnie z planem oraz na WL poszczególnych skoczków.

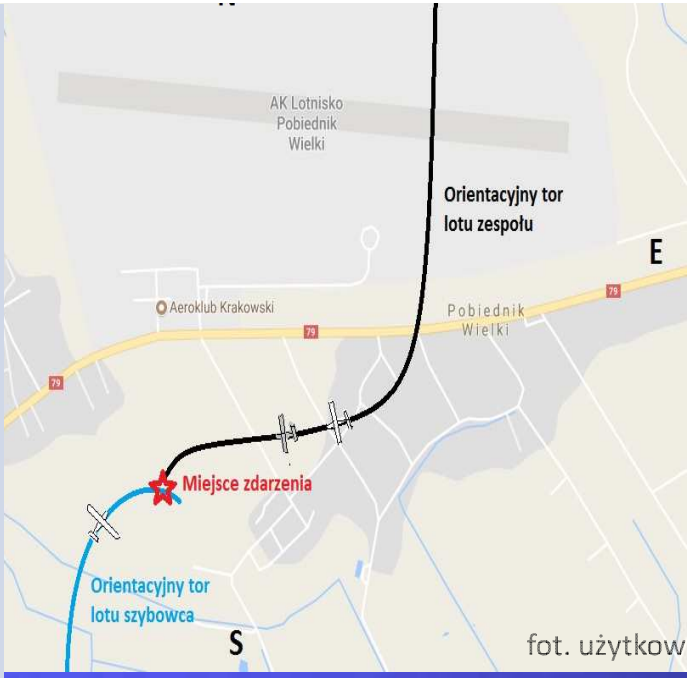


NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
1164/17	**I**	2017-06-11	Kraków EPKP	SZD-50-3 Puchacz	szybowiec

Na wysokości około 400 metrów zespół znalazł się na zbliżonym poziomie lotu do szybowca Junior pilotowanego przez ucznia-pilota, wykonującego lot na termikę nadlotniskową. Chwilę później instruktor zapytał przez radio pilota samolotu holującego, czy widział szybowiec junior, ale nie uzyskał odpowiedzi – samolot przeszedł w strome nurkowanie. Instruktor wyczepił linę holowniczą i kontynuował lot.

Po lądowaniu zapytał pilota samolotu holującego o przyczynę nagłego nurkowania. Pilot stwierdził, że zobaczył w lusterku wstecznym odchodzący od niego szybowiec (był to szybowiec Junior), a nie słysząc dobrze korespondencji radiowej z szybowca Puchacz uznał, że Puchacz zgłosił wyczepienie.



Prawdopodobny przebieg zdarzenia z zaznaczonym miejscem zaniżenia separacji

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1164/17	**I**	2017-06-11	Kraków EPKP	Puchacz / Junior	szybowiec

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

nieprawidłowa obserwacja przestrzeni przez ucznia pilotującego szybowiec Junior i dowódcę zespołu, pilota samolotu Gawron w trakcie lotu VFR;

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- niewielkie doświadczenie lotnicze ucznia - pilota lecącego na szybowcu Junior jak i pilota samolotu holującego (dwudziesty samodzielny hol);
- uczeń - pilot był skoncentrowany na przyrządach pokładowych próbując wycentrować komin termiczny, natomiast pilot samolotu na utrzymaniu prawidłowych parametrów lotu;
- słaba jakość transmisji radiowej spowodowana dużym natężeniem korespondencji radiowej oraz mocno rozładowanym akumulatorem na szybowcu Puchacz;

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

- zdarzenie omówiono z jego uczestnikami jak i personelem aeroklubu;
- sprawdzono stan techniczny akumulatorów i wymieniono te wskazujące na znaczne zużycie;
- zarządzono, aby w trakcie odpraw przedlotowych poświęcić więcej czasu na omówienie sytuacji ruchowej i zwracać uwagę na znaczenie prowadzenia obserwacji przestrzeni zewnętrznej w trakcie wykonywania lotów VFR;

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1284/17	**W**	2017-06-24	LUBIEŃ	Cessna 152	samolot

Pilot uczestniczył w zawodach „55 lot południowo-zachodniej Polski”. Przed kolejną konkurencją wykonał przegląd przedlotowy samolotu, uzupełnił olej i paliwo. Po obliczeniu trasy i sprawdzeniu stanu pogody wystartował do konkurencji nawigacyjnej.
Po ok. 50 min. lotu pilot zaobserwował nieprawidłową pracę silnika i wzrost temperatury oleju. Nagle wystąpił głośny huk i silnik gwałtownie się zatrzymał. Pilot skierował samolot do wybranego miejsca awaryjnego lądowania w terenie przygodnym. Wyłączył iskrowniki, obwody elektryczne i zamknął zawór paliwa. Samolot na podejściu uderzył końcówką lewego skrzydła w niewielką brzozę i uszkodził keson. Przyziemienie nastąpiło na stoku pokrytym wysoką trawą. Samolot wykonał „cyrkiel”, wyłamana została przednia goleń, uszkodzone zostało podwozie główne i dolne osłony silnika. (…). Oględziny silnika w warunkach warsztatowych wykazały rozszczelnienie karteru silnika na styku z tylną pokrywą, co spowodowało wyciek oleju w czasie lotu.





NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1302/17	**W**	2017-06-25	Kraków - Czyżyny EPKC	Solo Fox	szybowiec

- Start zespołu samolot-szybowiec.
- Nabór wysokości po prostej.
- Na wysokości ok. 50 m AGL samolot holujący odchyla kierunek lotu w lewo w celu ominięcia przeszkód.
- Na wysokości ok. 100 m AGL pilot samolotu zaobserwował silne wibracje i spadek mocy silnika.
- Pilot samolotu holującego podaje przez radio komendę „FOX wyczepiaj się" i potwierdza to przechylając samolot ze skrzydła na skrzydło.
- Samolot holujący kontynuuje zakręt w lewo do lotniska, a pilot szybowca mimo sygnałów holownika nie wyczepia liny holowniczej.
- Po ok. 30 s zrywa się bezpiecznik liny.
- Pilot szybowca wykonuje dowrót do pasa i na dużej prędkości zniża się do lądowania z wiatrem.
-Szybowiec przyziemia na pasie betonowym ze schowanym podwoziem, a na końcu pasa uderza w drzewo poważnie uszkadzając się.
- Pilot samolotowy po próbie lądowania z wiatrem przeszedł na drugi krąg i następnie bezpiecznie wylądował.



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
1302/17	**W**	2017-06-25	Kraków - Czyżyny EPKC	Solo Fox	szybowiec







NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1422/17	W (2)	2017-07-06	Niedźwiedź	Jazz 2000	motolotnia

Pilot posiadający świadectwo kwalifikacji pilota motolotni przybył na lądowisko w celu wykonania lotu rekreacyjnego z pasażerem w rejonie. Po wyhangarowaniu i przygotowaniu motolotni do lotu wykonał krótki lot bez pasażera. Po lądowaniu pilot przyjął do gondoli pasażera. Wystartował z pasażerem i odleciał w kierunku wschodnim. Po ok. 1 min. lotu kiedy byli nad m. Niedźwiedź na wysokości 100-150 m AGL pilot rozpoczął wykonywanie zakrętu w prawo. W trakcie zakrętu wzrasta przechylenie i pochylenie. Motolotnia przechodzi do stromej spirali i zderza się z ziemią.
Pilot i pasażer ponoszą śmierć na miejscu wypadku.



Widok ogólny miejsca zdarzenia

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1476/17	**I**	2017-07-06	Bielsko - Aleksandrowice EPBA	SZD-9 bis Bocian	szybowiec

W dniu 06.07.2017 r. na lotnisko w Bielsku – Aleksandrowice odbywały się loty szybowcowe za wyciągarką. Równolegle z tymi lotami odbywało się szkolenie do uprawnienia wyciągarkowego pod nadzorem instruktora wyciągarkowego. W trakcie naprężania liny do kolejnego startu szkolący się operator nie zahamował poprawnie bębna, na który nawijana jest lina holownicza, co spowodowało szarpnięcie szybowca.
Szybowiec podtoczył się do przodu i przejeżdżając po linie holowniczej nawinął ją na koło i odchylił się w prawo od kierunku startu. Instruktor wyczepił linę, lecz nadal była ona nawinięta na koło podwozia głównego. W tym momencie wyciągarkowy nie naprężając liny rozpoczął ciąg do startu. Szybowiec oderwał się od ziemi odchylony od kierunku startu na chwilę przyziemił z trawersem i przeszedł na wznoszenie. Po przejściu na strome wznoszenie na wysokości około 150 m lina oddzieliła się od szybowca.

Przyczyna zdarzenia lotniczego:
błąd wyciągarkowego, który niezgodnie z procedurą, po szarpnięciu i zluzowaniu liny holowniczej nie upewnił się, że można bezpiecznie kontynuować start;
Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:
zdarzenie miało miejsce w trakcie szkolenia wyciągarkowego;



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1802/17	**W**	2017-07-26	Łódź EPLL	Cessna 152	samolot

Pilot z licencją PPL(A) wystartował do trzeciego, kolejnego lotu treningowego po kręgu. Rozbieg i wznoszenie wykonywał na kierunku 25. Na trawersie zgłosił do wieży chęć lądowania z zatrzymaniem na końcu dobiegu.
Kiedy samolot był w III zakręcie pilot otrzymał zezwolenie na lądowanie na pasie 25. Nie dolatując do progu pasa, pilot na małej wysokości wykonał zakręt w lewo o ok.90°, a następnie lekko się wznosząc drugi zakręt, także w lewo o 90°. Samolot na kierunku zbliżonym do 70° obniżył lot, zderzył się z drzewami przy stojącym silniku i zatrzymał się w sadzie na prywatnej posesji.
Po kilkudziesięciu sekundach wybuchł pożar. Pilot mimo ciężkich obrażeń wydostał się z kabiny o własnych siłach. Przybyła na miejsce wypadku straż pożarna dogasiła pożar wraku. Pilot został odwieziony do szpitala.



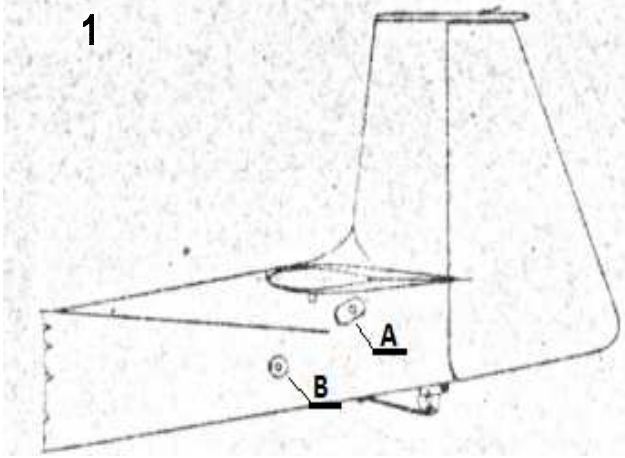
Widok pożaru w miejscu zderzenia

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1952/17	**I**	2017-08-04	Bielsko - Aleksandrowice EPBA	SZD-9bis Bocian	szybowiec

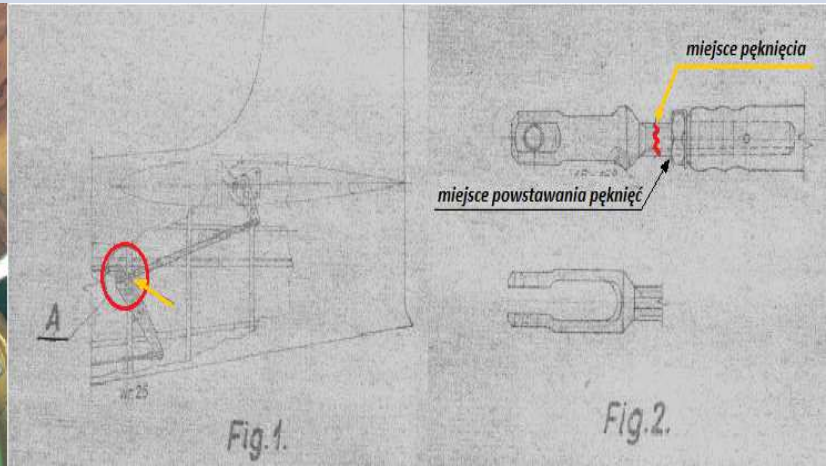
W dniu 04.07.2017 r około godziny 7:15 do pierwszego lotu tego dnia przygotowywał się uczeń - pilot wraz z instruktorem szybowcowym. Instruktor stojący obok kabiny zauważył niewielki samoistny ruch drążka sterowego, który ustawił się w okolicy pozycji neutralnej. Sprawdził zakres wychyleń drążka sterowego i stwierdził, że lotki wychylały się prawidłowo, natomiast ster wysokości nie wychylał się (w tym zakresie drążek sterowy poruszał się bez wyczuwalnych sił). Następnie instruktor przeszedł do ogona szybowca i poruszał sterem wysokości, jednak nie powodowało to wychylania się drążka sterowego. Instruktor skontrolował podłączenie popychacza napędu steru wysokości przez wziernik A (ilustracja nr 1) i stwierdził, że jest on podpięty prawidłowo. Po otwarciu wziernika B (ilustracja nr 1) instruktor zobaczył luźno wiszący popychacz steru wysokości z pękniętą gwintowaną końcówką regulacji długości popychacza steru wysokości (ilustracja nr 2).

1



2





NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1952/17	**I**	2017-08-04	Bielsko - Aleksandrowice EPBA	SZD-9bis Bocian	szybowiec

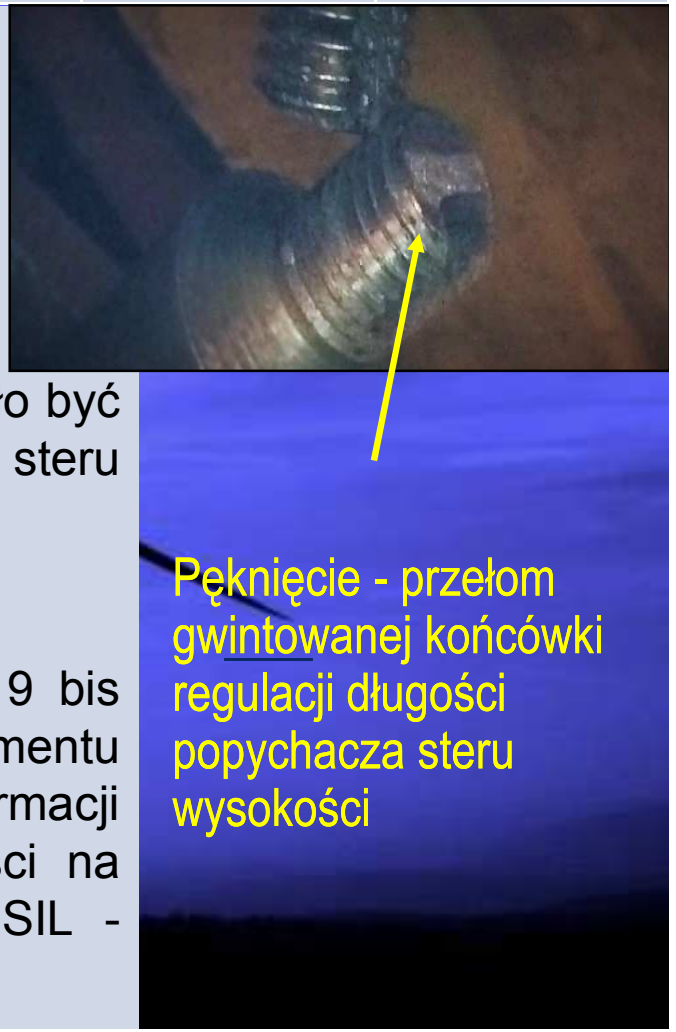
Przyczyna zdarzenia lotniczego:
zmęczeniowe pęknięcie gwintowanej końcówki regulacji długości popychacza steru wysokości;

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- intensywna eksploatacja szybowca w trakcie szkolenia;
- lekkie podgięcie śruby regulacyjnej, które mogło być spowodowane niewłaściwym zabezpieczeniem steru wysokości w trakcie transportu po lotnisku;

Działania profilaktyczne podjęte przez podmiot badający:

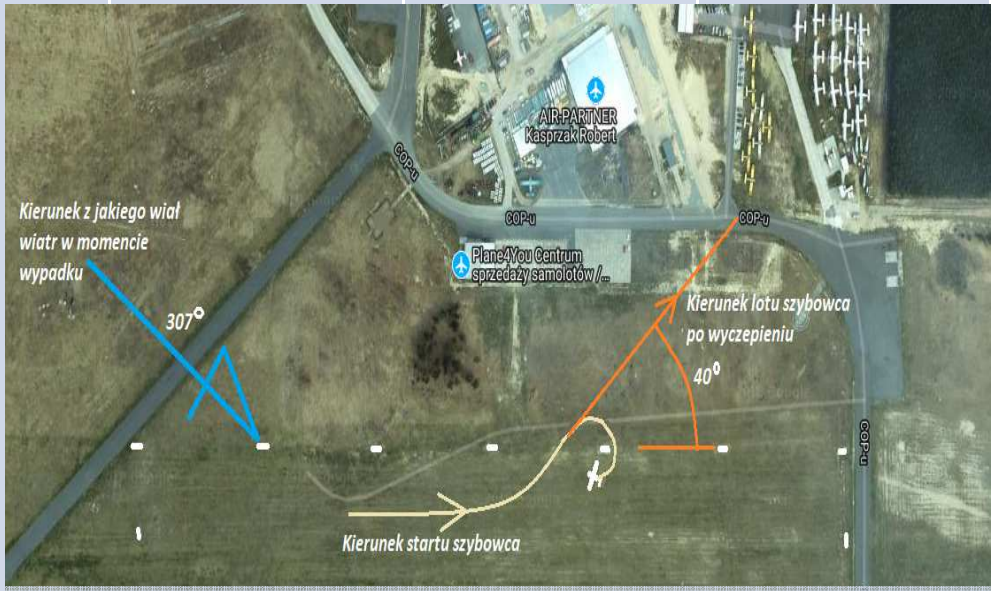
Zawieszono w lotach wszystkie szybowce SZD 9 bis Bocian 1E w Aeroklubie Bielsko - Bialskim do momentu wydania przez producenta Serwisowej Informacji Listowej (SIL) i wykonania zalecanych czynności na wszystkich szybowcach tego typu, zgodnie z SIL - 005/ZSJ/2017 z dnia 04.08.2017 r.



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1971/17	**W**	2017-08-05	Mielec EPML	SZD-22 C Mucha Standard	szybowiec

Zaraz po oderwaniu się szybowca od ziemi pilot dał komendę „Szybciej, szyb…, szybciej”. Wyciagarkowy zwiększył ciąg, pomimo tego szybowiec na wznoszeniu zaczął odchylać kierunek swojego lotu w lewo. Na wysokości około 50 m pilot wyczepił linę holowniczą i oddał drążek sterowy od siebie aby zabezpieczyć prędkość. Wyczepienie szybowca nastąpiło na kierunku północno - wschodnim z odchyleniem od kierunku startu o około 40°. Pilot podjął decyzję o lądowaniu na wprost, jednak po wyczepieniu liny holowniczej szybowiec leciał w kierunku bazy ZUA. W związku z tym pilot wprowadził szybowiec w prawy zakręt. W trakcie wykonywania zakrętu szybowiec został przeciągnięty, wpadł w korkociąg i zderzył się z ziemią.



Jak można odczytać z zapisu kierunku z jakiego wiał wiatr pomiędzy godziną 10:20 a 14:00 był on zmienny w zakresie od 0° do około 350°.
W momencie zdarzenia wiatr był tylno – boczny w stosunku do kierunku startu i wiał z kierunku 307°.
Jak odnotowała stacja meteorologiczna znajdująca się na lotnisku prędkość wiatru w momencie zdarzenia wynosiła 2.6 m/s a temperatura powietrza 27°C.

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
1971/17	**W**	2017-08-05	Mielec EPML	SZD-22 C Mucha Std	szybowiec

Stwierdzenia i ustalenia PKBWL:

- szybowiec posiadał wszystkie dokumenty lotno-techniczne niezbędne do wykonywania lotów;
- pilot posiadał uprawnienia i kwalifikacje niezbędne do wykonania lotu;
- pilot nie znajdowali się pod wpływem działania alkoholu;
- zdatność szybowca do lotu i jego stan techniczny były prawidłowo udokumentowane;
- warunki meteorologiczne miały wpływu na zaistnienie wypadku;
- start do lotu odbywał się z wiatrem tylno-bocznym;
- instruktor prowadzący loty nie wydawał komend radiowych dla startującego szybowca;



Przebieg zdarzenia – zapis kamery przemysłowej

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
1971/17	**W**	2017-08-05	Mielec EPML	SZD-22 C Mucha Std	szybowiec

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

przeciągnięcie szybowca w trakcie wykonywania zakrętu po wyczepieniu na małej wysokości;

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- tylno-boczny wiatr w trakcie startu szybowca;
- małe doświadczenie lotnicze pilota (59 godzin lotu, 208 lotów) i wyciągarkowego (92 hole);









Na podstawie analizy filmów zarejestrowanych kamerami monitoringu:

pilot po wyczepieniu szybowca oddał za mało drążek sterowy od siebie (wyższe położenie maski szybowca na horyzoncie) w związku z czym nie zabezpieczył dostatecznej prędkości do lotu poziomego; wprowadzając szybowiec do prawego zakrętu nie wziął pod uwagę faktu, że w zakręcie prędkość przeciągnięcia jest większa niż w locie po prostej;

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
2197/17	**W**	2017-08-17	Kielce - Masłów	SZD-9bis 1E Bocian	szybowiec

Uczeń-pilot po wykonaniu serii pięciu lotów z instruktorem na zadanie celność lądowania, wystartował do pierwszego w tym dniu samodzielnego lotu z zamiarem ćwiczenia „esowania". Wlatując do strefy „esowania" do pasa 29R wykonał pierwszy zakręt w niepoprawną stronę – od lotniska. Instruktor nadzorujący lot wydał przez radio polecenie: „Bocian wychodź na prostą". Uczeń-pilot nie zareagował na polecenie i w dalszym ciągu kontynuował „esowanie" w lewo na dużych kątach natarcia. Instruktor ponownie przekazał drogą radiową polecenie wyjścia na prostą, a w momencie, gdy szybowiec znajdował się na kierunku lotniska, instruktor wydał kolejne polecenie: „Bocian oddaj drążek". Uczeń-pilot zareagował z opóźnieniem, oddając drążek w celu zabezpieczenia prędkości. Następnie wprowadził szybowiec w prawy zakręt, utrzymując zwiększone pochylenie.





NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
2197/17	**W**	2017-08-17	Kielce - Masłów EPKA	SZD-9bis 1E Bocian	szybowiec

Szybowiec zahaczył prawym skrzydłem o końcówkę drzewa, co spowodowało rotację i zderzenie się z ziemią prawą końcówką skrzydła. Następnie szybowiec obracając się uderzył kabiną o powierzchnię ścierniska, wykonał obrót wokół osi z o 180 stopni i zatrzymał się. Pilot po rozpięciu pasów opuścił samodzielnie kabinę.





NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

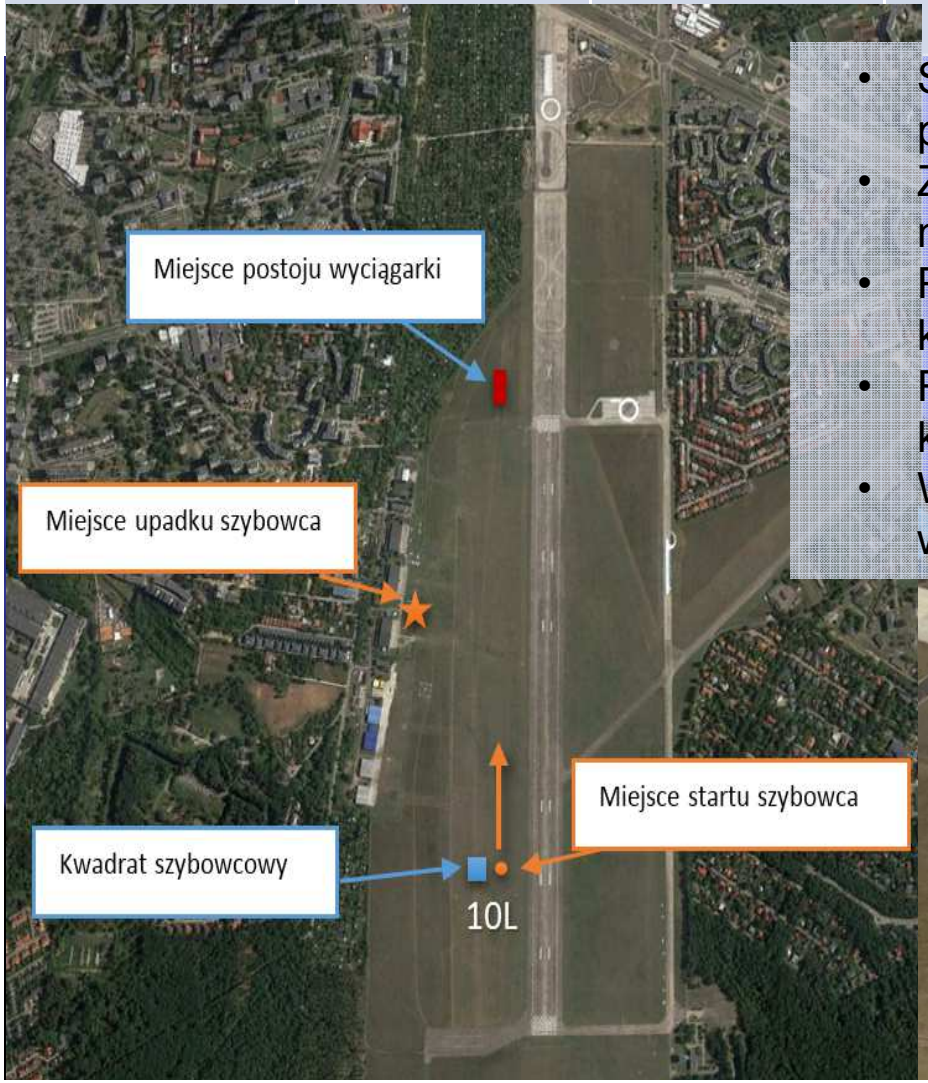
Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
2310/17	**W (1)**	2017-08-30	Warszawa - Babice EPBC	SZD-50-3 Puchacz	szybowiec

Na wysokości około 150 m nastąpiło zerwanie bezpiecznika liny wyciągarkowej. Uczeń-pilot zabezpieczył prędkość przechodząc do lotu ślizgowego. Przez krótką chwilę kontynuował lot po prostej, wyczepiając jednocześnie końcówkę liny pozostałą przy szybowcu.
Po wyczepieniu liny uczeń-pilot rozpoczął wykonywanie zakrętu w lewo z kilkustopniowym przechyleniem.
Szybowiec po wykonaniu zakrętu o około 90° pochylił maskę i wszedł w lewy korkociąg. Szybowiec wykonał około 1½ zwitki korkociągu i w pionowej konfiguracji wpadł w ogrodzenie oddzielające część użytkową aeroklubu od lotniska, zderzając się z ziemią, 64 m
w kierunku południowym od hangarów.



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
2310/17	**W (1)**	2017-08-30	Warszawa - Babice EPBC	SZD-50-3 Puchacz	szybowiec



- Start za wyciągarką do lotu samodzielnego po kręgu o godzinie 17:58.
- Zerwanie bezpiecznika liny wyciągarkowej na wysokości około 150 m.
- Przejście do lotu ślizgowego, wyczepienie końcówki liny wyciągarkowej.
- Rozpoczęcie zakrętu w lewo z kilkustopniowym przechyleniem.
- Wejście w korkociąg z lewego zakrętu i wykonywanie go do zderzenia z ziemią.



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO



Widok miejsca zdarzenia

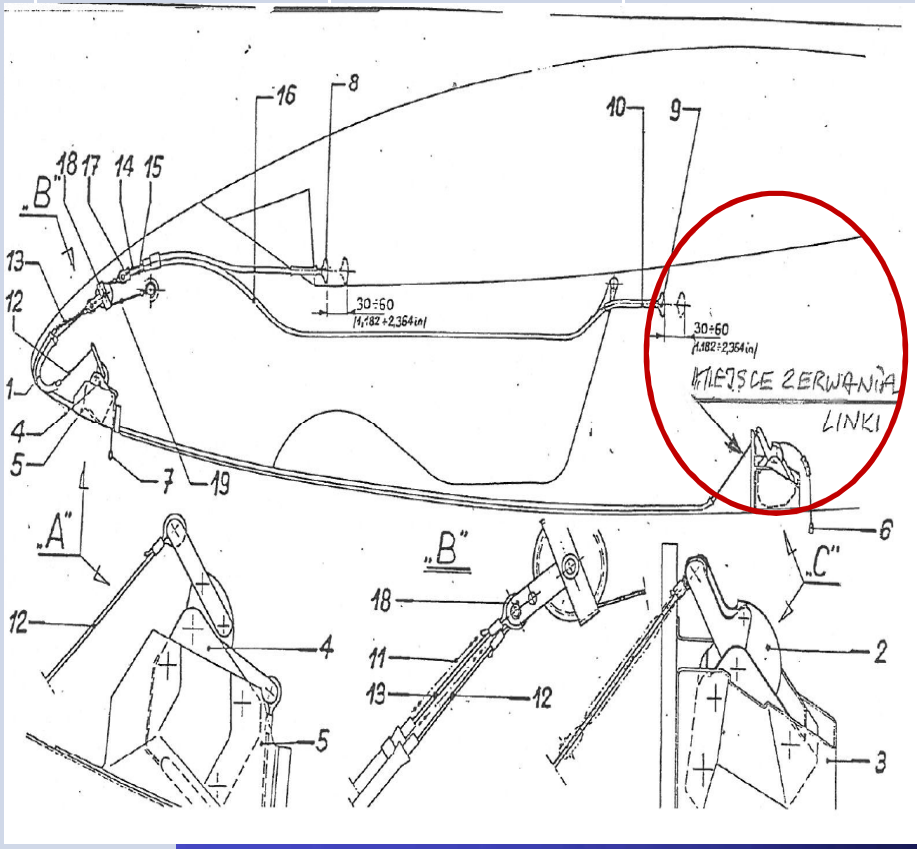
Moment zderzenia z ziemią

zdjęcia poklatkowe z zapisu kamery przemysłowej



Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
2979/17	**I**	2017-09-30	Krosno EPKR	SZD-50-3 Puchacz	szybowiec

Podczas startu za wyciągarką załoga stwierdziła w momencie wyczepienia, że nie może wyczepić liny wyciągarkowej z obydwu pozycji – pilota i instruktora. Dodatkowo poinformowana została przez mechanika wyciągarkowgo, że lina pozostała niewyczepiona. Instruktor podjął procedurę lądowania awaryjnego z liną i rozpoczął krążenie na hamulcach aerodynamicznych nad wyciągarką, by lina układała się na lotnisku i nie zaczepiła o przeszkody koło lotniska. Mechanik w tym momencie próbował odciąć linę wyciągarkową, lecz bez powodzenia. Wysprzęglił zatem bęben „na luz", by lina mogła się swobodnie rozwijać i nie zablokowała lotu szybowca.



Przyczyna zdarzenia lotniczego:

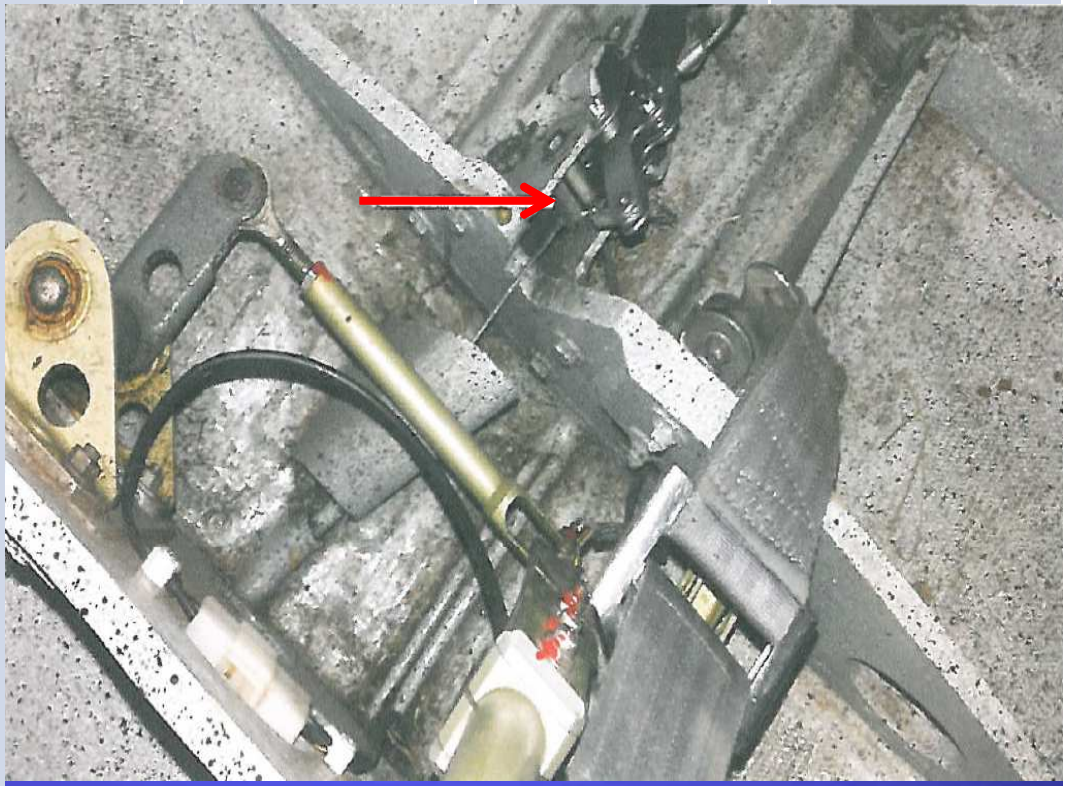
urwanie się linki w miejscu uruchamiania wyczepu dolnego;



NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
2979/17	**I**	2017-09-30	Krosno EPKR	SZD - 50 -3 Puchacz	szybowiec

Zastosowane przez Użytkownika środki profilaktyczne:
1. Kontrolować miejsca zakucia linki
w szybowcu przed dźwigniami zaczepów na okoliczność „przełamywania" przy miejscu zakucia co 50 godzin lub 200 wyczepień.
2. Kontrolować Bowden nożyc awaryjnego cięcia liny wyciągarkowej na okoliczność załamań pancerza.
3. Awaryjne obcinanie liny wyciągarkowej wykonywać w pionowym położeniu bębna, odpowiadającej położeniu bębna nad wyciągarką (sytuacja naturalna dla szybowca, gdyby nie mógł się wyczepić).



Miejsce zerwania linki w szybowcu Puchacz, co spowodowało brak możliwości wyczepienia szybowca z I oraz z II kabiny (kolor czerwony).

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
3006/17	**I**	2017-11-05	Świebodzice EPWC	SZD-9bis 1E Bocian	szybowiec

Około godziny 16:00 LMT załoga (pilot z nalotem ogólnym ok. 750 h oraz pasażer będący również członkiem personelu latającego w fazie szkolenia - nalot ok. 5h) wystartowała do ostatniego w tym dniu lotu za wyciągarką. Przebieg startu odbywał się prawidłowo do momentu wyczepienia. Lina nie została wyczepiona. Tarczowy nie zasygnalizował faktu niewyczepienia liny. Szybowiec po wykonaniu zakrętu w lewo o ok. 90 stopni leciał z nieodczepioną liną ok. 5 s, po czym nastąpił komunikat radiowy od wyciągarkowego: „Bocian masz niewyczepiona linę, wyczep linę". Komunikat został powtórzony przez znajdujący się na kwadracie startowym personel. W chwilę po komunikacie lina została odcięta. Po ok. 2 s lina została wyczepiona od szybowca. Dalszy lot oraz lądowanie odbyło się bez następstw.

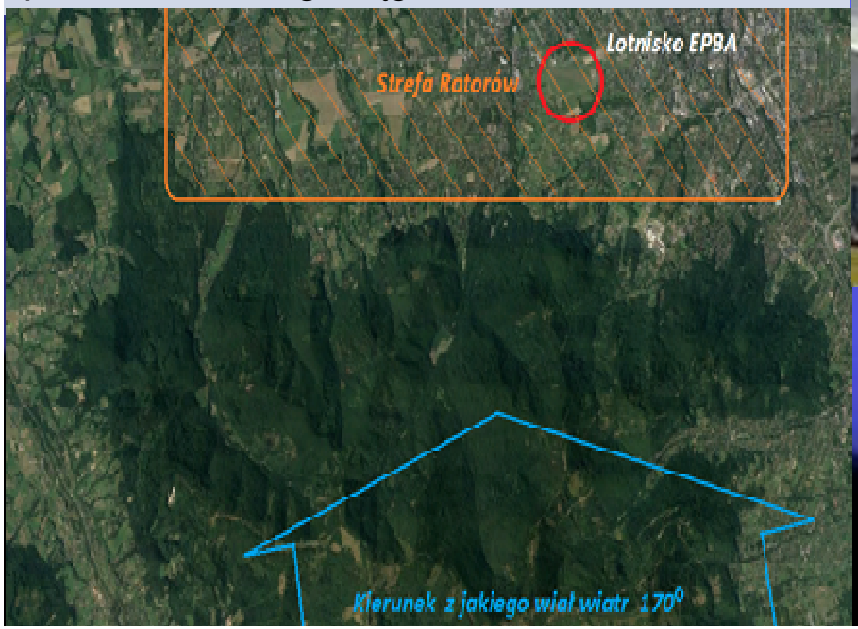
Po lotach omówiono przypadek, zwrócono uwagę na błędne zadziałanie służb startowych, oraz zwłokę wyciągarkowego. Po wywiadzie z pilotem ustalono prawdopodobna przyczynę - pojedyncze słabe pociągnięcie za wyczep.

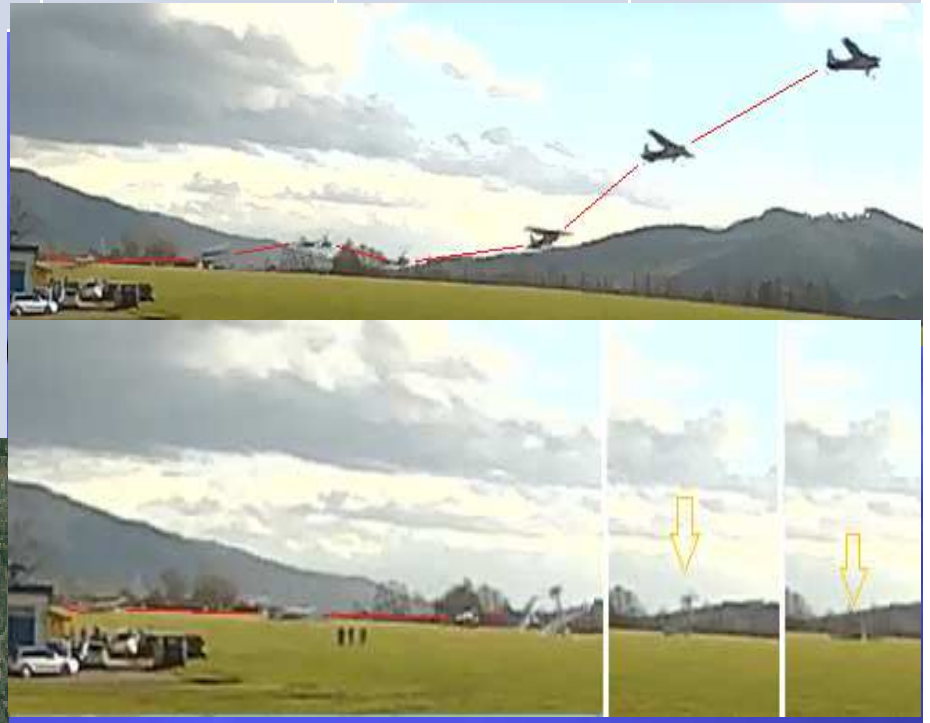
Incydent PKBWL nr 1537/17 z dnia 2017-07-08 dotyczył takiego samego zdarzenia szybowca Bocian na lotnisku EPWC, po którym wykonany przegląd zaczepu nie sugerował nieprawidłowości. Po incydencie PKBWL nr 3006/17 z dnia 2017-11-05 dokonano wymiany zaczepu w certyfikowanym zakładzie.

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
3389/17	**W**	2017-12-27	Bielsko - Aleksandrowice EPBA	Cessna 185	samolot

Po czwartym holu (13 hol tego dnia) pilot ponownie podchodził do lądowania na kierunku 210°, w trakcie wyrównania samolot dostał silny podmuch wiatru, wzniósł się na wysokość około 8 m i w tym momencie podwiało mu lewe skrzydło. Samolot przechylił się mocno na prawą stronę zmieniając kierunek lotu o około 50°. Pilot zwiększył ładowanie i przeszedł na drugi krąg.





Odejście na drugi krąg i lądowanie – zdjęcia poklatkowe; położenie lotniska względem pasma Beskidu Śląskiego

NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

NR PKBWL	RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	TYP STATKU POWIETRZNEGO	RODZAJ STATKU POWIETRZNEGO
3389/17	**W**	2017-12-27	Bielsko - Aleksandrowice EPBA	Cessna 185	samolot

Drugie podejście [do lądowania] pilot wykonał na kierunku 200° (w osi wiatru) na małych klapach (10°). Drogą radiową uzgodnił, że po zatrzymaniu się samolotu poczeka na obsługę naziemną, która pomoże mu skołować pod hangar. Po przyziemieniu, przy prędkości około 28-25 węzłów lewe skrzydło samolotu zostało ponownie podwiane przez mocny podmuch wiatru z lewej strony. Pilot dociągnął wolant do końca na siebie i wychylił pełną lewą lotkę jednak samolot trawersował w prawo, końcówka prawego skrzydła zetknęła się z ziemią, samolot zaczął zakręcać w prawo, stanął na śmigle a następnie przewrócił się na plecy.





NASZYM CELEM JEST TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Nr PKBWL	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Typ statku powietrznego	Rodzaj statku powietrznego
3389/17	**W**	2017-12-27	Bielsko - Aleksandrowice EPBA	Cessna 185	samolot

Naszym celem jest Twoje bezpieczeństwo

Przyczyna zdarzenia lotniczego:

błąd pilota polegający na podjęciu decyzji o wykonaniu holu szybowca w warunkach wzmagającego się wiatru z kierunków zmiennych;



Pomiary na stacji synoptycznej 12600 = Bielsko Biała

LP	DATACZAS	N	DDD	FF	P0	P1
11	2017-12-27 13:00:00	6	170	12	21	26
12	2017-12-27 12:00:00	6	170	12	27	29
13	2017-12-27 11:00:00	5	140	5	15	19
14	2017-12-27 10:00:00	4	160	6	16	16
15	2017-12-27 09:00:00	5	30	3	8	10
16	2017-12-27 08:00:00	6	80	4		10
17	2017-12-27 07:00:00	2	120	5		

Według czasu UTC
DDD - kierunek wiatru
FF - prędkośc wiatru w m/s
P0- porywy w czasie obserwacji m/s
P1- porywy za ostatni okres synoptyczny m/s

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- niewielkie doświadczenie pilota w holowaniu szybowców w warunkach halniakowych;
- lądowanie samolotem z tylnym kółkiem bez blokady, w warunkach wiatru wiejącego z dużą prędkością z kierunków zmiennych;

ZAGROŻENIA w GA

- **Wykonywanie lotów VFR poniżej minimów**
- **Niewłaściwa analiza warunków meteorologicznych**
- **Niewłaściwa analiza osiągów statków powietrznych**
- **Niewykonywanie szczegółowego przeglądu przedlotowego statków powietrznych**
- **Naruszenia aktywnych stref TSA, TRA, AREA, MATZ i CTR**
- **Obniżający się poziom szkolenia lub brak instruktorów**
- **Usterki techniczne „wiekowych” samolotów**
- **Statki powietrzne eksploatowane poza nadzorem**

ZAGROŻENIA w GA c.d.

- **Brak separacji i zderzenia szybowców podczas zawodów**
- **Zderzenie lub zbliżenia na kręgu nadlotniskowym**
- **Bezpośrednie przygotowanie do lotów (tzw. „odprawa przed lotami” – stały element w przypadku lotów szkolnych szybowcowych – obowiązkowe omówienie sytuacji awaryjnych (wyciągarkowi i holownicy)**
- **Przeciągnięcia podczas lotów na małej wysokości**
- **Usterki techniczne „wiekowych” samolotów**
- **Statki powietrzne eksploatowane poza nadzorem**



Zasady wykonywania lotów na lotnisku Poznań/Kobylnica EPPK

Zasady korzystania z lotniska Kobylnica opisują poniższe dokumenty :

- 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 nadlotniskowych

Zwróćmy uwagę na:

- obowiązkowa łączność wszystkich SP wykonujących loty,
- nie zakłócać łączności podczas ***startów szybowców*** oraz podczas ***lotów akrobacyjnych*** – ważne podczas przerwania ciągu lub sytuacji niebezpiecznych,
- startować zawsze z początku pasa, nie skracać sobie długości dostępnego pasa,
- ustawiając samolot/szybowiec/śmigłowiec po skończonym locie uważajmy, aby nie narażać inne statki powietrzne, ludzi będących w pobliżu, pojazdy na parkingu - na działanie strumienia zaśmigłowego, nie kołować zbyt blisko innych SP lub przeszkód i ogrodzenia,
- zajmować pas zawsze 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

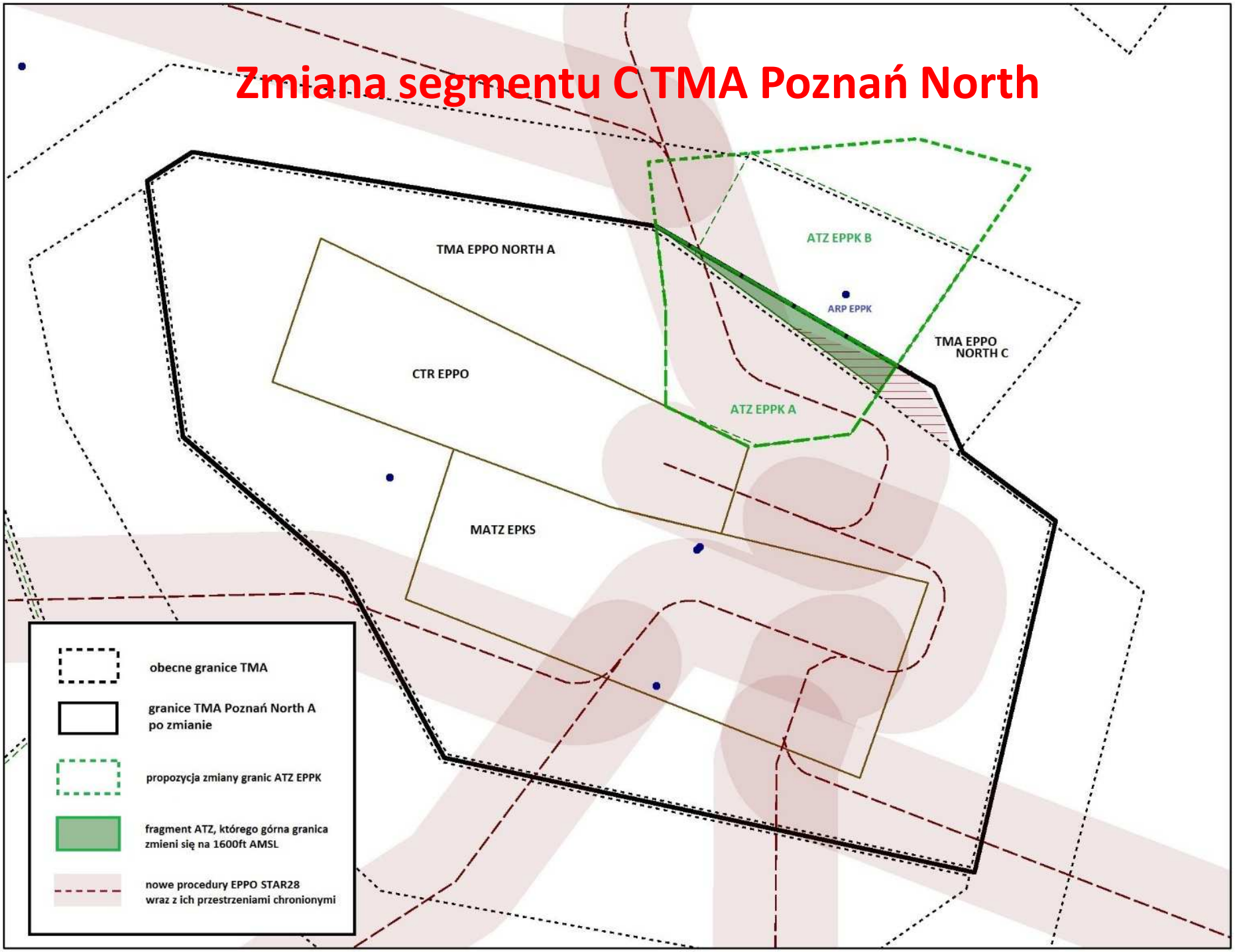
Przepisy dotyczące lotów z widocznością

- W FIR Warszawa Przyjmuje się że:

- Loty wykonywane w okresie od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca są to loty DZIENNE

- Loty wykonywane w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca są to loty NOCNE

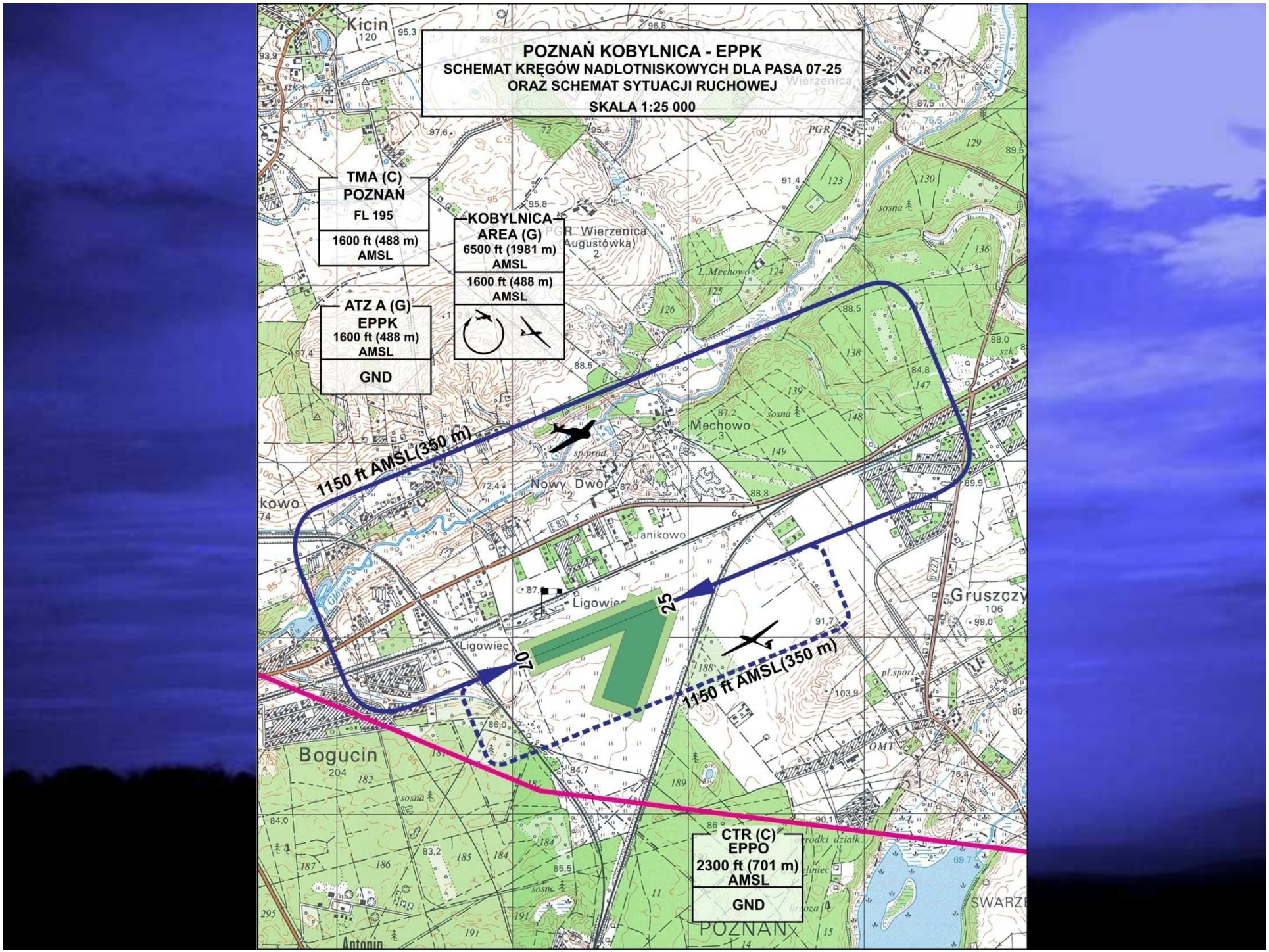
Zmiana segmentu C TMA Poznań North



Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością VMC *(Visual Meteorological Conditions)*

ZAKRES WYSOKOŚCI ALTITUDE BAND	KLASA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ AIRSPACE CLASS	WIDZIALNOŚĆ W LOCIE FLIGHT VISIBILITY	ODLEGŁOŚĆ OD CHMUR DISTANCE FROM CLOUD
Na poziomie FL 100 i powyżej/ At and above FL 100	C D G	8 km	1500 m – pozioma/ horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/ vertically
Poniżej FL 100 i powyżej 900 m (3000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/ Below FL 100 and above 900 m (3000 ft) AMSL or above 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	C D G	5 km	1500 m – pozioma/ horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/ vertically
Na i poniżej 900 m (3000 ft) AMSL lub 300 m (1000 ft) nad terenem – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa/	C D	5 km	1500 m – pozioma/ horizontally 300 m (1000 ft) – pionowa/ vertically
At and below 900 m (3000 ft) AMSL or 300 m (1000 ft) above terrain, whichever is the higher	G	5 km*	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi/ Clear of cloud and with the surface in sight


• krąg północny
(samoloty, śmigłowce)


POZNAŃ KOBYLNICA - EPPK
SCHEMAT KRĘGÓW NADLOTNISKOWYCH DLA PASA 07-25
ORAZ SCHEMAT SYTUACJI RUCHOWEJ
SKALA 1:25 000
TMA (C)
POZNAŃ
FL 195
1600 ft (488 m)
AMSL
KOBYLNICA
AREA (G)
6500 ft (1981 m)
AMSL
1600 ft (488 m)
AMSL
ATZ A (G)
EPPK
1600 ft (488 m)
AMSL
GND
1150 ft AMSL(350 m)
1150 ft AMSL(350 m)
07
25
CTR (C)
EPPO
2300 ft (701 m)
AMSL
GND
Kicin
Wierzenica
Mechowo
Nowy Dwór
Janikowo
Ligowiec
Gruszczy
Bogucin
POZNAŃ
Antonin

Latamy wg ciśnienia 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*



Kobylnica
2.7°C
Wiatr: 3.1 m/s - W
Wilg. 62%
Opad: 1.2mm
1012.43 hPa (QNH)
4.02.2016 - 15:18

ości

2016-03-11

sce 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

wanie 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:
ezy składać na formularzu - **pobierz wniosek**.

winny zawierać:
rmacje o planowanych zawodach (udziału w zawodach),
e o dotychczasowych wynikach/osiągnięciach,
e o uzyskanym lub planowanym dofinansowaniu z innych źródeł (samorząd, administracja państwowa, sponsorzy),
ę wniosku przez radę danej sekcji specjalnościowej.

zalny termin składania wniosków: **11 marca 2016r.**
ezy składać w **sekretariacie Aeroklubu we wersji papierowej**.

u 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 odmowy dotacji.

2016-01-09

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.

prosimy wysyłać na adres **nowaczykwojtek@aeroklub.poznan.pl** wraz z podaniem numeru telefonu oraz daty urodzenia. **Koszt 1200 zł**.

y!





2015-01-01

e wydarzenia

2016-01-10

/Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, Poznań, Grodzisk Wlkp.

Aeroklub Poznański wraz z pil. **Stefanem Smorawskim** jak co roku wsparł **Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy**.
Na organizowane w ramach **XXIV Finału** aukcje przekazano 4 vouchery na godzinny lot samolotem.

1650 visitors
Click to see details
kamera
ŻELAZNY
Beata Chom
KOBYLNICA 2015
ZLOT GIGANTÓW
PRECISION FLYING TEAM
Aeroklub Poznański
77 SBL
Aero Design®
GLIDING TEAM



- OBOWIĄZUJĄCY ZNAK WYWOŁAWCZY NA EPPK - „KOBYLNICA RADIO”



Flaga na maszcie oznacza wykonywanie lotów przez Aeroklub Poznański

- Jeżeli są wystawione znaki - pokazują one obowiązkowy kierunek startów i lądowań
- Aeroklub jako Zarządzający posiada pierwszeństwo w użytkowaniu lotniska
- w przypadku dużego nasilenia lotów Kierujący Lotami Szkolnymi może ograniczyć rodzaj wykonywanych operacji innych statków powietrznych włącznie do odmowy 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 wypełnienie czystego druku „Zgłoszenie operacji lotniczych” i wrzucenie do skrzynki na I piętrze w budynku Aeroklubu, druku z zapisaną datą, nazwiskiem, znakami, planowaną godziną startu oraz telefonem kontaktowym (czyste druki są przygotowane na skrzynce pocztowej)


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


ZGŁOSZENIE OPERACJI LOTNICZYCH
WYSZKOLENIE


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


DOJAZD NA KWADRAT

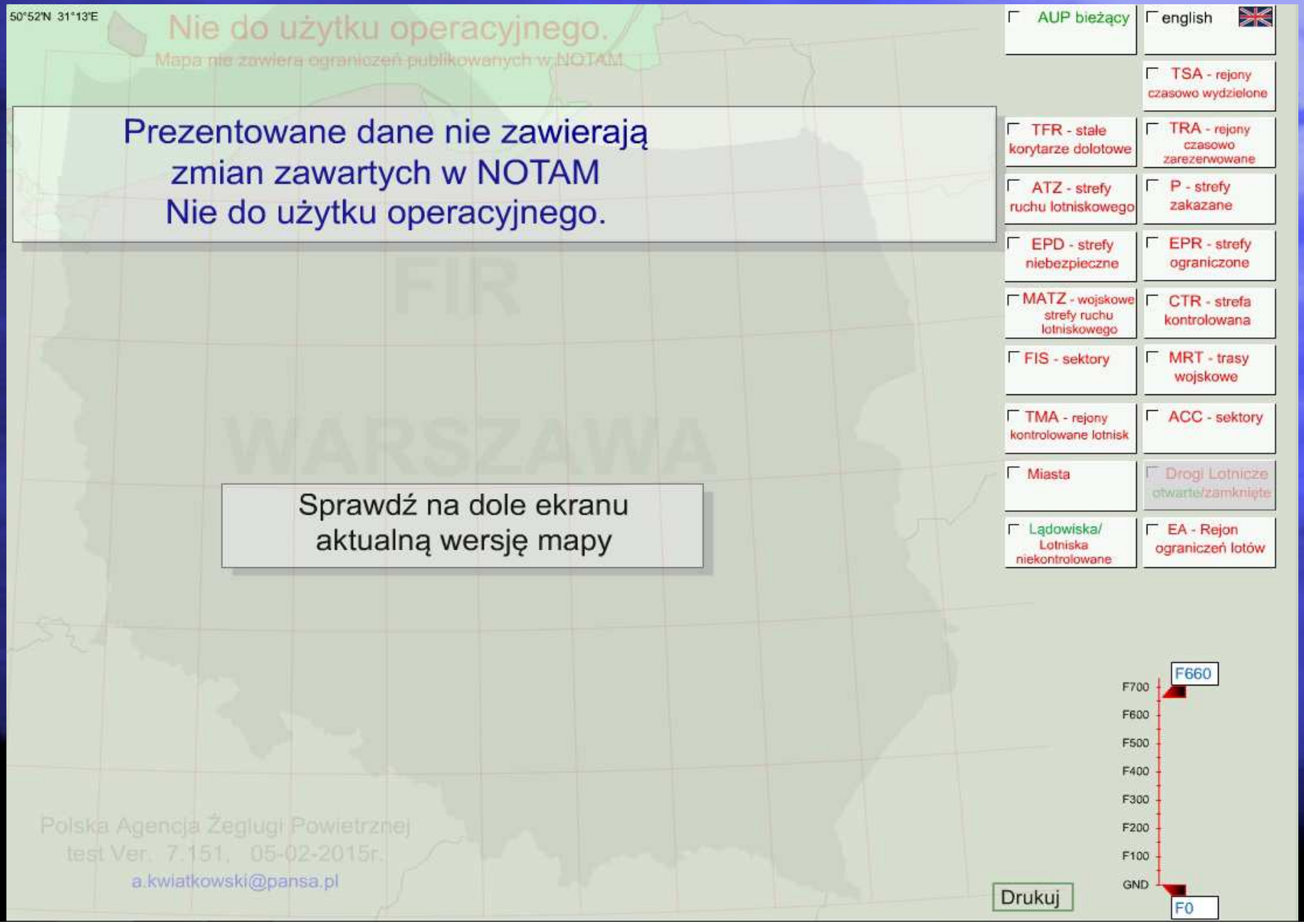
GŁÓWNA DROGA STARTOWA





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 2

Lotniskiem użytku publicznego jest lotnisko otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem i podanych do publicznej wiadomości .

- Art. 66 Prawa Lotniczego – ustęp 2

Zarządzający lotniskiem użytku publicznego może odmówić przyjęcia statku powietrznego wyłącznie ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska, uniemożliwiające bezpieczne jego lądowanie.

- Art.67 – ustęp 1 i 2

1. Statki powietrzne i ich użytkownicy mają prawo korzystać z lotnisk użytku publicznego na równych zasadach.
2. Warunki korzystania z lotnisk użytku publicznego, w tym opłaty za to korzystanie, mogą być zróżnicowane wyłącznie w sposób niepowodujący dyskryminacji użytkowników i zapewniający zachowanie zasad uczciwej konkurencji, w szczególności ze względu na rodzaje i charakterystyki statków powietrznych oraz charakter wykonywanych operacji lotniczych.

- art. 69 Prawa Lotniczego – ustęp 1
Starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska

Lotnisko Kobylnica (EPPK) będąc lotniskiem publicznym od 1 czerwca 2017 roku wprowadziło opłaty lotniskowe (wykonywanie operacji lądowania, postoju i hangarowania statków powietrznych), stawki podane są na stronie Aeroklubu Poznańskiego w zakładce „Opłaty”.

- 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.

FCL.140.S LAPL(S) — wymagania dotyczące bieżącej praktyki

a) Szybowce i szybowce z napędem. Posiadacz licencji LAPL(S) może korzystać z wynikających z niej uprawnień na szybowcach lub szybowcach z napędem dopiero, gdy w okresie ostatnich 24 miesięcy wykonał na szybowcach lub szybowcach z napędem, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, co najmniej:

1) 5 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 15 startów;

2) 2 loty szkolne z instruktorem;

FCL.940.FI FI – przedłużanie i wznawianie ważności

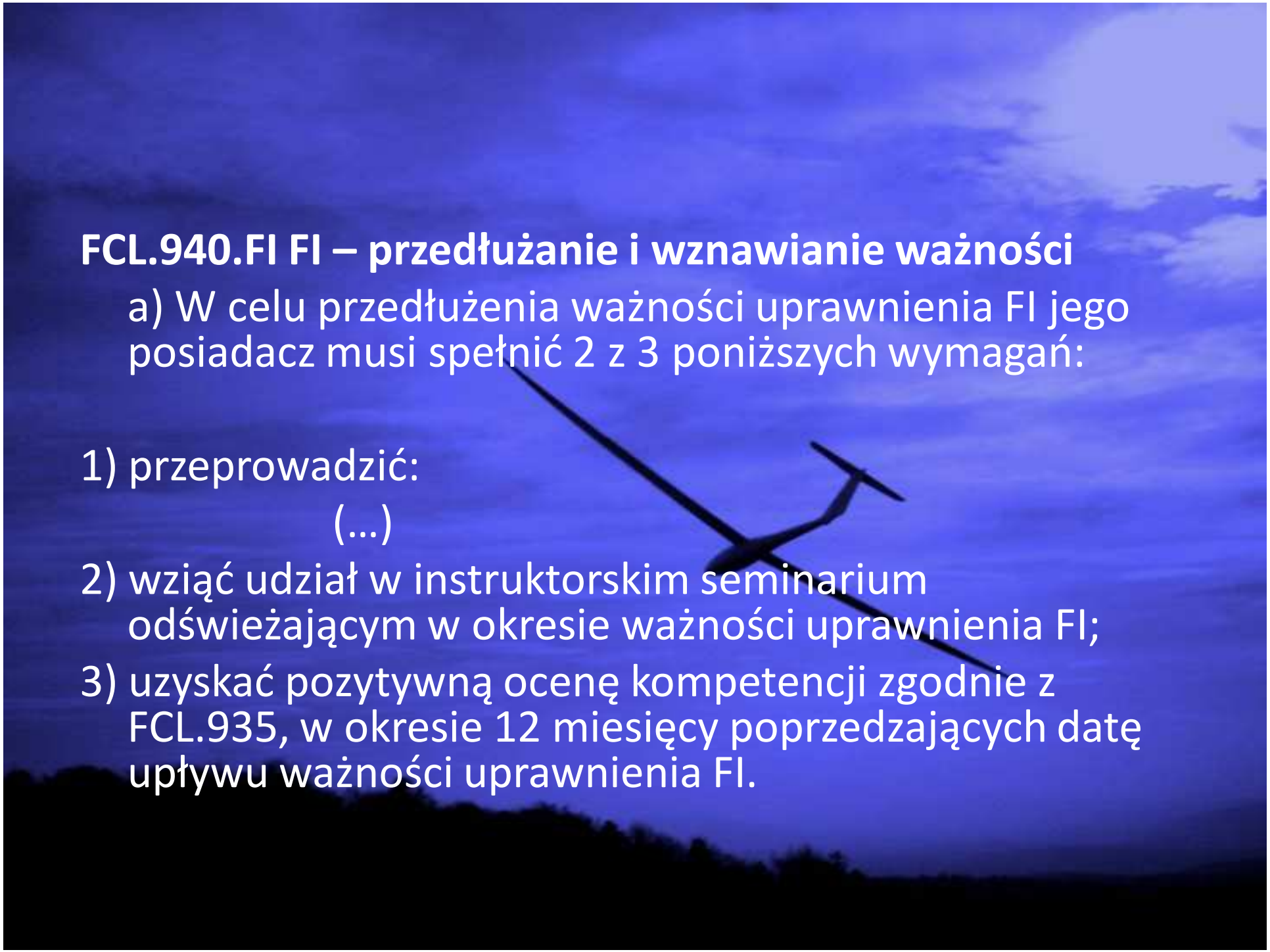
a) W celu przedłużenia ważności uprawnienia FI jego posiadacz musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań:

1) przeprowadzić:

(i) w przypadku certyfikatu **FI(A)** oraz (H), co najmniej **50 godzin** szkolenia w locie na odpowiedniej kategorii statku powietrznego, w okresie ważności uprawnienia, jako instruktor FI, TRI, CRI, IRI, MI lub egzaminator. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, 10 z tych godzin będzie szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI;

(iii) w przypadku uprawnienia **FI(S)**, co najmniej **30 godzin** szkolenia w locie lub 60 startów na szybowcach, szybowcach z napędem lub motoszybowcach turystycznych jako instruktor FI lub egzaminator, w okresie ważności uprawnienia;

(iv) w przypadku uprawnienia **FI(B)**, co najmniej **6 godzin** szkolenia w locie na balonach jako instruktor FI lub egzaminator w okresie ważności uprawnienia;



FCL.940.FI FI – przedłużanie i wznawianie ważności

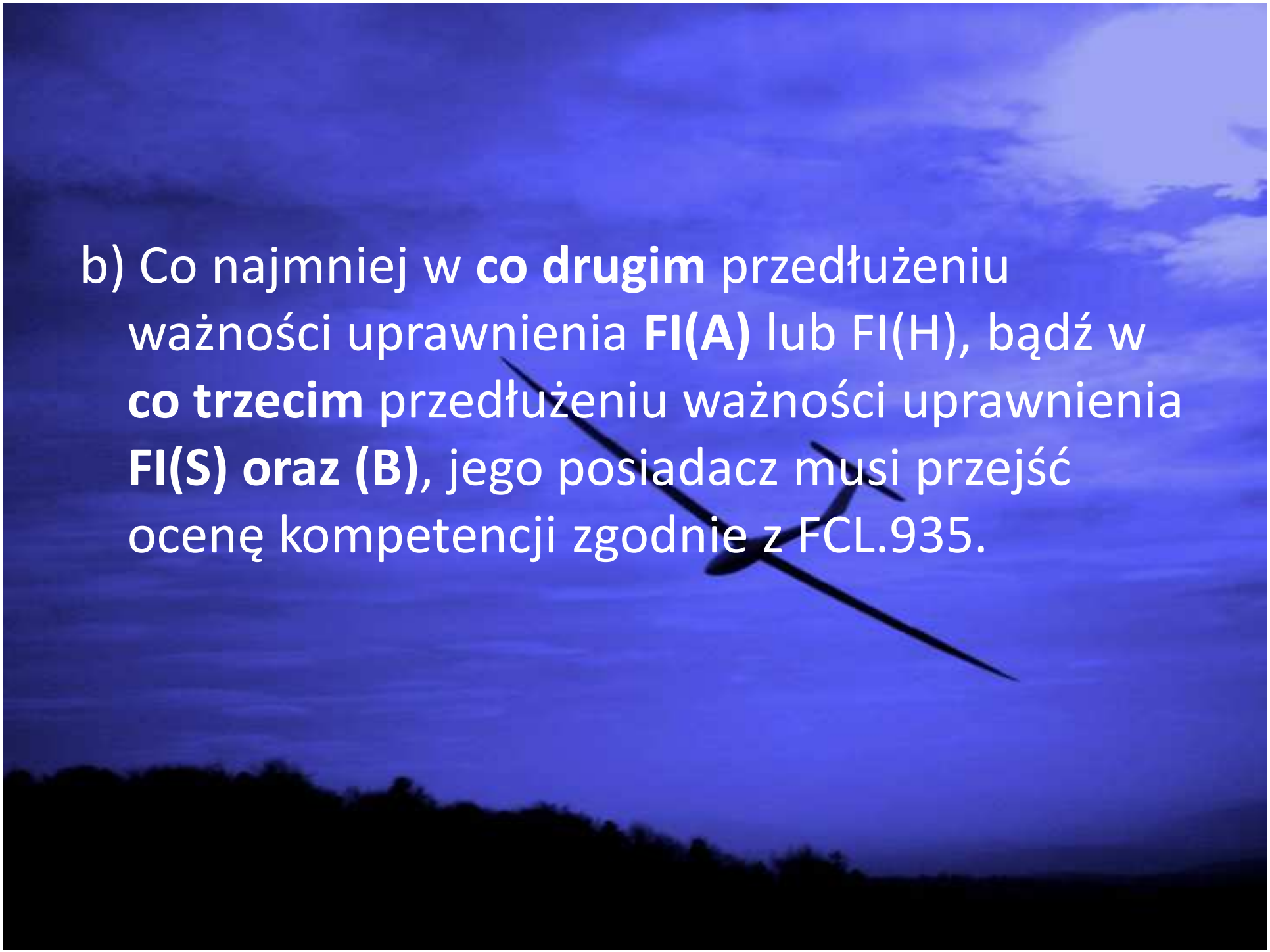
a) W celu przedłużenia ważności uprawnienia FI jego posiadacz musi spełnić 2 z 3 poniższych wymagań:

1) przeprowadzić:

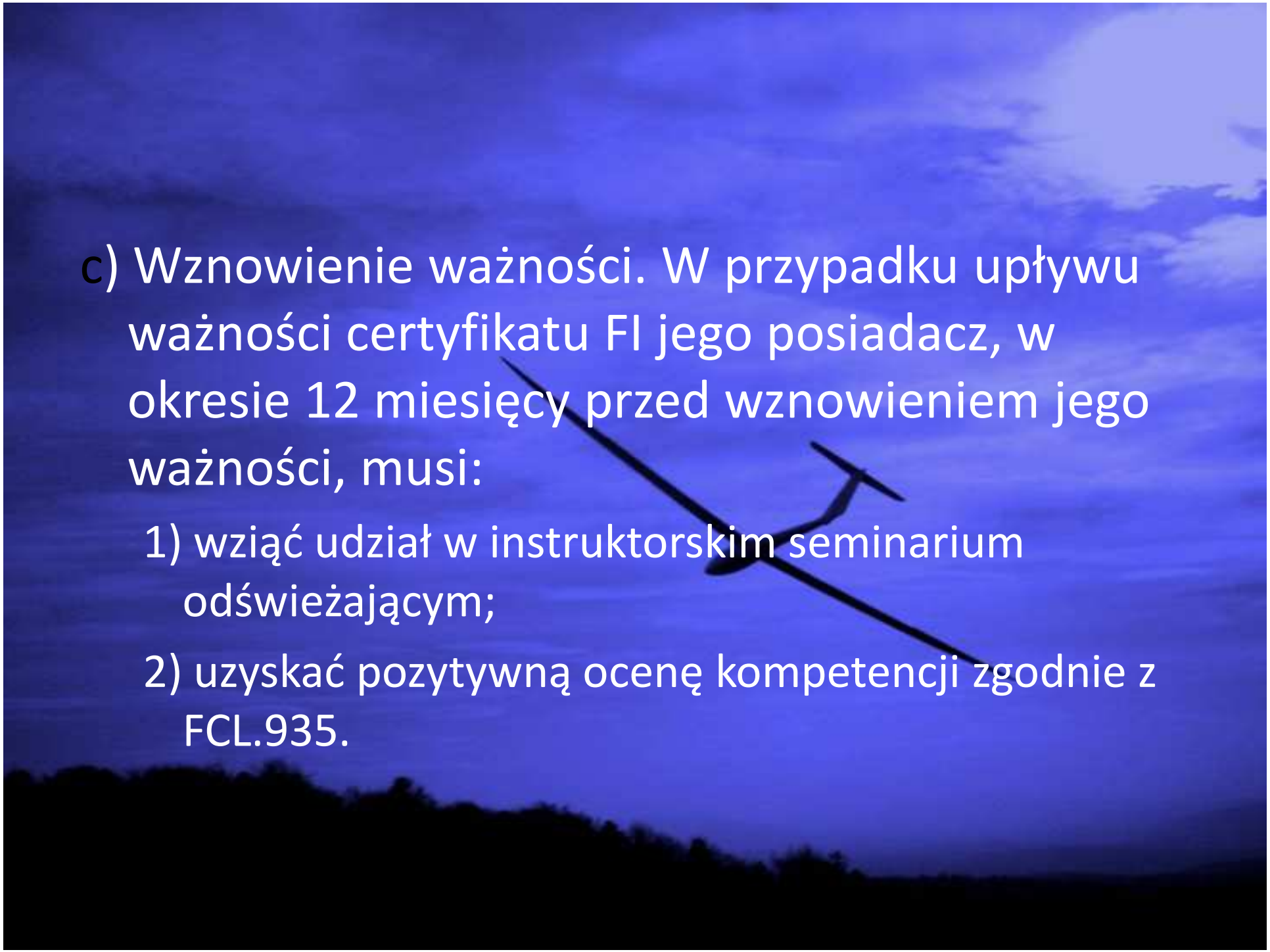
(…)

2) wziąć udział w instruktorskim seminarium odświeżającym w okresie ważności uprawnienia FI;

3) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia FI.



b) Co najmniej w **co drugim** przedłużeniu ważności uprawnienia **FI(A)** lub FI(H), bądź w **co trzecim** przedłużeniu ważności uprawnienia **FI(S) oraz (B)**, jego posiadacz musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.



c) Wznowienie ważności. W przypadku upływu ważności certyfikatu FI jego posiadacz, w okresie 12 miesięcy przed wznowieniem jego ważności, musi:

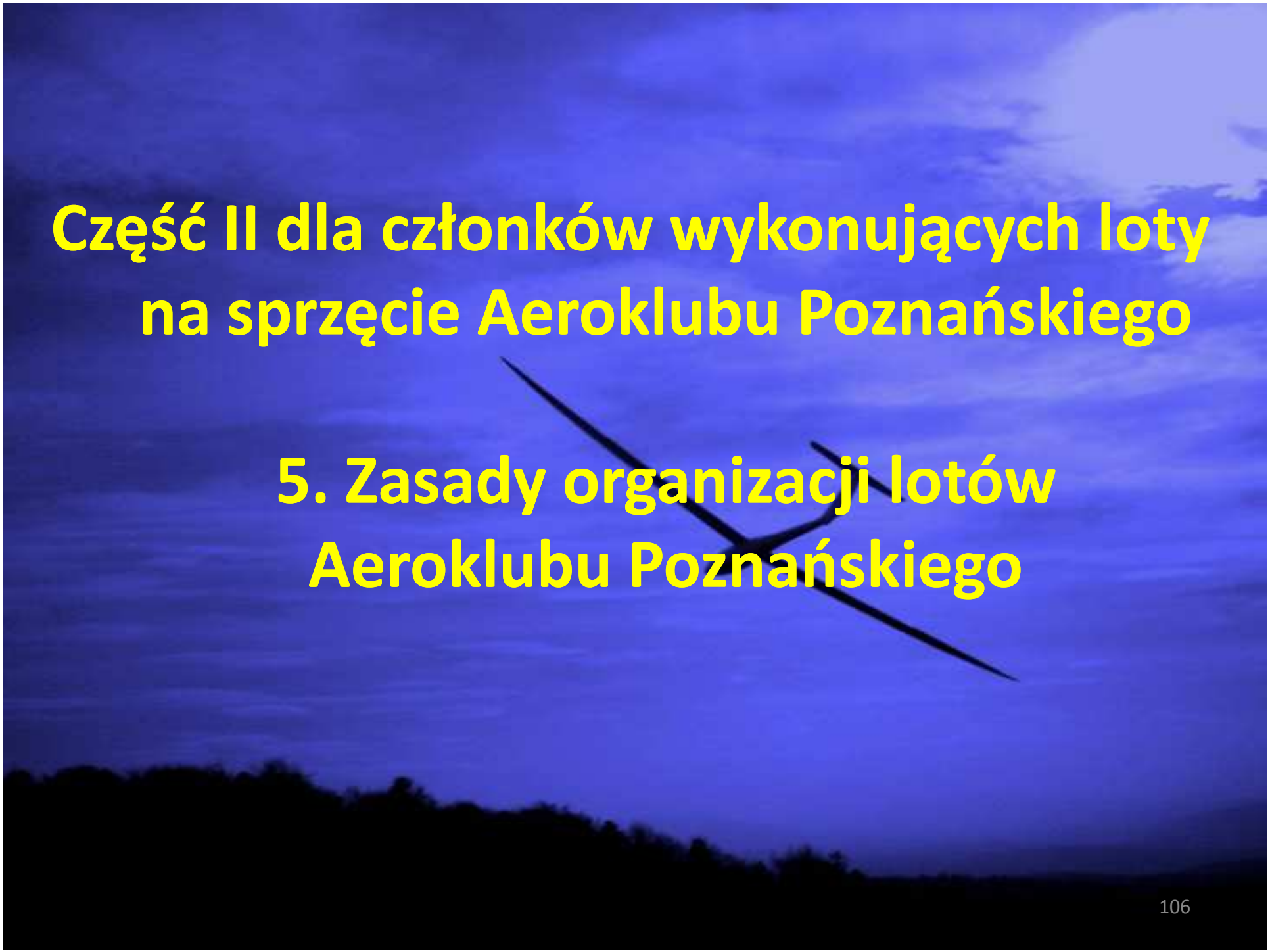
1) wziąć udział w instruktorskim seminarium odświeżającym;

2) uzyskać pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

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

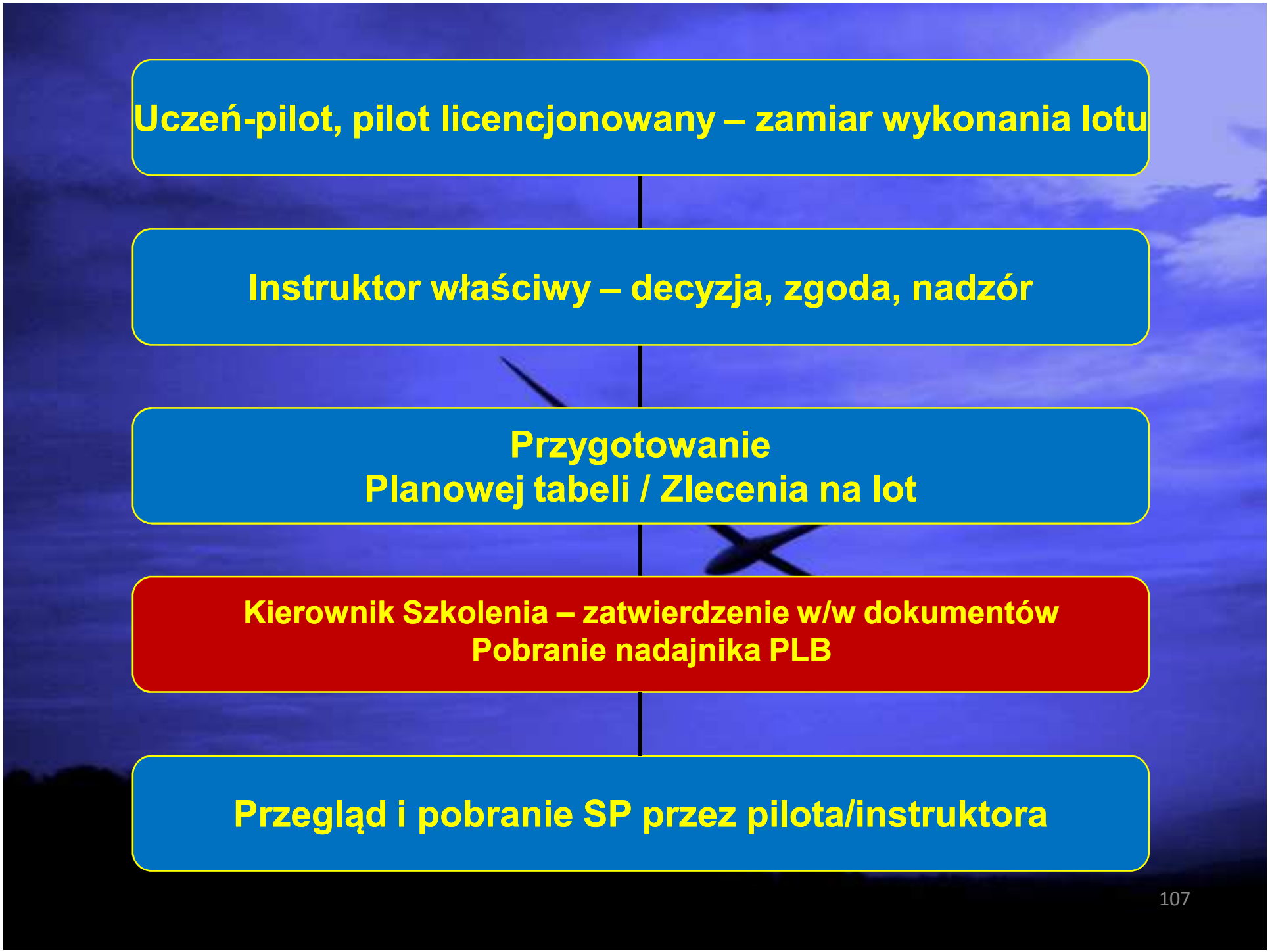
4. Zasady wypełniania PDT + MEL i HIL

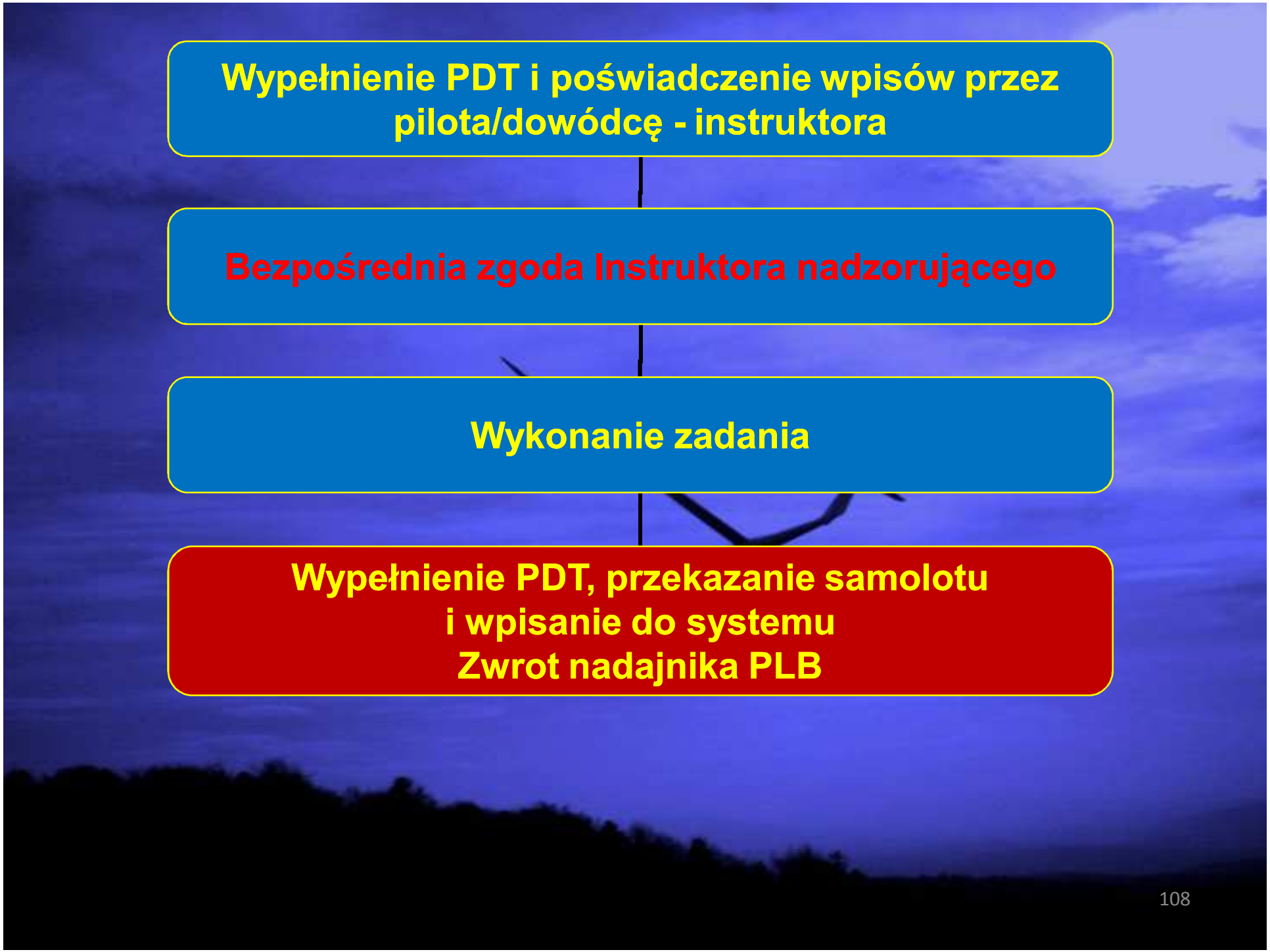
Wojciech Muszyński
Szef Techniczny



Część II dla członków wykonujących loty na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego

5. Zasady organizacji lotów 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
Pobranie nadajnika PLB
Przegląd i pobranie SP przez pilota/instruktora


Wypełnienie PDT i poświadczenie wpisów przez pilota/dowódcę - instruktora
Bezpośrednia zgoda Instruktora nadzorującego
Wykonanie zadania
Wypełnienie PDT, przekazanie samolotu i wpisanie do systemu
Zwrot nadajnika PLB

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 – szybowce
- Matecka Paulina – szybowce
- Grzechowiak Wojciech – szybowce
- Wrześniewski Mirosław – 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
- Pokładowe Dzienniki Techniczne
- Zlecenie na lot

Wprowadzić do systemu dane nalotów z PDT-ów

Wpiąć do segregatora:

- Tabela Planowa Lotów/Zlecenie na lot
- prognoza pogody
- kopia FPL (z lotu szkolnego)

Płatności za loty w roku 2018:

- każda osoba latająca w bieżącym sezonie 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.