1919

KONFERENCJA LOTNO-TECHNICZNA I BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2011

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

Lista obecności

Elektroniczna rejestracja osób na Konferencję Bezpieczeństwa Lotniczego 2011

Wymagania:

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

- przygotowanie projektu Programu Ochrony Lotniska

Lista obecności - oświadczenie

Oświadczam:

- zapoznałem się z informacjami przedstawionymi na Konferencji BL Aeroklubu Poznańskiego 2011,
- zobowiązuję się do wykonywania lotów zgodnie z zasadami ogłoszonymi na Konferencji BL 2011,
- w przypadku nieprzestrzegania zasad wykonywania lotów, przyjmuję do wiadomości, że Aeroklub może wprowadzić zakaz korzystania z obu lotnisk,
- (dla pilotów posiadających własne SP lub pilotów niezrzeszonych) – podpisałem oświadczenie w sprawie zasad prowadzenia operacji lotniczych z EPPK i EPPB oraz obowiązku posiadania KWT z wykonywania lotów na w/w lotniskach
- dla osób które nie podpisały oświadczenia, obowiązuje zgłoszenie się do Kierownika Szkolenia w terminie do 15.04.2011

Tematy:

Część I

1. Management jako zasadniczy element modelu 5M w zarządzaniu ryzykiem w szkoleniu lotniczym – płk Paweł Kowalczyk – Siły Powietrzne
2. Dyskusja

Przerwa – 10 min

Część II

1. Analiza bezpieczeństwa w roku 2010 – definicje, statystyki
2. Przestrzeń powietrzna wokół Kobylnicy (EPPK) i Bednar (EPPB)
3. Zasady planowania lotów i korzystania z lotnisk EPPK i EPPB
4. Oświadczenie w sprawie wykonywania operacji lotniczych z EPPK i EPPB
5. ISOLDA – Informatyczny System Obsługi Lotniska Dla Aeroklubów

Przerwa – 10 min

Tematy:

Część III

1. Zasady pobierania sprzętu Aeroklubu Poznańskiego
2. Zmiany w zasadach wypełniania PDT

Przerwa – 10 min

Część IV

1. Zebranie dla wszystkich osób posiadających uprawnienia instruktora
2. Obowiązkowe zebranie dla instruktorów szybowcowych

Część I – dla wszystkich zgromadzonych osób

Część II – dla wszystkich zgromadzonych osób

Część III – dla członków Aeroklubu Poznańskiego, uczniów klas lotniczych

Część IV – dla instruktorów

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

płk Paweł Kowalczyk – Siły Powietrzne

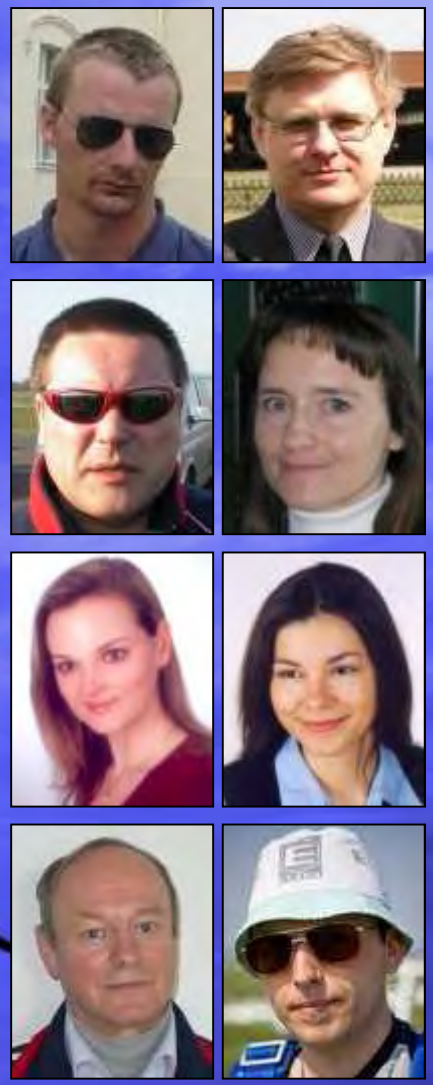
„Management jako zasadniczy element modelu 5M w zarządzaniu ryzykiem w szkoleniu lotniczym”

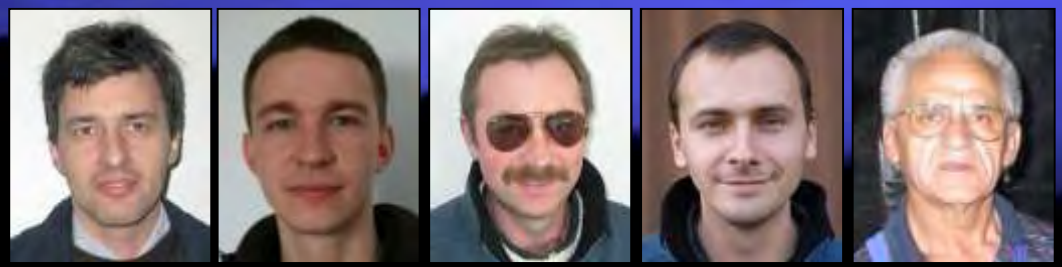
Zapraszamy do dyskusji

Przerwa 10 min

Kadra

Piotr Haberland	dyrektor
Krzysztof Maciejewski	zastępca dyrektora
Krzysztof Sałkowski	kierownik szkolenia HT
Anna Chudyk	asystentka dyrektora
Joanna Jabłońska	public relations
Kinga Gilewska	specjalista d/s finansowych
Jan Przybył	instruktor samolotowy
Wojciech Nowaczyk	instruktor
Tomasz Zdziarski	instruktor
Krzysztof Herczyński	instruktor, trener szybowcowy
Piotr Halt	szef techniczny
Mariusz Wieczorek	z-ca szefa technicznego
Marek Leliński	mechanik samolotowy
Adam Kulka	mechanik samolotowy
Eugeniusz Joachimiak	mechanik samolotowy
Stanisław Szych	pracownik administracyjny





Kalendarz Aeroklubu Poznańskiego

- Aeroklub Poznański
- Instruktorzy AP
- Klasa Lotnicza
- Mikroloty AP
- Modelarze AP
- MOSAL
- PSKJ
- Żelazny 6

www.aeroklub.poznan.pl – zakładka KALENDARZ

Aeroklub Poznański
im. Wandy Modlibowskiej

Home Kalendarz Oferta Szkolenia Cennik Galeria Struktura Historia Download Linki Kontakt FAQ Sprzęt Meteo Lotniska Prasa

Index -> Kalendarz

Kalendarz

Stwórz swój kalendarz Google i odbieraj powiadomienia o planowanych wydarzeniach w Aeroklubie Poznańskim - **pobierz samouczek**.
Zobacz **listę kalendarzy publicznych Aeroklubu Poznańskiego.**
Więcej o tworzeniu kalendarzy na stronie **Google.**

Aeroklub Poznański - kalendarz wydarzeń (organizacja / uczestnictwo)

Dzisiaj marzec 2010 Drukuj Tydzień **Miesiąc** Plan dnia

pon.	wt.	śr.	czw.	pt.	sob.	niedz.
1 mar	2	3	4	5	6	7
Spotkanie z Augus				Trening (sala gimn	KWT AP	
				KWT dla Instruktri		
8	9	10	11	12	13	14
	Zarząd AP			Trening (sala gimn	III Turniej Piłki Nc	Konferencja Lotno
				Drzwi Otwarte w Z	Drzwi Otwarte w Z	Nadzwyczajne Walni
15	16	17	18	19	20	21
	KSL - zebranie			Trening (sala gimn	KWT - II Termin	Prace porządkowe
					13:00 Wykłady z Te	Szkolenie dla instr

Część II

1. Analiza bezpieczeństwa w roku 2010 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.

NIEETATOWY ZESPÓŁ BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO (ZBL)

Przewodniczący:	**Wojciech NOWACZYK**
Członkowie:	Piotr HABERLAND
	Eugeniusz OLSZAŃSKI
	Grzegorz BARTKOWIAK
	Krzysztof SAŁKOWSKI
	Piotr HALT
	Tomasz ZDZIARSKI

Zawiadomienie o wypadku /incydencie/ lotniczym

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

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

2. **SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO (ATS)**

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

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

http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=93&Itemid=182

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 - tel:	+48 22 630 11 42
PKBWL - fax:	+48 22 630 11 43
E - mail:	pkbwl@mt.gov.pl
Tel. Alarmowy:	0500 233 233
Tel. Alarmowy:	0690 244 972

Co powinniśmy zgłaszać:

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

- lądowania poza pasem

- wypadnięcia z pasa

- starty przerwane

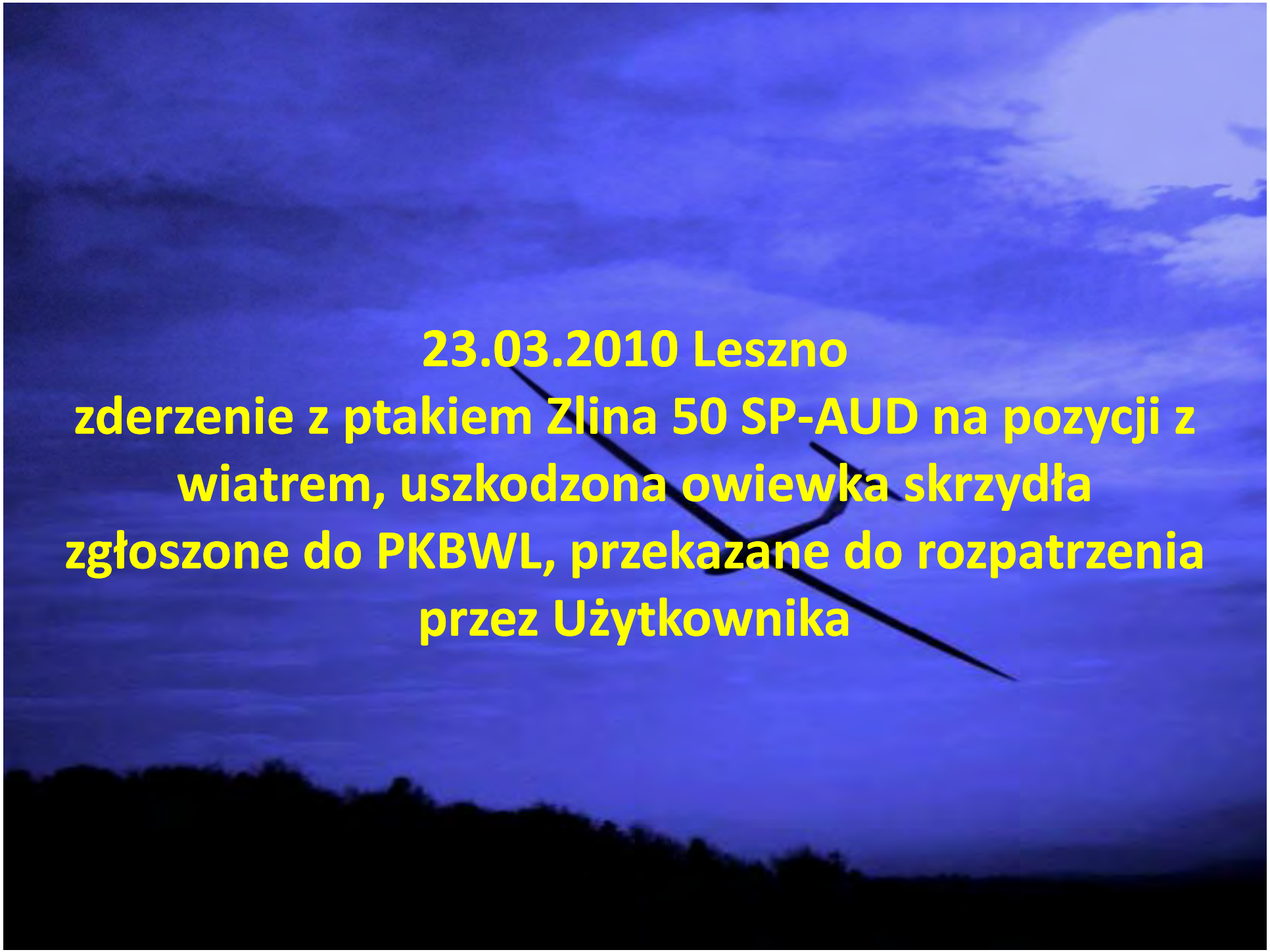
- krytycznie mała ilość paliwa

- utrata kontroli nad sterowaniem

- pożary

- awarie zespołu napędowego

- lądowania zapobiegawcze, awaryjne - przymusowe



23.03.2010 Leszno
zderzenie z ptakiem Zlina 50 SP-AUD na pozycji z wiatrem, uszkodzona owiewka skrzydła
zgłoszone do PKBWL, przekazane do rozpatrzenia przez Użytkownika

Biuletyny Bezpieczeństwa Lotniczego:

-w pokoju operacyjnym (pokój z radiostacjami) są wystawione aktualnie wydawane biuletyny BL,

- wszyscy członkowie sekcji specjalnościowych oraz instruktorzy innych ośrodków szkolenia zobligowani są do zapoznania się z ich treścią,

- fakt przeczytania wystawionych biuletynów potwierdzają własnym podpisem

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Strona główna | Urząd | Prawo | Publikacje | Przetargi | Praca | Szkolenia | Kontakt

Strona główna > Bezpieczeństwo lotów

BIP

- Bezpieczeństwo lotów
- Operacje lotnicze
- Lotniska
- Technika lotnicza
- Żegluga powietrzna
- Personel lotniczy
- Regulacja rynku
- Prawa pasażera
- Ochrona i ułatwienia

Bezpieczeństwo lotów

- Informacje o stanie bezpieczeństwa lotów
- Krajowe Konferencje Bezpieczeństwa Lotów
- Biuletyny informacyjne
- Komunikaty Prezesa ULC - zdarzenia lotnicze
- Bezpieczeństwo lotów
- Kontakt

Wstecz

24.04.2008

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Uwaga: tel. alarmowy czynny całą dobę +48 500 233 233 (komórkowy), do wykorzystania jedynie w przypadku powiadamiania o wypadku

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

KONTAKT
Sekretariat PKBWL czynny od poniedziałku do piątku w godzinach 8.15 - 16.15, telefon (22) 630-11-31, 630-11-44, faks. (24 h) (22) 630-11-43, email: pkbwl@mi.gov.pl

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

Aktualności

W dniu 10 marca 2010r. odbyło się posiedzenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, na którym zakończono badanie poniższych zdarzeń:

- 699/09 (I, 24.08.2009r., Pruszcz Gdański)
- 704/09 (I, 24.08.2009r., Pruszcz Gdański)
- 721/09 (W, 30.08.2009r., Pruszcz Gdański)
- 226/07 (W, 10.06.2007r., Gotartowice)
- 925/09 (W, 30.09.2009r., Żmijewo Gaje (Konopki)
- 593/09 (W, 29.06.2009r., Płock)
- 196/09 (I, 09.04.2009r., Korne k/ Kościerzyny)
- 679/09 (I, 16.08.2009r., Pruszcz Gdański)

Informacje na temat poprzednich posiedzeń PKBWL znajdziecie Państwo w dziale aktualności.

Aktualności

W dniu 10 marca 2010r. odbyło się posiedzenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, na którym zakończono badanie poniższych zdarzeń:

- 699/09 (I, 24.08.2009r., Pruszcz Gdański)
- 704/09 (I, 24.08.2009r., Pruszcz Gdański)
- 721/09 (W, 30.08.2009r., Pruszcz Gdański)
- 226/07 (W, 10.06.2007r., Gotartowice)
- 925/09 (W, 30.09.2009r., Żmijewo Gaje (Konopki)
- 593/09 (W, 29.06.2009r., Płock)
- 196/09 (I, 09.04.2009r., Korne k/ Kościerzyny)
- 679/09 (I, 16.08.2009r., Pruszcz Gdański)

Informacje na temat poprzednich posiedzeń PKBWL znajdziecie Państwo w dziale aktualności.

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

Cel systemu

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

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

Jak dokonać zgłoszenia

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

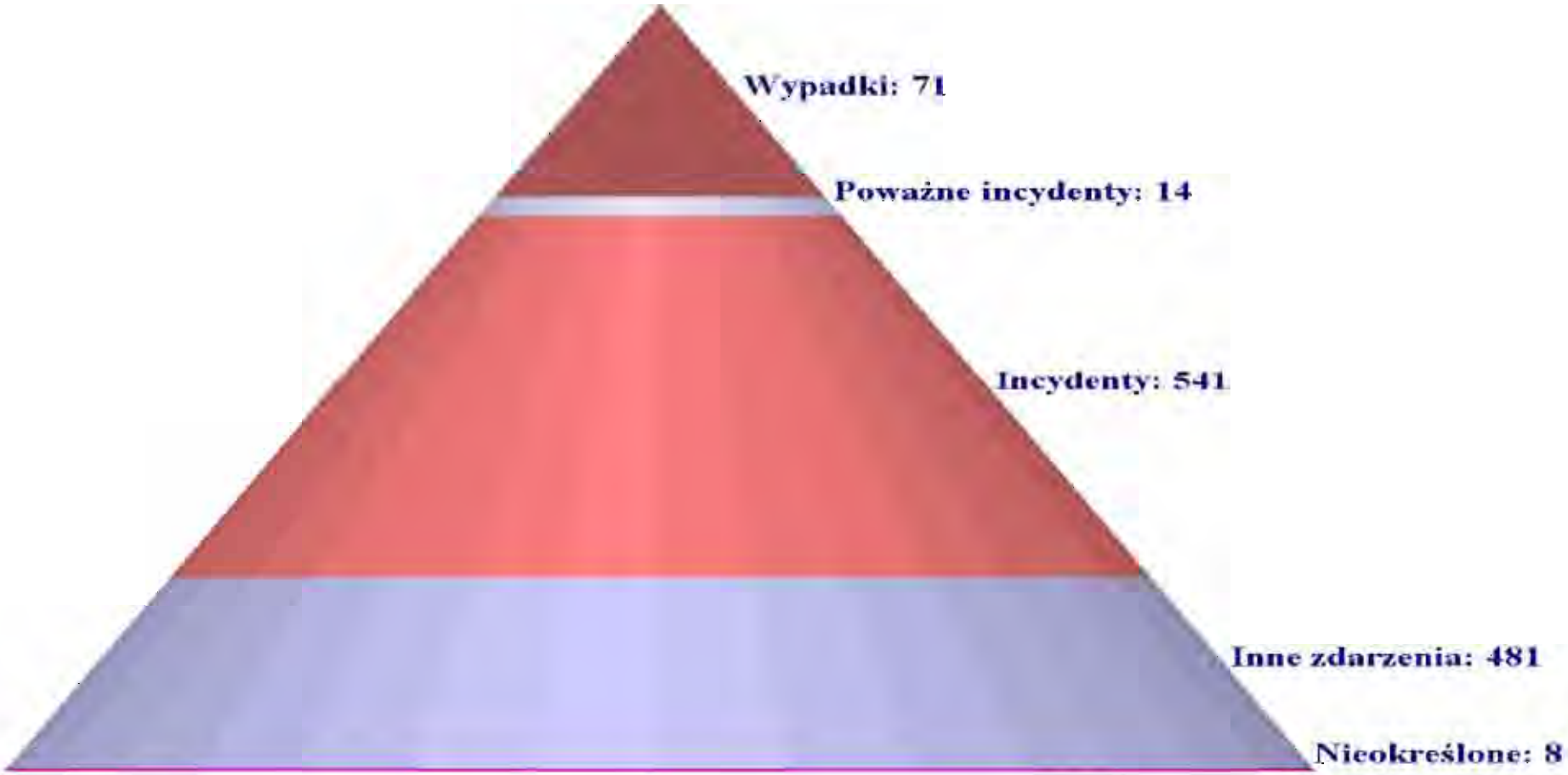
Poufność

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

Dokumenty związane z Bezpieczeństwem Lotniczym:

- art. 37 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Chicago 1944) – Aneks 13;
- art.135, ust. 7 Ustawy - Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz. U. nr 130, poz. 1112);
- art. 139 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. Z 2006 r. Nr 100, poz. 696 wraz z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych;
- Instrukcja Bezpieczeństwa Lotniczego w Lotnictwie Sportowym;
- Instrukcja Operacyjna Aeroklubu Poznańskiego.

LICZBA ZDARZEŃ LOTNICZYCH ZAREJESTROWANYCH W PIERWSZYCH III KWARTAŁACH 2010 ROKU

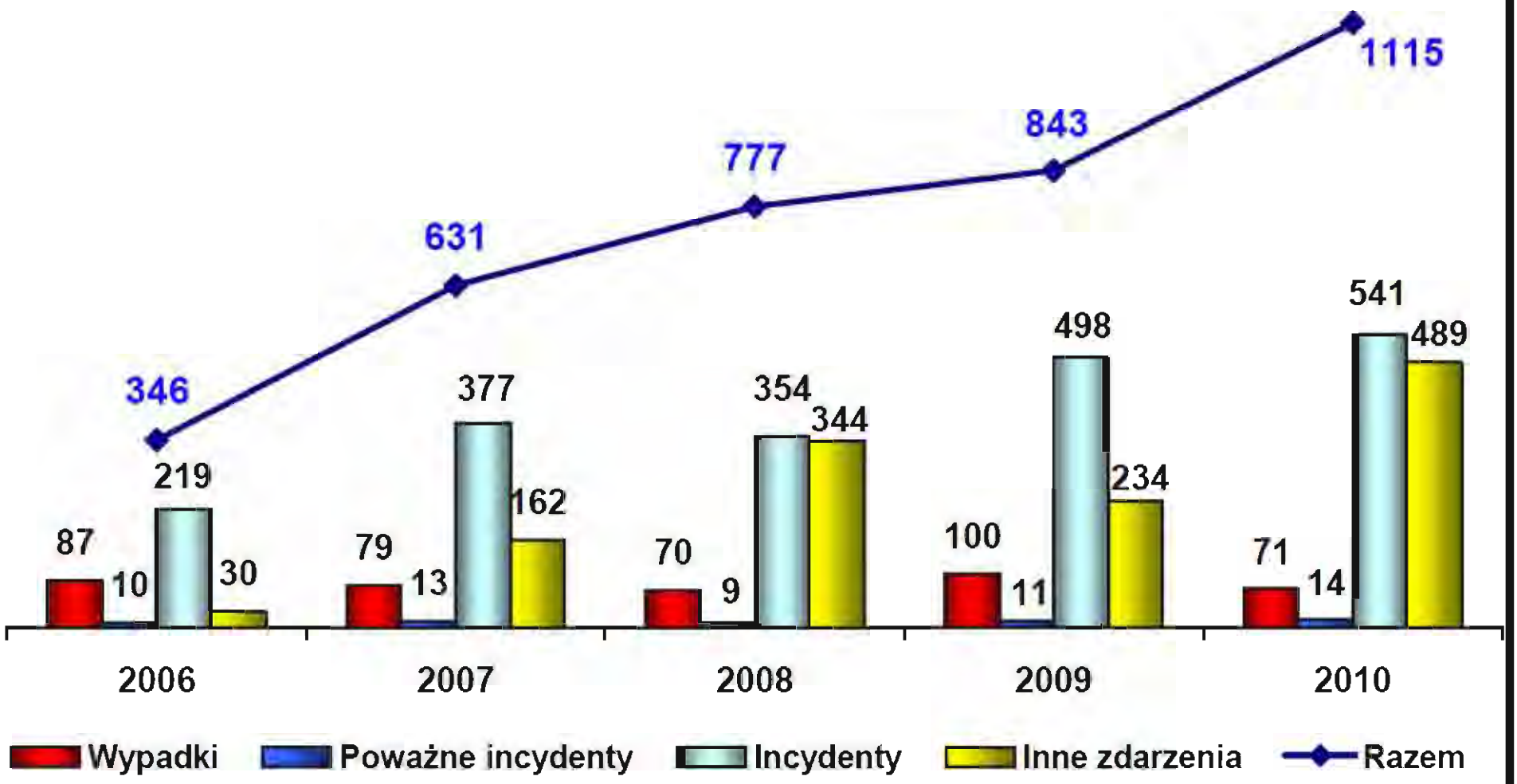


W pierwszych trzech kwartałach 2010 roku zgłoszono ogółem 1115 zdarzeń lotniczych, w tym 71 wypadków lotniczych, 14 poważnych incydentów, 541 incydentów, 481 innych zdarzeń oraz 8 nieokreślonych.

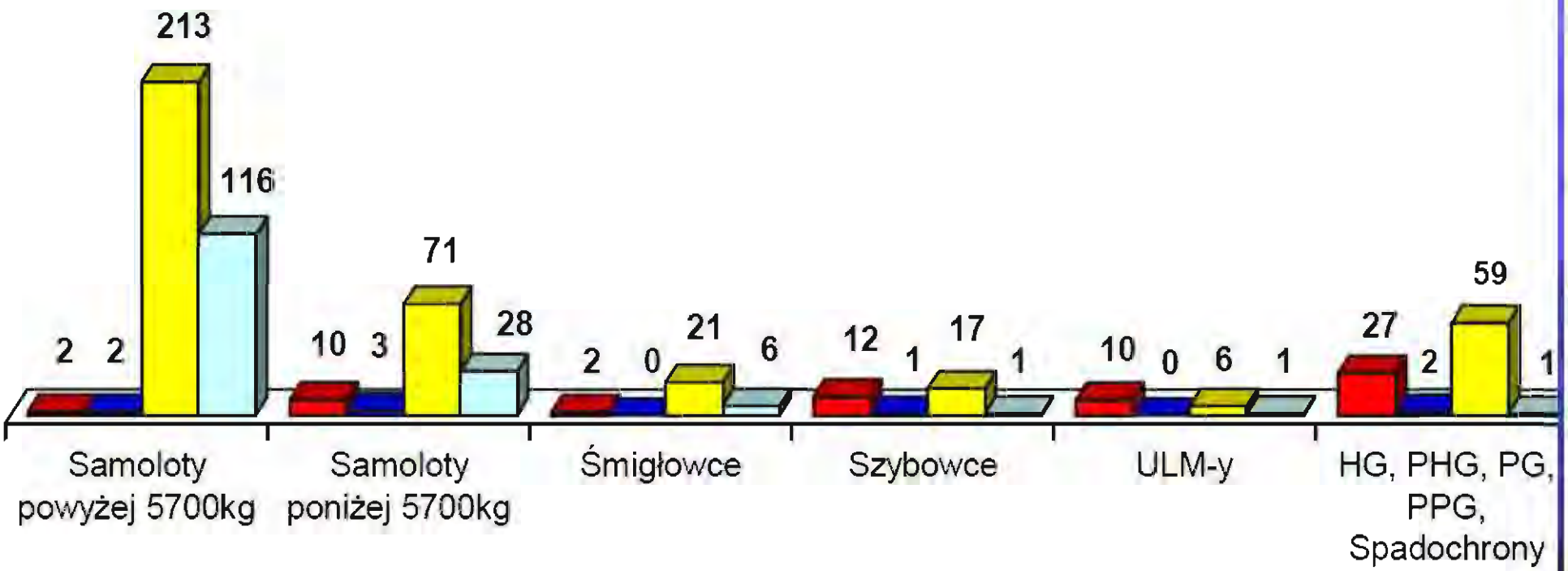
W wypadkach lotniczych krajowych użytkowników śmierć poniosło 16 osób, w tym 4 na samolocie, 6 na samolotach ULM, 3 na motolotniach, 1 na paralotni z napędem, 1 na paralotni oraz 1 na spadochronie,

9 statków powietrznych zostało zniszczonych, a 31 znacznie uszkodzonych.

LICZBA ZAREJESTROWANYCH ZDARZEŃ LOTNICZYCH
(w tych samych przedziałach czasowych)



Zdarzenia lotnicze według poszczególnych kategorii SP krajowych operatorów i użytkowników



LICZBA POSZKODOWANYCH W ZDARZENIACH LOTNICZYCH
(w tych samych przedziałach czasowych)
20
34
16
17
35
12
7
26
16
19
42
13
16
24
9
2006
2007
2008
2009
2010
Ofiary śmiertelne
Poważne obrażenia ciała
Nieznaczne obrażenia

LICZBA ZNISZCZONYCH I ZNACZNIE USZKODZONYCH SP
(w tych samych przedziałach czasowych)
23
38
13
34
11
31
13
51
9
31
2006
2007
2008
2009
2010
Zniszczone
Znacznie uszkodzone

18.10.2007 Bezmiechowa – szybowiec Bekas SP-2553
Instruktor nie żyje, uczeń-pilot ciężko ranny

SP-2553

SP-3553

Delta

W trakcie badania PKBWL ustaliła następującą przyczynę wypadku:

Wykonywanie po starcie grawitacyjnym zakrętu poniżej wysokości 50m - niezgodnie z zasadami zawartymi w instrukcji użytkowania lądowiska. Wykonanie gwałtownego zakrętu z przechyleniem ponad 40° na prędkości minimalnej co doprowadziło do utraty prędkości, przeciągnięcie szybowca, utratę wysokości i zaczepienie o drzewa.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

Brak reakcji kierownictwa Aeroklubu Politechniki Rzeszowskiej na wcześniejsze naruszanie zasad bezpieczeństwa lotów przez instruktora polegające na wykonywaniu lotów niezgodnie z instrukcją użytkowania lądowiska. Nie uwzględnienie przez instruktora zmieniających sie warunków meteorologicznych oraz nie uwzględnienie wcześniejszego nieudanego lotu żaglowego szybowca PW-6U.

Należy zaznaczyć, że prędkość 60 km/h jest minimalną prędkością lotu po prostej przy ciężarze szybowca w locie wynoszącym 470kg. Ciężar szybowca w krytycznym locie został oszacowany na ponad 550kg (waga instruktora 120kg). Minimalna prędkość lotu przy tym ciężarze wynosiła około 65 km/h. Wprowadzenie w zakręt spowodowało zmniejszenie składowej siły nośnej, która nie była w stanie zrównoważyć ciężaru szybowca, co w konsekwencji doprowadziło do przepadnięcia szybowca, ześlizg na lewe skrzydło i zderzenia z drzewami.

Instrukcja lądowiska Bezmiechowa: ***„w przypadku wykonania lotu żaglowego, po oddaleniu sie od zbocza na odległość co najmniej 50m i sprawdzeniu że przy prędkości optymalnej noszenie wynosi co najmniej 0,5 m/s, należy wykonać pierwszy zakręt”. W innym*** **punkcie tej instrukcji jest stwierdzenie, że lot zboczowy powinien być wykonany na wysokości nie mniejszej niż 50 m nad terenem i w odległości od zbocza również nie mniejszej nie 50 m. Aby uzyskać taką wysokość przy nachyleniu zbocza około 25° szybowiec powinien po oderwaniu się przelecieć w locie poziomym około 120m.**

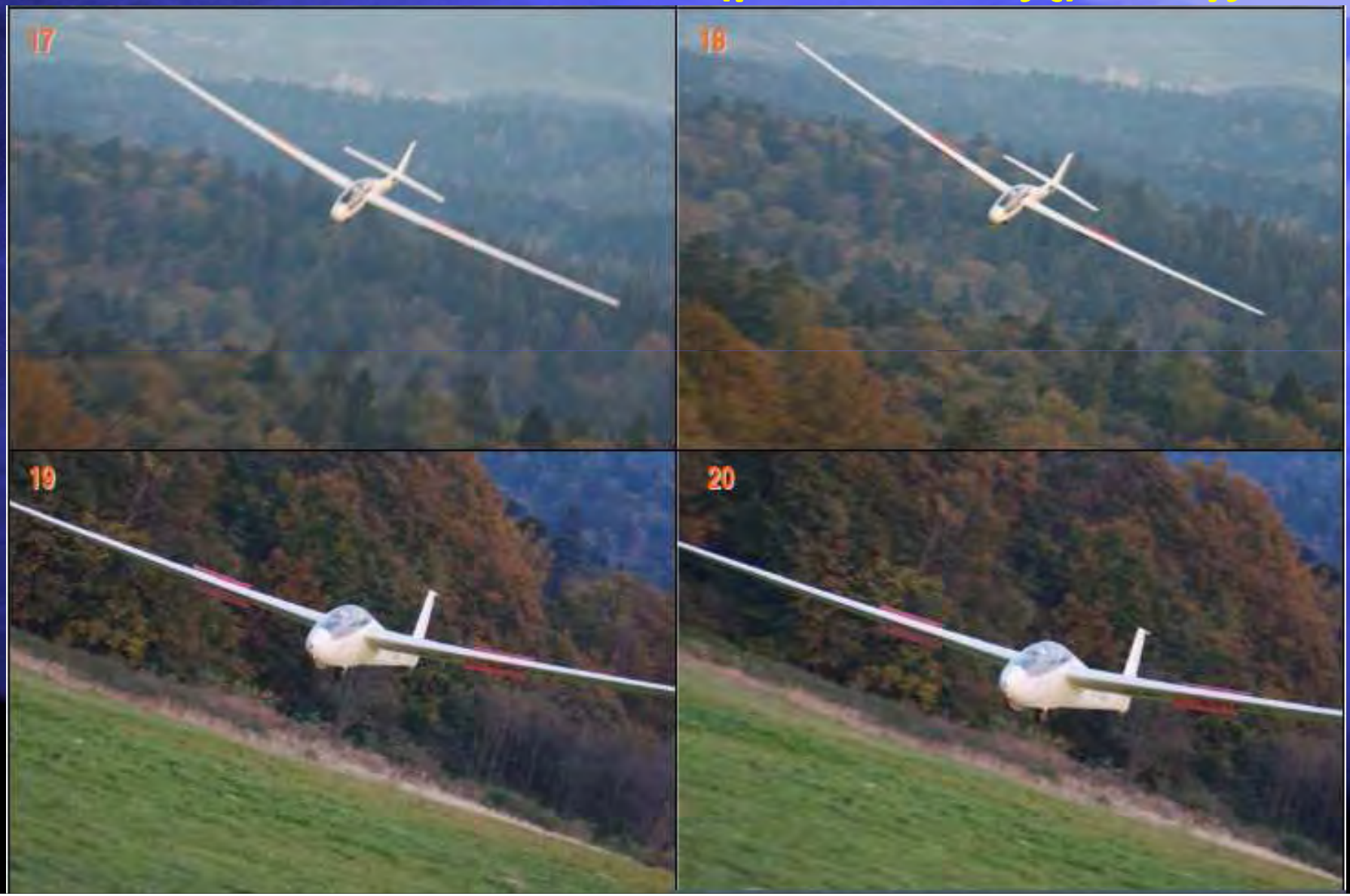
Jak zeznają świadkowie, instruktor, który uległ wypadkowi wielokrotnie wykonywał loty z naruszeniem tych warunków. Jak zeznał jeden ze świadków były to loty na wysokościach poniżej 10 m. Inny świadek zeznał, że instruktor wykonywał loty *„brawurowo, widowiskowo”.*

Komisja stwierdza, że przygotowanie ucznia pilota do tego lotu odbiegało znacznie od standardów i wymagań zawartych w Programie Szkolenia Szybowcowego oraz Instrukcji Szkolenia Aeroklubu Polskiego. Instruktor nie przekazał uczniowi <u>żadnych</u> wskazówek dotyczących przebiegu lotu, ograniczył sie jedynie do stwierdzenia *„ja ci wszystko pokażę”.*

O dużej swobodzie działania i braku nadzoru nad wykonywanymi lotami ze strony kierownictwa ośrodka może świadczyć fakt, że instruktor, ze względu na tuszę systematycznie wykonywał loty na szybowcach bez zapinania pasów barkowych. Wykorzystywano również niedoświadczone osoby do wypuszczania szybowców przy startach grawitacyjnych.

Opracowano na podstawie Raportu PKBWL nr 459/07

9.10.2010 Bezmiechowa – szybowiec Bocian SP-2802
Instruktor bez obrażeń, uczeń (pilot z licencją) nie żyje



Instruktor przejął sterowanie informując pilota, że on będzie wykonywał lądowanie na górnej części lądowiska. Instruktor wykonał prawy zakręt wyprowadzając szybowiec na kierunek pod stok w przerwę pomiędzy domek pilota, a budynek główny planując zatrzymanie się szybowca w rejonie miejsca startu z lin gumowych przed chodnikiem startów grawitacyjnych.

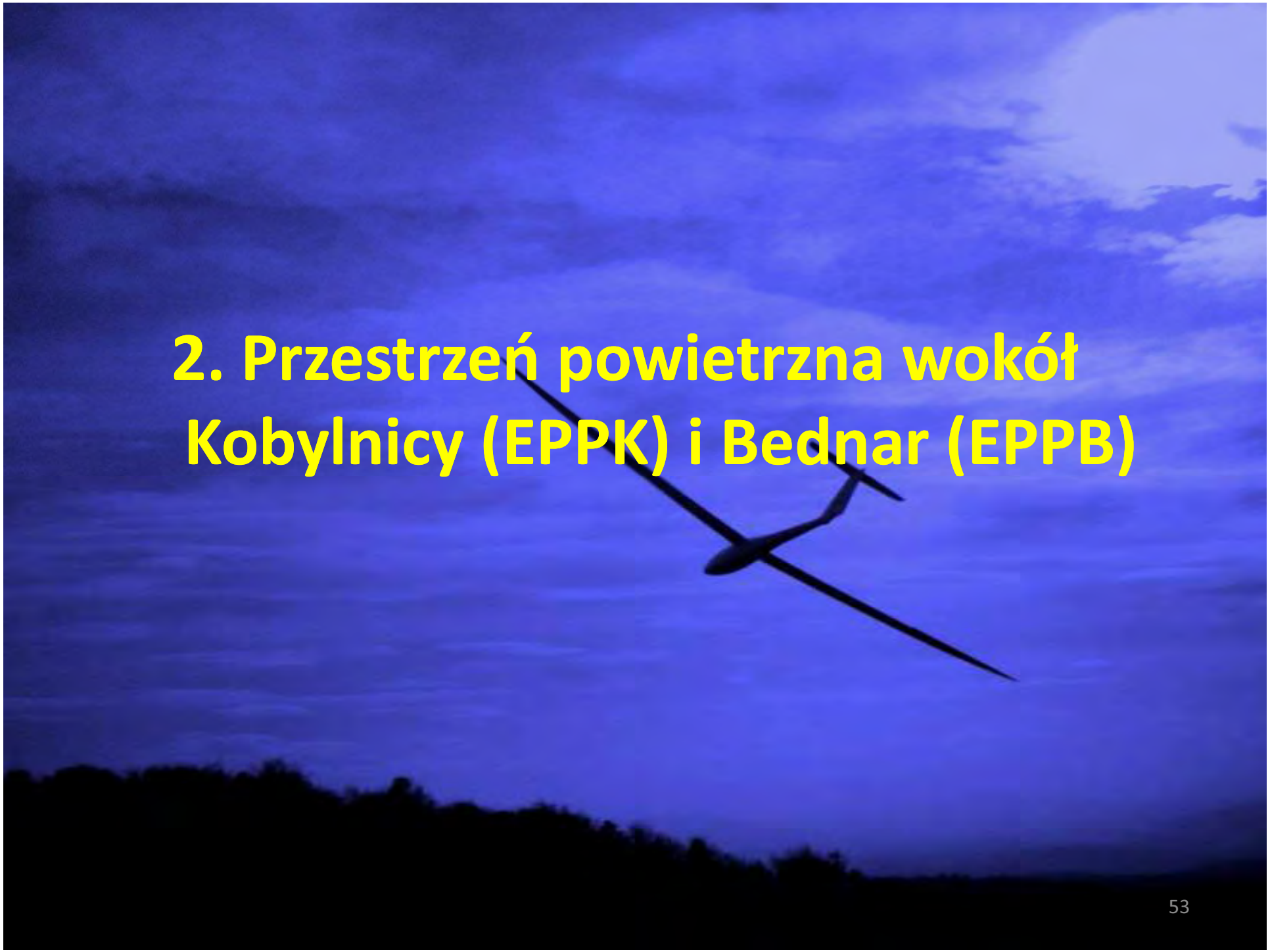
Podejście do lądowania zostało wykonane na zwiększonej prędkości z przelotem, co w efekcie spowodowało przyziemienie na szczycie góry, 17m od hangaru. Szybowiec tocząc się uderzył w stojący przed hangarem drugi szybowiec SZD-12A Mucha 100 odrywając prawym skrzydłem jego statecznik z jednoczesnym wpadnięciem płozą, a następnie kołem na jego skrzydło. Tocząc się dalej uderzył prawym skrzydłem w pobliżu kadłuba w ramę otwartych drzwi hangaru wykonując wokół punktu obrót o 310º i zatrzymał się na bocznej ścianie hangaru.

Na uwagę zasługuje kierunek padania promieni słonecznych. W chwili lądowania słońce zachodziło zza wzniesienia ograniczając horyzont od zachodu oraz znajdowało się na poziomie oczu pilota, co stanowiło wyraźne utrudnienie w ocenie odległości i wysokości.

21
22

Miejsce uderzenia nosem kadłuba SP-2802 w ścianę hangaru po gwałtownym obrocie
Kolizja noska skrzydła z wrotami hangaru i gwałtowny obrót szybowca w prawo o 31°
HANGAR
Ślad koła SP-2802 z przerwą wskutek przejazdu przez skrzydło SP-1801
Punkt przyziemienia koła SP-2802
Uderzenie skrzydłem SP-2802 w usterzenie SP-1801 i oderwanie usterzenia pionowego SP-1801
Szybowiec SZD-9bis Bocian 1E SP-2802
PARKING
KIERUNEK LĄDOWANIA SP-2802
KURS ~342°
DOMEK PILOTA
STARY DOMEK
BIEŻNIA DO STARTU GRAWITACYJNEGO
Świadkowie i fotograf F1
BUDYNEK AOSSPRz
~63°
Kierunek na Słońce o godz.17:50 (LMT)
~25°
MIEJSCE STARTU Z LIN GUMOWYCH

Opracowano na podstawie: **Raportu Wstępnego PKBWL**



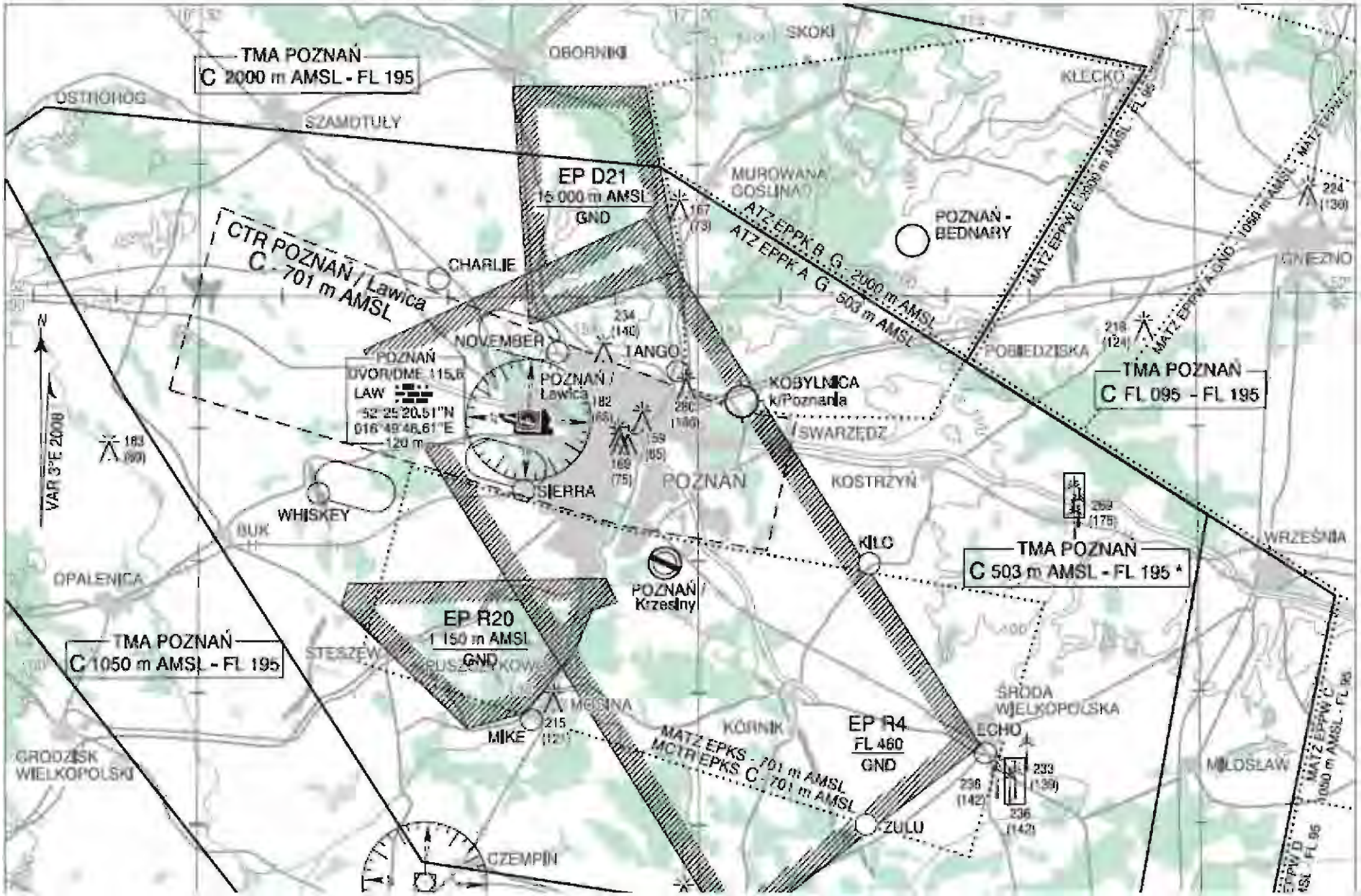
2. Przestrzeń powietrzna wokół Kobylnicy (EPPK) i Bednar (EPPB)

VISUAL OPERATION CHART

AERODROME ELEV 94 m
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

APP	135,525
TWR	119,975

POZNAŃ / Ławica

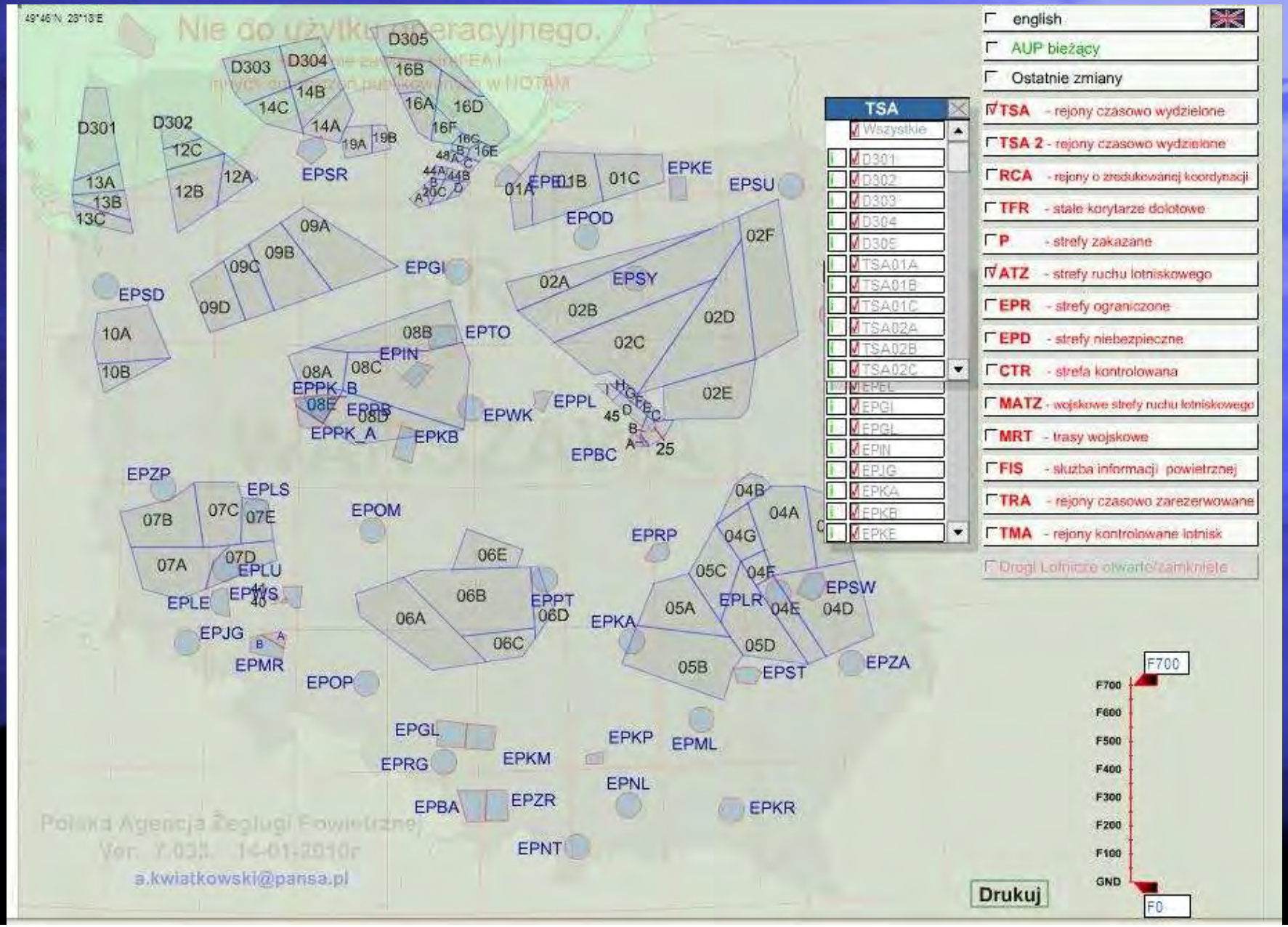


3. Zasady planowania lotów i korzystania z lotnisk EPPK oraz EPPB

Informacje lotnicze

- AIP - oficjalne źródło informacji na temat przepisów i lotnisk komunikacyjnych w Polsce
- AIP VFR 2009 - oficjalne źródło informacji na temat przepisów i lotnisk w Polsce (lotniska inne niż komunikacyjne) – tzw. małe AIP
- AIP MIL - wprowadzono w 2011 z danymi na temat lotnisk i procedur wojskowych

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



- internetowy serwis AIM/ASM

- www.aim.pansa.pl

- narzędzie służące do wszechstronnego planowania lotu – możliwość sprawdzenia pogody, przygotowania planu lotu, przesłania na Briefing, zapoznania się z ograniczeniami przestrzeni, „AUP bieżący” oraz „AUP na jutro”, „Biuletyny przed Lotem”, dostęp do eAIP oraz do eAIP VFR, przeglądarka NOTAM, SNOWTAM

ENGLISH POLSKI

STREFA PILOTA
- POKAZ OGRANICZENIA
- ZAPLANUJ LOT
- FORMULARZE
- LOGOWANIE
- HELP

ZARZĄDZANIE INFORMACJĄ LOTNICZĄ
- O AIM
- KONTAKT
- CYKL AIRAC
- ŚWIĘTA I DNI WOLNE
- LINKI
- MAPA VFR EDYCJA 2010
- FAQ

BIURA ODPRAW ZAŁÓG
- WARSZAWA / Okęcie EPWA
- GDAŃSK / im. Lecha Wałęsy EP
- KRAKÓW / Balice EPKK
- KATOWICE / Pyrzowice EPKT
- POZNAŃ / Ławica EPPO
- RZESZÓW / Jasionka EPRZ
- SZCZECIN / Goleniów EPSC
- WROCŁAW / Strachowice EPWR
- Ankieta

ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ
- PLANOWANIE STRATEGICZNE
- ZARZĄDZANIE
- ZASTRZEŻENIA PRAWNE

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Strona Główna

Witamy w Internetowym serwisie AIM / ASM Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

UWAGA!!!
W chwili obecnej serwis ten uruchomiony jest w wersji testowej i NIE MOŻE BYĆ WYKORZYSTANY DO CELÓW OPERACYJNYCH. Wszelkie informacje zawarte w tym serwisie przed wykorzystaniem należy potwierdzić w odpowiednich komórkach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Aby uzyskać dostęp do większej ilości opcji (wysyłanie FPL z formularza i mapy, dostęp do swoich FPL, dostęp do NOTAM, SNOWTAM i AIP Polska) zaloguj się. Rejestracja nowych użytkowników jest darmowa.

MODYFIKACJE STRONY:

- **2010-10-28**: Wstawienie formularza zamówienia obowiązującego od 2011 roku dotyczącego przedłużenia prenumeraty. Uprzejmie prosimy o odesłanie wypełnionego formularza do dnia **30 listopada 2010** roku
- **2010-06-08**: W sprzedaży nowa mapa VFR (edycja 2010). Szczegóły w cenniku
- **2010-05-25**: Wstawienie suplementu SUPLEMENT 35/10 (VFR ENR)
- **2010-05-25**: Wstawienie suplementu SUPLEMENT 42/10 (AD 2 EPWR)
- **2009-12-21**: Wstawienie KWESTIONARIUSZA OCENY PUBLIKACJI AIS
- **2009-10-28**: Wstawienie suplementu SUPLEMENT 58/09 (ENR 5)
- **2009-09-23**: Wstawienie AIC 02/09 - CENY PUBLIKACJI WYDAWANYCH PRZEZ SŁUŻBĘ INFORMACJI LOTNICZEJ
- **2009-07-21**: Wstawienie trzech suplementów: SUPLEMENT 48/09 (EPRA) , SUPLEMENT 49/09 (ENR 5) , SUPLEMENT 50/09 (ENR 5)
- **2009-07-14**: Wstawienie KWESTIONARIUSZA OCENY USŁUG SŁUŻBY AIS
- **2009-06-18**: W sprzedaży nowa mapa VFR (edycja 2009) oraz AIP VFR. Szczegóły w cenniku
- **2009-06-15**: Umożliwienie wysyłania formularza FPL do wszystkich Biur Odpraw Załóg
- **2009-05-21**: Wstawienie AIC 03/09 - CENY PUBLIKACJI WYDAWANYCH PRZEZ SŁUŻBĘ INFORMACJI LOTNICZEJ
- **2009-05-07**: Dodanie punktów VFR na mapie.
- **2009-05-07**: Zmiana koloru stref EA na pomarańczowy tam gdzie dozwolone jest wykonywanie lotów VFR.
- **2009-05-07**: Dodanie opisów częstotliwości FIS
- **2009-05-07**: Dodanie opisów w strefach EPP i EPR.
- **2009-05-07**: Ujednolicenie opisu wysokości w przestrzeniach kontrolowanych.
- **2009-04-24**: Na mapię dodano zobrazowanie MATZ.
- **2009-04-18**: Poprawa błędów na stronie dotyczącej lotniska EPBA.
- **2009-04-18**: Zmiana formularza Planu Lotu i poprawa jego sprawdzania
- **2009-04-16**: W zakładce AIM - AIP Polska Wprowadzenie poprawki AIRAC nr 085 z datą obowiązywania od 2009-06-04
- **2009-04-14**: Zmiana sposobu wyświetlania AUP
- **2009-04-11**: Zmiana opisu klawisza pod mapą w opcji składania planu lotu z mapy ze Złóż Plan Lotu na Wyczyść Plan Lotu.

ENGLISH FOLSKI

STREFA PILOTA

- POKAŻ OGRANICZENIA
- ZAPLANUJ LOT
  - FPL Z MAPY
  - FPL Z FORMULARZA
  - MOJE FPL
  - METEO
  - BIULETYN PRZED LOTEM (EP
  - BIULETYN PRZED LOTEM
- FORMULARZE
- WYLOGOWANIE

ZARZĄDZANIE INFORMACJĄ LOTNICZĄ

- AIP Poland ref 11MAR2010
- AIP VFR Poland ref 11MAR201
- NOTAM
- SNOWTAM
- O AIM
- KONTAKT
- CYKL AIRAC
- ŚWIĘTA I DNI WOLNE
- LINKI
- KONSULTACJE
- FAQ

RUCH PORTÓW LOTNIC

- WARSZAWA / Okęcie EPWA
- GDAŃSK / im. Lecha Wałęsy EP
- KRAKÓW / Balice EPKK
- KATOWICE / Pyrzowice EPKT
- POZNAŃ / Ławica EPPO
- RZESZÓW / Jasionka EPRZ
- SZCZECIN / Goleniów EPSC

PUNKTY NAW

PUNKTY VFR

PRZESZKODY

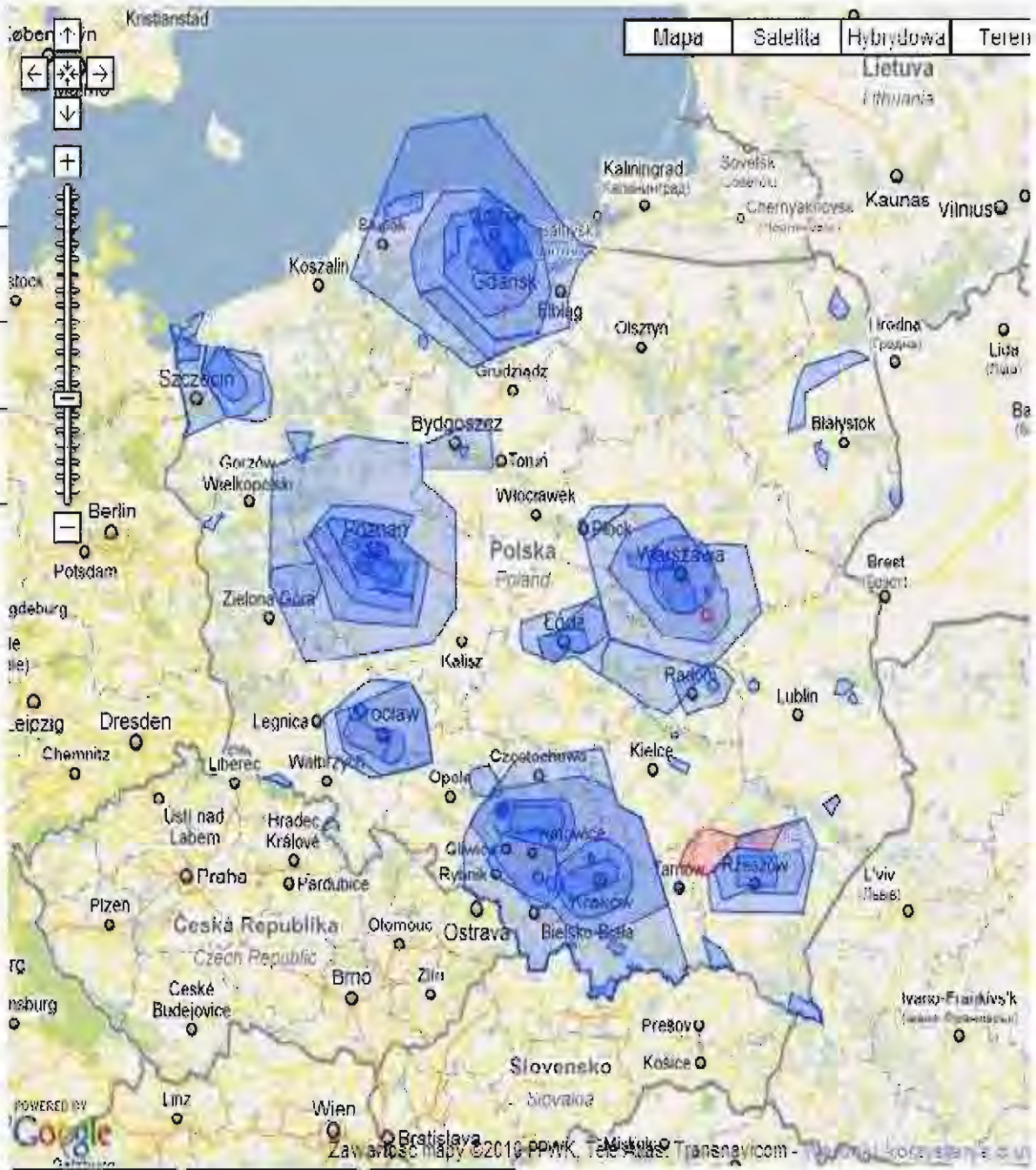
FIS:

Lotniska:

DROGI:

STREFY:

Mapa | Satelita | Hybrydowa | Teren



W chwili obecnej serwis ten jest uruchomiony w wersji testowej i nie może być wykorzystywany do celów operacyjnych.

ASM 3

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

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

- częste sygnały od informatorów z Poznania Informacji o całkowitym lekceważeniu zasad zapoznania się z zajętością przestrzeni – załogi startują z Kobylnicy i próbują lecieć w kierunku w którym przestrzeń jest zarezerwowana dla innych użytkowników

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 i EPPB),
- lądować w bezpiecznej odległości od linii świateł, boczny podmuch lub uszkodzenie opony może spowodować kolizję i poważne uszkodzenie SP

Zasady korzystania z lotniska Kobylnica:

- Instrukcja operacyjna lotniska Poznań/Kobylnica
- Operacyjny plan ratownictwa lotniskowego
- Procedury startu i lądowania – budowa kręgów

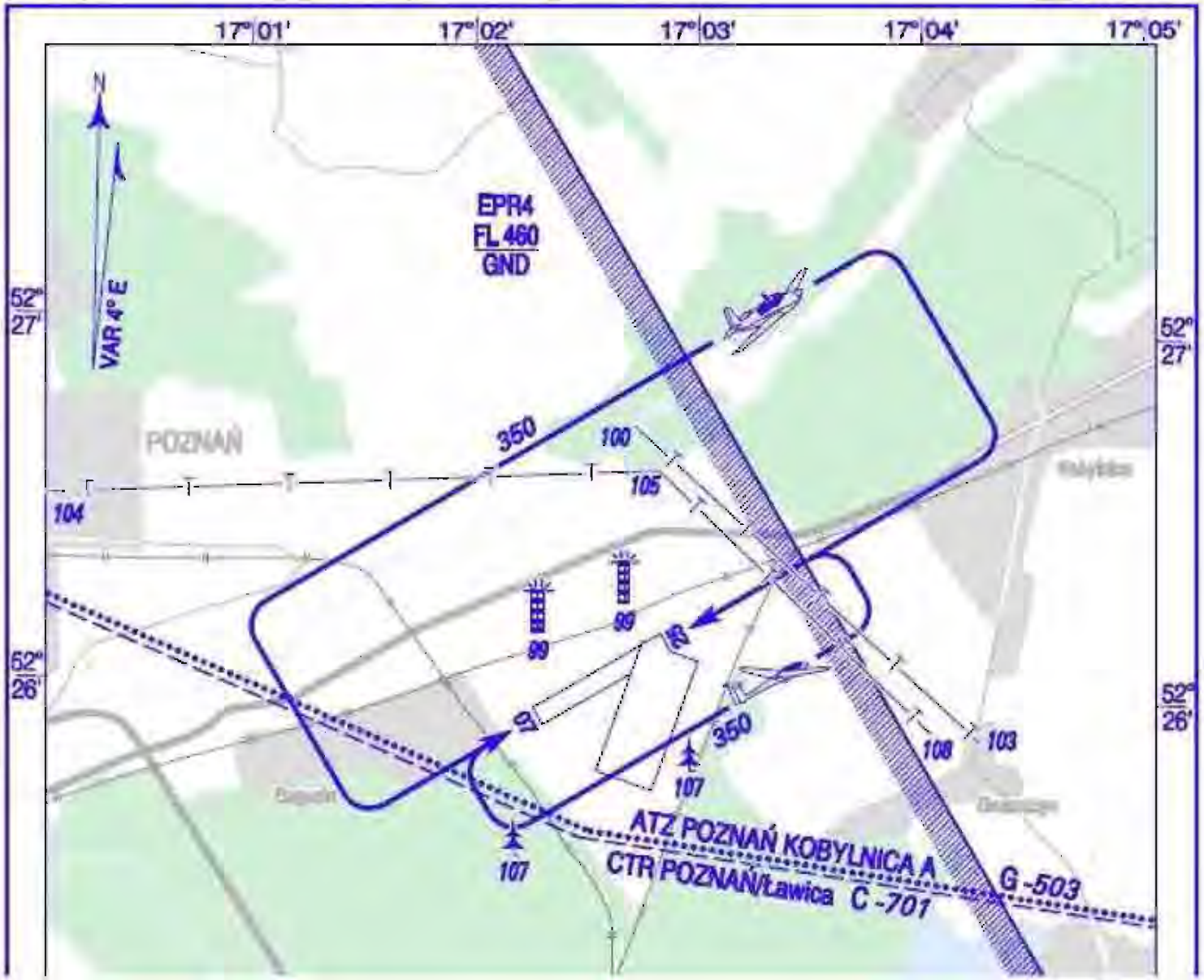
- krąg północny (samoloty, śmigłowce)

VISUAL OPERATION CHART

AD ELEV 86 m

RADIO 122.900

KOBYLNICA k/Poznania



- latamy na ciśnienie QNH

- Na wysokościomierzu odczytywana wartość powinna wynosić 85m (262 FT) – elewacja EPPK lub 115m (350 FT) – elewacja EPPB

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

Kobylnica
1.1°C
Wiatr: 3.1 m/s - W
Wilg. 84%
Opad: 0.7mm
1008.88 hPa (QNH)
12 03 2010 - 20:38

Klasa lotnicza
AKL
FTO
MOSAL
Balonowa
Mikrolotowa
Modelarska
Paralotniowa
Samolotowa
Spadochronowa
Szybowcowa

Index -> Stacja pogodowa

Stacja pogodowa. Lotnisko Kobylnica

Aktualny stan pogody dla lotniska Kobylnica

Wschód słońca: 06:14
Zachód słońca: 17:50

Temperatura	1,0 °C
Temperatura odczuwalna	-2,8 °C
Temperatura punktu rosy	-1,4 °C
Ciśnienie QNH	1008,88 hPa
Trend:Steady	-0,07 hPa/h
Wilgotność	84%

kamera
klasa lotnicza
ŻELAZNY
ŻELAZNY
OŚRODEK SZKOLENIA LOTNICZEGO

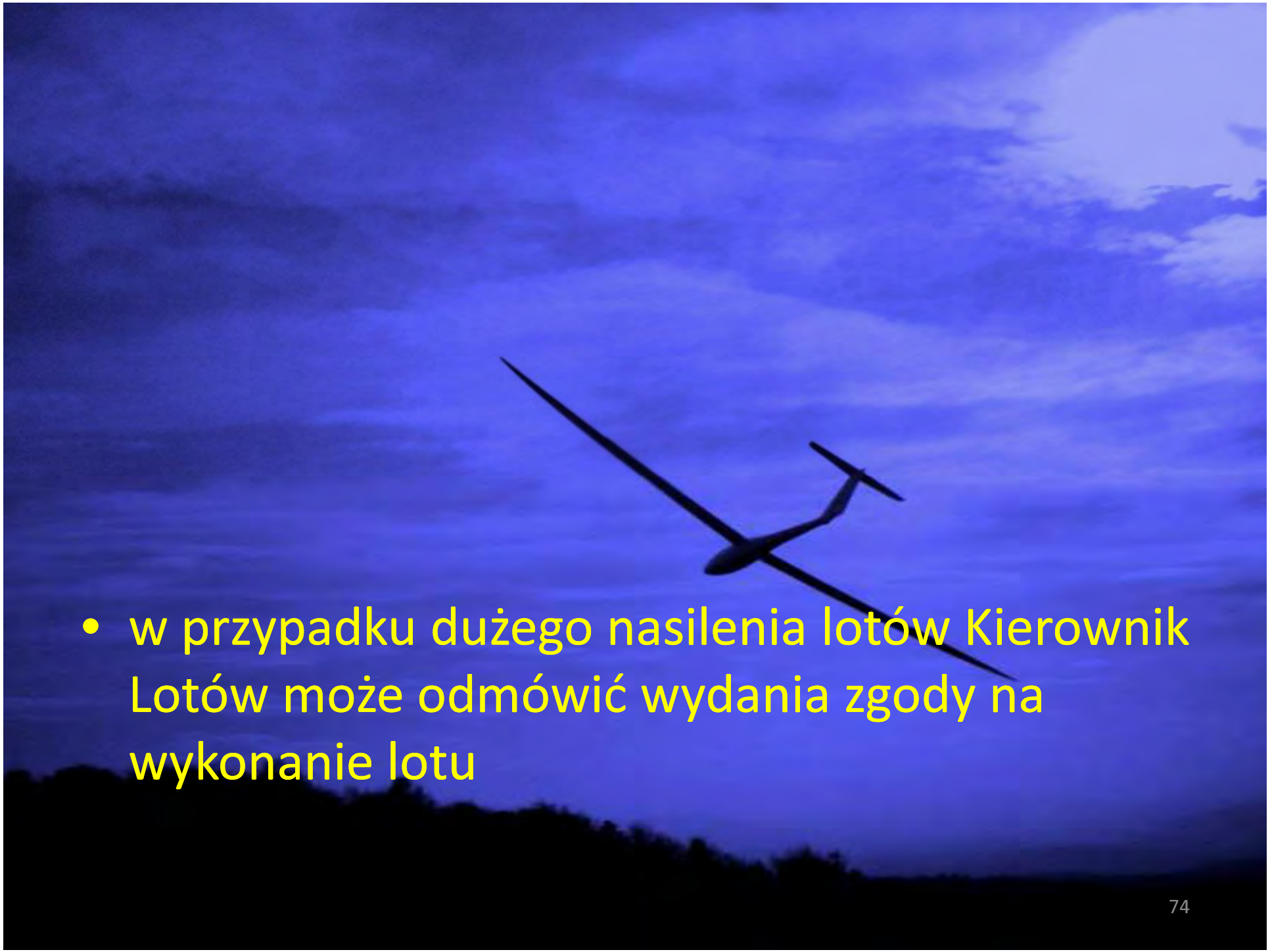
- OBOWIĄZUJĄCY ZNAK WYWOŁAWCZY NA EPPK - „KOBYLNICA RADIO”

- OBOWIĄZUJĄCY ZNAK WYWOŁAWCZY NA EPPB – „BEDNARY RADIO”

- flaga wywieszona na maszcie oznacza wykonywanie lotów przez Aeroklub

- wystawione znaki pokazują obowiązkowy kierunek startów i lądowań

- Aeroklub posiada pierwszeństwo w użytkowaniu lotniska dla lotów szkolnych



- w przypadku dużego nasilenia lotów Kierownik Lotów może odmówić wydania zgody na wykonanie lotu

- gdy Aeroklub nie wykonuje lotów (brak flagi na maszcie) obowiązywać będzie „Zgłoszenie lotów” przez wypełnienie i wrzucenie do skrzynki na I piętrze w budynku Aeroklubu, kartki z zapisaną datą, nazwiskiem, znakami, planowaną godziną startu (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

Prywatne śmigłowce wykonujące loty na EPPK i EPPB:

- część pilotów nie zgłasza swoich lotów,
- wiele śmigłowców przylatuje na prace okresowe – bez zgłoszenia, następnie wykonują loty nie znając procedur na EPPK i EPPB,
- przypadki wykonywania lotów na EPPB – mimo braku uzgodnienia z Aeroklubem oraz braku zgody ze Szkoły Kierowców

Osoby, które mogą wystawić start, kończyć loty, decydować o wykonaniu lotów/przelotów samodzielnych przez uczniów:

- Haberland Piotr – samoloty, szybowce
- Halt Piotr – samoloty, szybowce
- Krupa Wojciech - samoloty
- Przybył Jan – samoloty
- Sałkowski Krzysztof - samoloty
- Nowaczyk Wojciech – szybowce, samoloty
- Zdziarski Tomasz – szybowce, samoloty

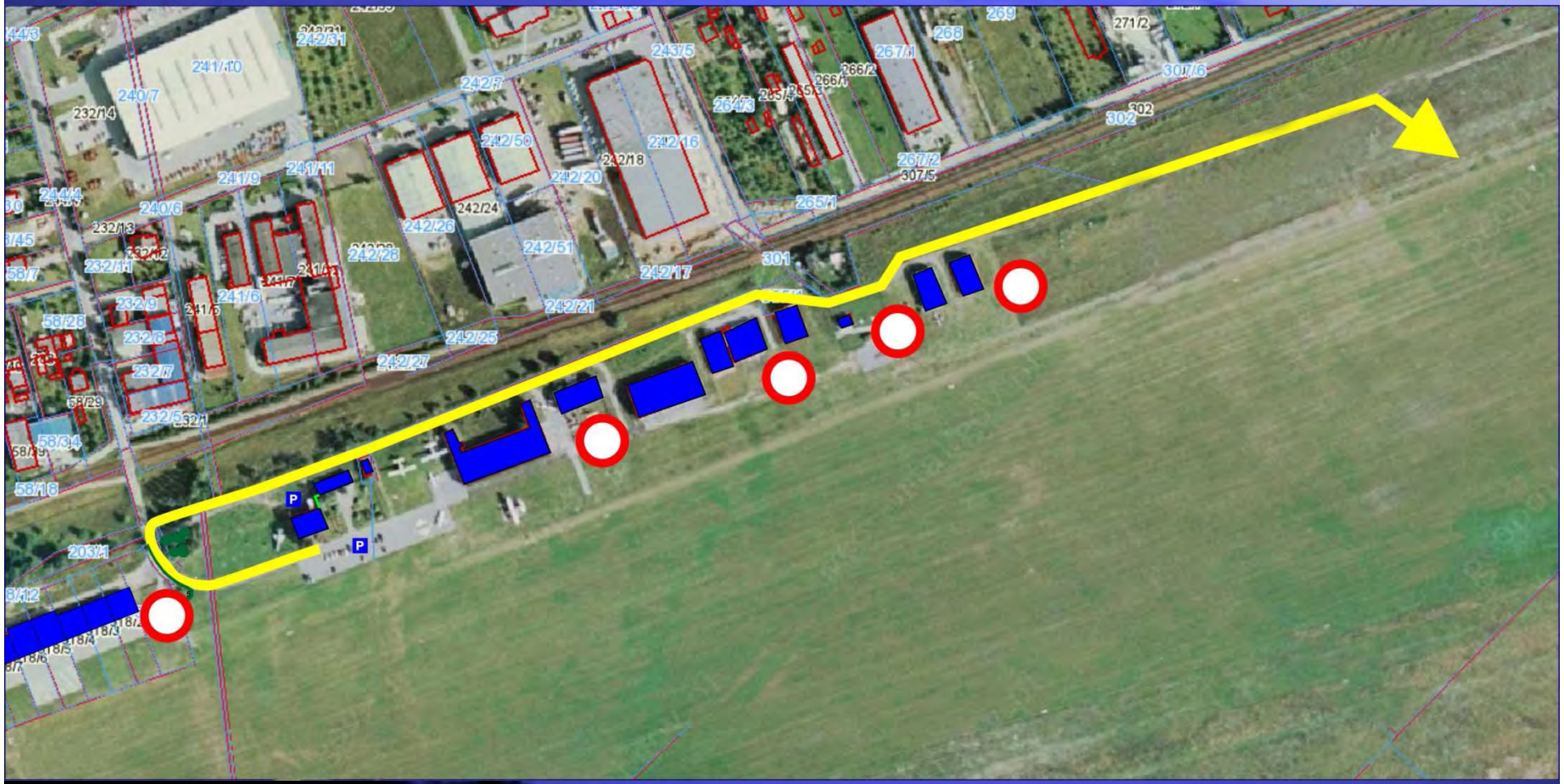
- loty nocne z wykorzystaniem oświetlenia wyłącznie w porozumieniu z Aeroklubem i po uzgodnieniu zasad wykonywania lotów

- **Hałas na EPPK**

Kontrola Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska przeprowadzona dnia 3.09.2010 nie wykazała żadnych przekroczeń norm dotyczących hałasu określonych przez Ministra Środowiska dla terenów zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej.

ZAKAZ

Zakazuje się jeżdżenia samochodami przed hangarem szybowcowym. Trawa jest tam całkowicie zniszczona oraz powstały koleiny. Korzystać należy wyłącznie z drogi za hangarami, dotyczy również Działu Technicznego.


241/10
240/7
232/14
242/31
242/7
243/5
266/2
269
271/2
268
307/6
302
242/50
242/16
242/18
241/9
241/11
242/20
267/2
307/5
240/6
242/24
265/1
232/13
242/26
242/51
242/17
301
241/6
242/21
242/25
242/27
232/9
232/8
232/7
58/28
68/29
232/5
58/34
58/16
203/1
P
P

Bednary

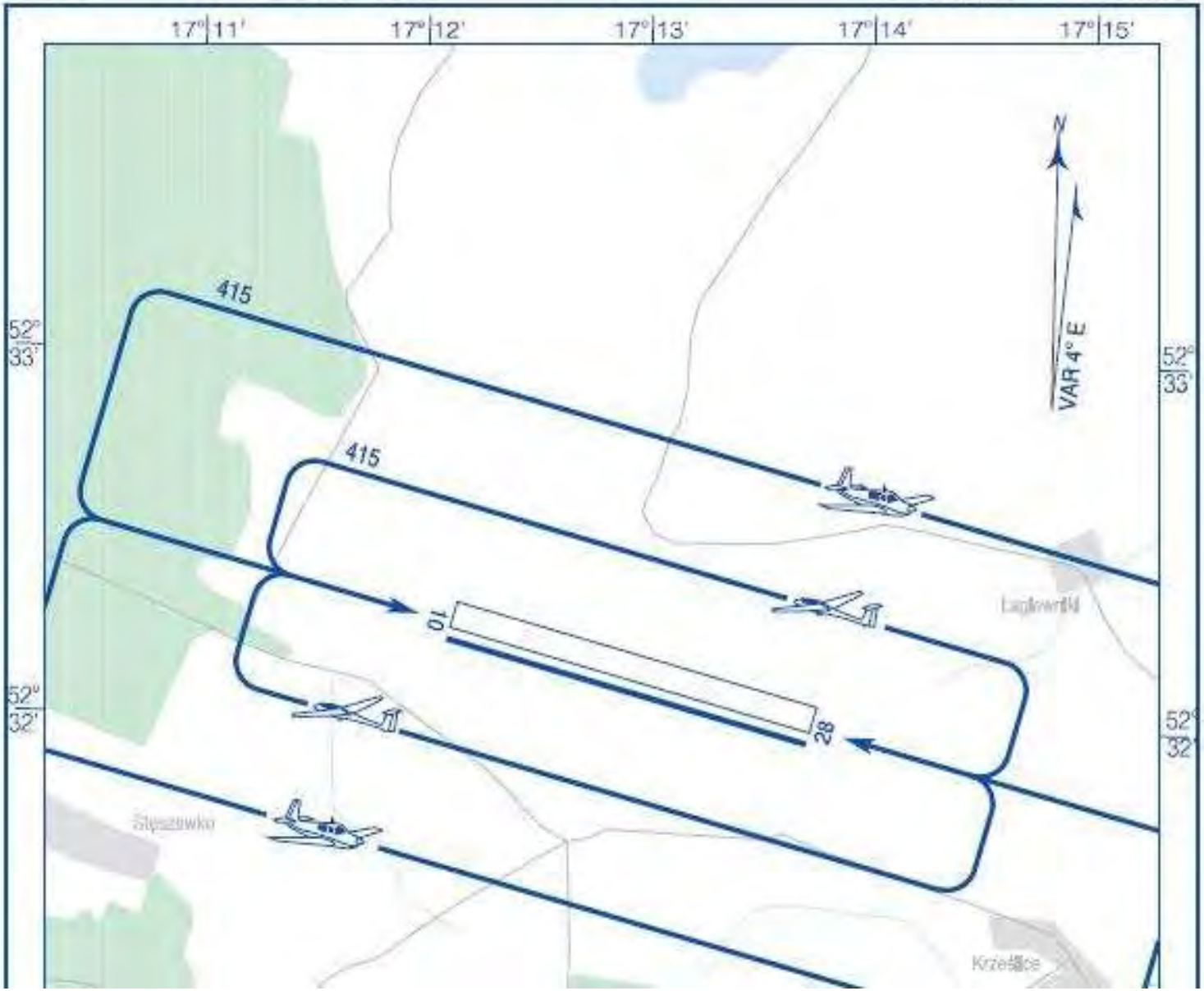
- Instrukcja operacyjna lądowiska
- Plan ratowniczy
- Procedury startu i lądowania

VISUAL
OPERATION
CHART

AD ELEV *115 m*

RADIO 122.900

AIRFIELD
POZNAŃ – BEDNARY



- **Zasady korzystania z lądowiska:**

- **aby wykonać lot na EPPB – dla SP bazujących na Kobylnicy obowiązuje zgłoszenie do Kierownika Szkolenia i ustalenie czy w danym czasie lądowisko będzie dostępne dla statków powietrznych**
- **statki powietrzne obce – obowiązuje 24h wyprzedzenie i powiadomienie Aeroklubu o chęci przylotu i lądowania**

NITOROWANIA
061 833 64 44

Niniejszym informuję, iż wjazd na teren lotniska osób latających na paralotniach następuje po uprzednim uzgodnieniu pomiędzy Katarzyną Siemińską-Kędzia (reprezentującą Test & Training Safety Centre – właściciela obiektu) a Krzysztofem Sałkowskim (reprezentującym Aeroklub Poznański).

4. Oświadczenia w sprawie wykonywania operacji lotniczych na EPPK i EPPB

- **Aeroklub Poznański przypomina prywatnym użytkownikom statków powietrznych o konieczności podpisania OŚWIADCZENIA w sprawie wykonywania operacji lotniczych na lotniskach EPPK i EPPB – nie dotyczy osób, które podpisały OŚWIADCZENIE w roku 2010**

- 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.

- 19.03.2011 – termin poprawkowy KWT na Malcie – godzina 09:00 i 13:00

- Aeroklub Poznański jest od jesieni 2010 Zarządzającym Lotniskiem Kobylnica. W związku z tym mogą zostać wprowadzone w terminie późniejszym „Umowy na korzystanie z lotnisk EPPK oraz EPPB” oraz opłaty za lądowania lub za korzystanie z lotnisk.

5. ISOLDA – Informatyczny System Obsługi Lotniska dla Aeroklubów – nowości 2011

ISOLDA

Oprogramowanie dla organizacji lotniczych

MOBILE SYSTEMS RESEARCH LABS

POLITECHNIKA POZNAŃSKA

Krótkie przypomnienie- co to jest ISOLDA

- Kompleksowy system wspomagający zarządzanie organizacją lotniczą
- Moduły:
  - CAMO
  - AMO
  - Chronometraże
  - Administracja
  - Finanse
  - Portal internetowy

MOBILE SYSTEMS RESEARCH LABS

POLITECHNIKA POZNAŃSKA

Nowości

- Portal internetowy- od lipca 2010

- Moduł finansowy

  - Automatyczne naliczanie opłat okresowych- składki członkowskie, opłaty hangarowe

  - Dodawanie opłat jednorazowych np. „Opłata za KWT 2011”

  - Miesięczne powiadomienie mailowe dotyczące stanu konta

  - Dokładna ewidencja wpłat

  - Możliwość dodatniego stanu konta tzw. „Nadpłaty”

Wpłaty

3 sposoby wpłacania pieniędzy

- Na tzw. „Konto ogólne”
- Na konkretne konta
- Za konkretne wystawione wcześniej opłaty

Wpłata na konto ogólne

- Pokrywane są wszystkie opłaty zgodnie z priorytetem konta na którym są wystawione

- Konta według priorytetów:

- Składki
- Loty
- Hangar
- Inne

Wpłata na konkretne konta

- W tytule przelewu konieczne jest wpisanie na jakie konta i ile pieniędzy wpłacamy

- Możliwe jest przesuwanie środków między kontami za pomocą portalu internetowego

Wpłata za konkretne opłaty

W tytule przelewu konieczne jest wpisanie numeru ID opłat, które chcemy opłacić.

Kwota przelewu musi być zgodna z wartością pokrywanych opłat

Aktualność danych w Isoldzie

- Wysyłanie powiadomień mailowych- ważność dokumentów, zbliżający się termin zapłaty, informacje od kadry aeroklubu

- Isolda jest podstawową informacją dla instruktora dotyczącą ważności licencji, badań lekarskich i innych dokumentów bez których nie można wykonać lotu

- Isolda jest podstawową bazą danych informacji teleadresowych

Portal internetowy

- Wejście do portalu- protokół HTTPS, akceptacja certyfikatu bezpieczeństwa

- Rejestracja w portalu

- Logowanie

- Przypomnienie hasła

- Krótka prezentacja- „co mi daje Isolda WEB?”

Portal internetowy- planowane prace

Opłaty

- Naliczone opłaty
- Dokonane wpłaty
- Stan poszczególnych kont
- Możliwość przesuwania środków

Zapraszamy do dyskusji

Przerwa 10 min

Podpisanie listy obecności

Część III

1. Zasady pobierania sprzętu Aeroklubu Poznańskiego

Uczeń-pilot, pilot licencjonowany – zamiar wykonania lotu

Instruktor właściwy – decyzja, zgoda, nadzór

Kierownik Szkolenia – zezwolenie

Przygotowanie tabeli planowej, inne dokumenty

Przegląd i pobranie SP od mechanika

Wypełnienie PDT wraz z mechanikiem

Ewentualne tankowanie – zaznaczamy w PDT

Bezpośrednia zgoda Instruktora nadzorującego

Wykonanie zadania

Przekazanie samolotu, wypełnienie PDT, wpisanie do ISOLDY

Dokumenty wymagane dla lotów szkolnych:

- **PRZED LOTAMI**

- prognoza pogody – wydruk
- tabela planowa lotów – podpis Instruktora i Kierownika Szkolenia
- Pokładowy Dziennik Techniczny – samolot, szybowiec
- Książka Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi

- **PO LOTACH**

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

- **<u>TRA 14</u>**

- telefon EPPO APP, EPPO TWR
- włączyć telefon ALARMOWY
- uzupełnić Rejestr Aktywności TRA 14
- zgłosić zakończenie EPPO APP, EPPO TWR

Płatności za latanie 2011:

- każda osoba latająca w sezonie 2011 na sprzęcie Aeroklubu Poznańskiego będzie w elektronicznej bazie lotów opisywana jako PŁATNIK lotu (nie dotyczy klas lotniczych),
- aby uzyskać zwolnienie z opłaty za lot należy zwrócić się o wydanie na piśmie decyzji o zwolnieniu z określonych opłat za loty,
- decyzję taką podejmuje Zarząd Aeroklubu lub Dyrektor w zakresie swoich uprawnień,
- w przypadku braku udokumentowania zwolnienia system ISOLDA będzie naliczał opłaty za wszystkie wykonane loty

2. Zmiany w zasadach wypełniania PDT

Piotr Halt – Szef Techniczny

Przerwa 10 min

Część IV

1. Zebranie dla wszystkich osób posiadających uprawnienia instruktora

2. Obowiązkowe zebranie dla instruktorów szybowcowych

Dziękujemy za uwagę