1919

KONFERENCJA LOTNO-TECHNICZNA I BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2019

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

Lista obecności - oświadczenie

Oświadczam, że:

- zapoznałem się z informacjami przedstawionymi na Konferencji BL Aeroklubu Poznańskiego 2019,
- zobowiązuję się do wykonywania lotów zgodnie z zasadami ogłoszonymi na Konferencji BL 2019,
- w przypadku nieprzestrzegania zasad wykonywania lotów, przyjmuję do wiadomości, że Zarządzający lotniskiem (EPPK) Poznań Kobylnica oraz Poznań Bednary (EPPB) może wprowadzić zakaz korzystania z w/w lotnisk.

Właściciele statków powietrznych i piloci niezrzeszeni, którzy hangarują statki powietrzne na lotnisku EPPK zobowiązani się do:

- podpisania „Oświadczenia/porozumienia w sprawie zasad prowadzenia operacji lotniczych z EPPK i EPPB" oraz zdania egzaminu KWT z zasad wykonywania lotów,
- osoby, które nie podpisały „Oświadczenia" (w latach ubiegłych), w terminie do **24.03.2019 r.** zobowiązane są do jego podpisania (u Szefa Szkolenia).

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

Tematy:

1. Analiza bezpieczeństwa za rok 2018 – definicje, przepisy, statystyki, niektóre zdarzenia;
2. Zasady wykonywania lotów na lotniskach: Poznań Kobylnica EPPK, Poznań Bednary EPPB i Kąkolewo EPPG;
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
Joanna Jabłońska	Public Relations
Paulina Matecka	Kierownik ds. BL/Instruktor FI(S)
Mirosław Wrześniewski	Instruktor FI(S)/Asystent ST
Piotr Halt	Pracownik biurowy
Wojciech Muszyński	Szef Techniczny ST
Paweł Antkowiak	Zastępca Szefa Technicznego
Marek Leliński	Mechanik samolotowy/balonowy
Adam Kulka	Mechanik samolotowy

1. Analiza bezpieczeństwa za rok 2018 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.

Telefon alarmowy PKBWL - 500 233 233

Telefon ten czynny jest przez całą dobę. Dzwoniąc po ten numer kontaktujemy się z przewodniczącym PKBWL lub z jednym z jego zastępców.

Od 1 września 2018 r. zdarzenia należy zgłaszać poprzez Centralną Bazę Zgłoszeń (CBZ) **s**ystem znajduje się pod adresem: *http://cbz.gov.pl* dodatkowo znajduje się tam Instrukcja korzystania z systemu CBZ.

Dostęp do zgłoszeń w systemie CBZ posiada Prezes ULC oraz Państwowa Komisja Badania Wypadów Lotniczych (PKBWL). Zgłoszenie w CBZ wymaga wypełnienia formularza ***online,*** bez konieczności wysyłania dodatkowych dokumentów oddzielnie do ULC i PKBWL.

CBZ jest narzędziem do zgłaszania zdarzeń lotniczych lub innych okoliczności, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu operacji lotniczych, natomiast **nie jest to system do składania skarg za naruszenie przez przewoźnika lotniczego postanowień rozporządzenia nr 261/2004/WE.**

Na stronie ULC w zakładce „Zgłaszanie zdarzeń lotniczych" znajduje poradnik (Guidance Material) w języku polskim do stosowania rozp. (EU) 376/2014

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 dokonać zgłoszenia o zaistniałym zdarzeniu, niezależnie od ich badania we własnym zakresie.
2. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego określonego w rozporządzeniu 2015/1018 może być dokonane nie później niż 72 godziny od jego zaistnienia.

Badanie 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.

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.

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 i rozumiana kultura bezpieczeństwa opiera się na wysokim poziomie zaufania i szacunku pomiędzy pracownikami, a kierownictwem i dlatego musi być kreowana oraz wspierana przez kierownictwo organizacji.

OCHRONA ŹRÓDŁA INFORMACJI

Pracownicy i personel organizacji, 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:

ULC

- 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

Aktualności | KROK PO KROKU: Jak zrobić pr

www.pkbwl.gov.pl/index.php

Radary.eu | Europa | SAT24 | PAŻP | UUP-Mapa | Aeroklub Poznański | AP - Tristan | CKL PP-Tristan | FlyLog.io | AUP | Rezerwacja s-tów | Windyty | iCloud | Orange

Telefon 24 h: 500 233 233 | kontakt@pkbwl.gov.pl | Zgłoszenia zdarzeń lotniczych

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Wpisz szukaną frazę...

Aktualności | Zalecenia | Raporty | Rejestry | Prawo | O Komisji | Przydatne linki

> Szkolenie dla ekspertów

W dniach 24 stycznia oraz 31 stycznia w siedzibie Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych odbyło

> Infor

PL 97%

LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG

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

ZESPÓŁ LOKALIZACJI ZAGROŻEŃ W LOTNICTWIE CYWILNYM
LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG

CEL SYSTEMU

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

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

JAK DOKONAĆ ZGŁOSZENIA?

Skorzystaj z **formularza kontaktowego**

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

POUFNOŚĆ

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

AKTUALNOŚCI

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

Załączniki:

Pobierz Biuletyn 3 Zespołu Latajmy Bezpiecznie

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

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

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

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

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

Podejście instruktora do błędu ucznia - komentarz Zespołu

Dokumenty związane z Bezpieczeństwem Lotniczym:

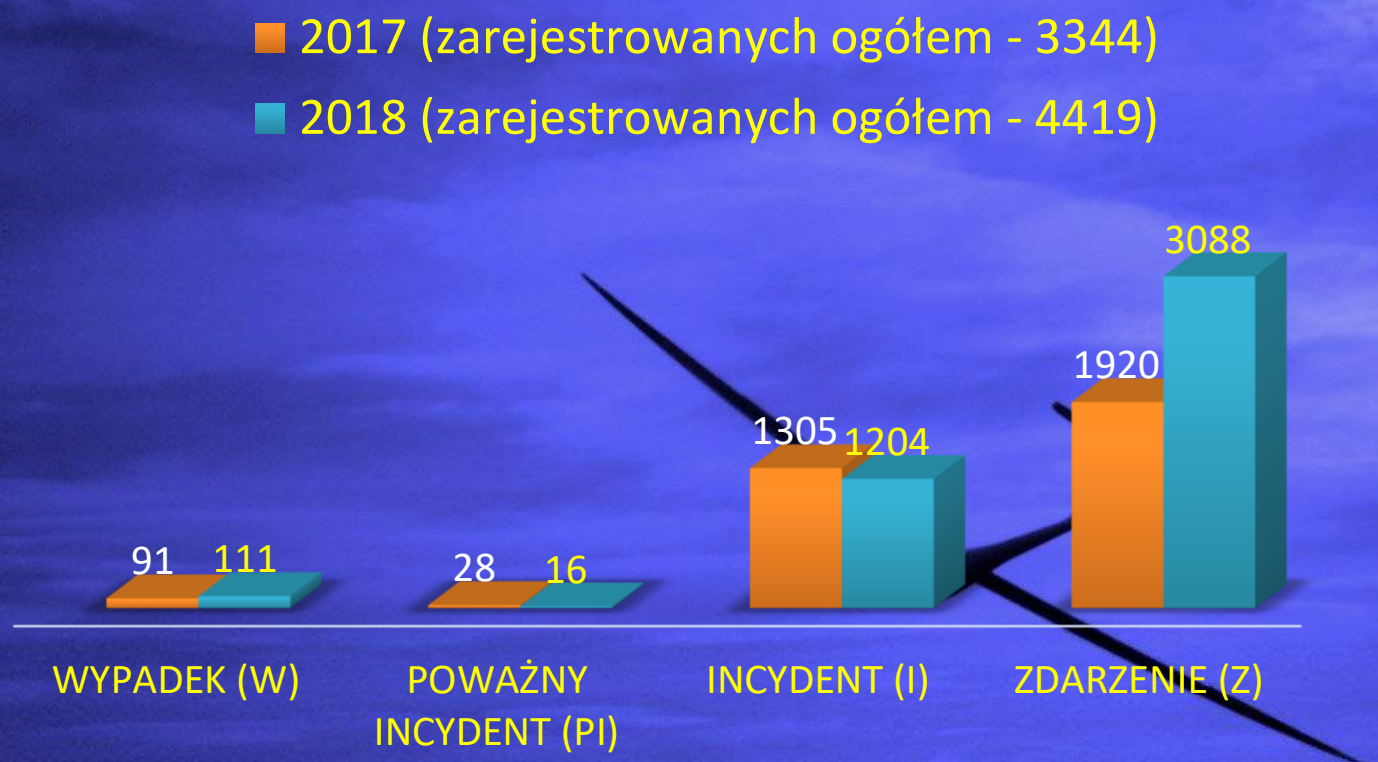
- Konwencja chicagowska i **Załącznik nr 13 Badanie wypadków i incydentów lotniczych** i **Załącznik nr 19 Zarządzanie bezpieczeństwem**
- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 29 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im,** oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE
- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń** 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) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r**. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91
- 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 i zdarzeń zaistniałych w roku 2018 na podstawie materiałów przygotowanych przez PKBWL

Wybrane zdarzenia 2018 - ogółem



WYPADKI

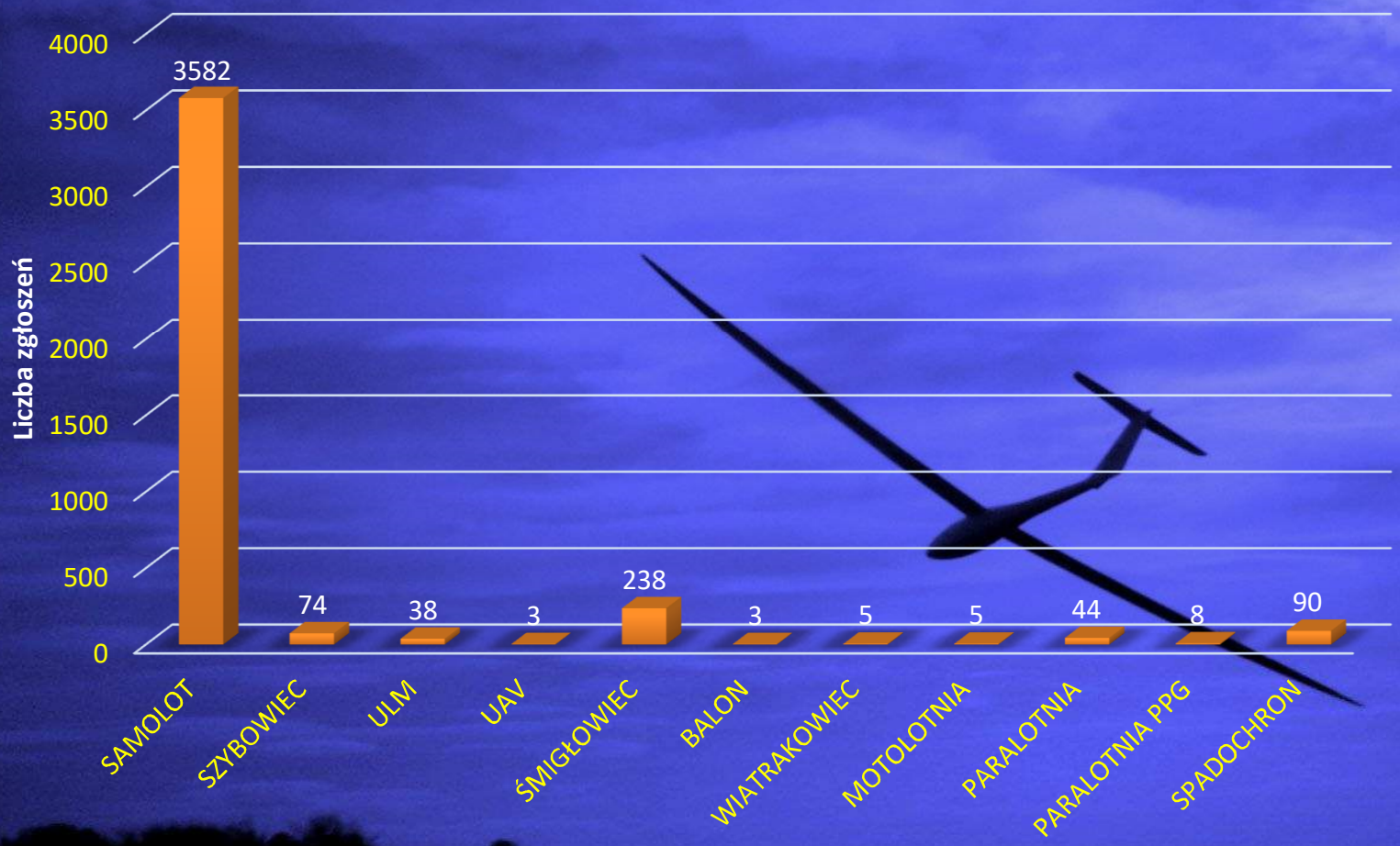
POWAŻNE INCYDENTY

INCYDENTY

- Wzrost liczby zgłoszeń – *„just culture”*

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Wybrane zdarzenia 2018 – ze względu na rodzaj SP



WYPADKI

POWAŻNE INCYDENTY

INCYDENTY

- Wzrost liczby incydentów
- Liczba wypadków jest porównywalna z rokiem ubiegłym

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Wybrane zdarzenia 2018 – lotnictwo lekkie

WYPADKI

POWAŻNE INCYDENTY

INCYDENTY

- 14 wypadków ze skutkiem śmiertelnym, 16 ofiar

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

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 – obowiązkowe omówienie sytuacji awaryjnych (m.in. operatorzy wyciągarek i holownicy)**

ZAGROŻENIA w GA c.d.

- **Brak separacji i zderzenia szybowców podczas zawodów**
- **Zderzenie lub zbliżenia na kręgu nadlotniskowym**
- **Przeciągnięcia podczas lotów na małej wysokości**
- **Usterki techniczne „wiekowych” samolotów**
- **Statki powietrzne eksploatowane poza nadzorem**

2. Zasady wykonywania lotów na lotniskach:

Poznań Kobylnica EPPK

Poznań Bednary EPPB

i

Kąkolewo EPPG

Zasady korzystania z lotniska Kobylnica opisują poniższe dokumenty:

- Instrukcja operacyjna lotniska (INOP) Poznań Kobylnica;
- Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia (PDSZ);
- Program Ochrony Lotniska Poznań/Kobylnica przed Atakami Bezprawnej Ingerencji.

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 oraz 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

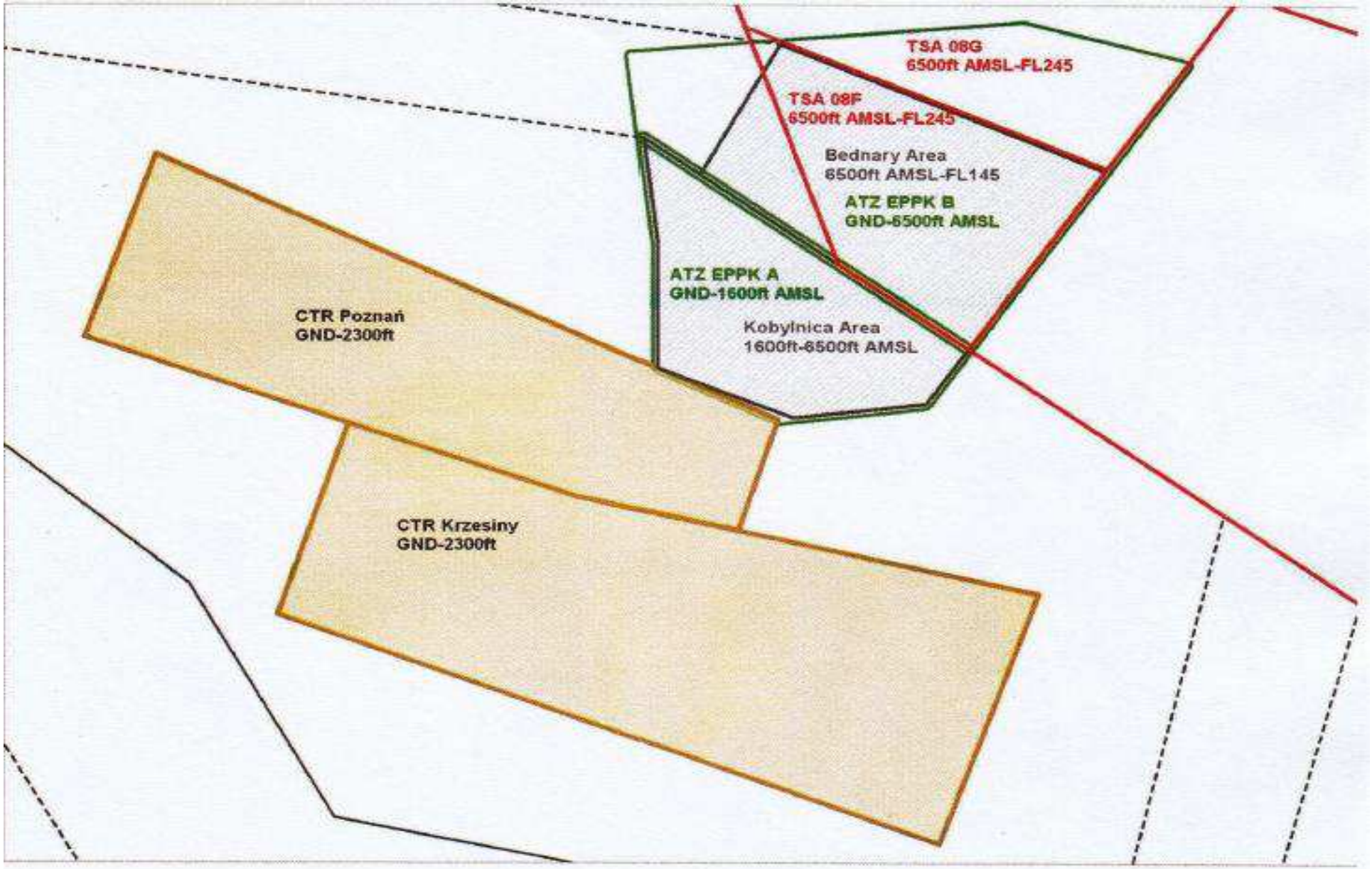
- VFR W NOCY - tylko po uzgodnieniu z Zarządzającym EPPK i po rozstawieniu przenośnego systemu oświetlenia drogi startowej np. podczas organizowania lotów szkolnych

Przepisy dotyczące lotów z widocznością

- W FIR Warszawa Przyjmuje się że:

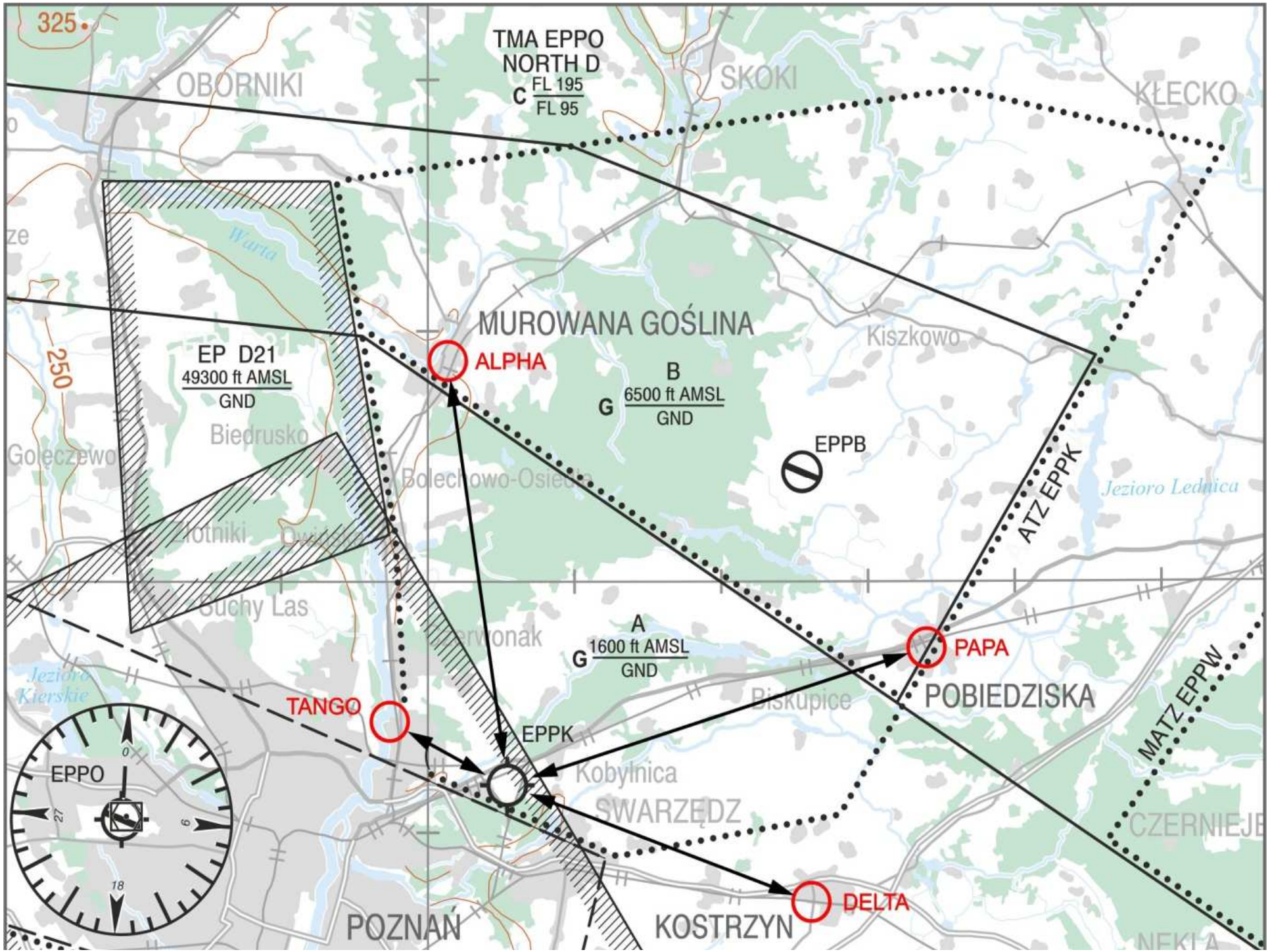
- Loty wykonywane w okresie od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca są to loty DZIENNE

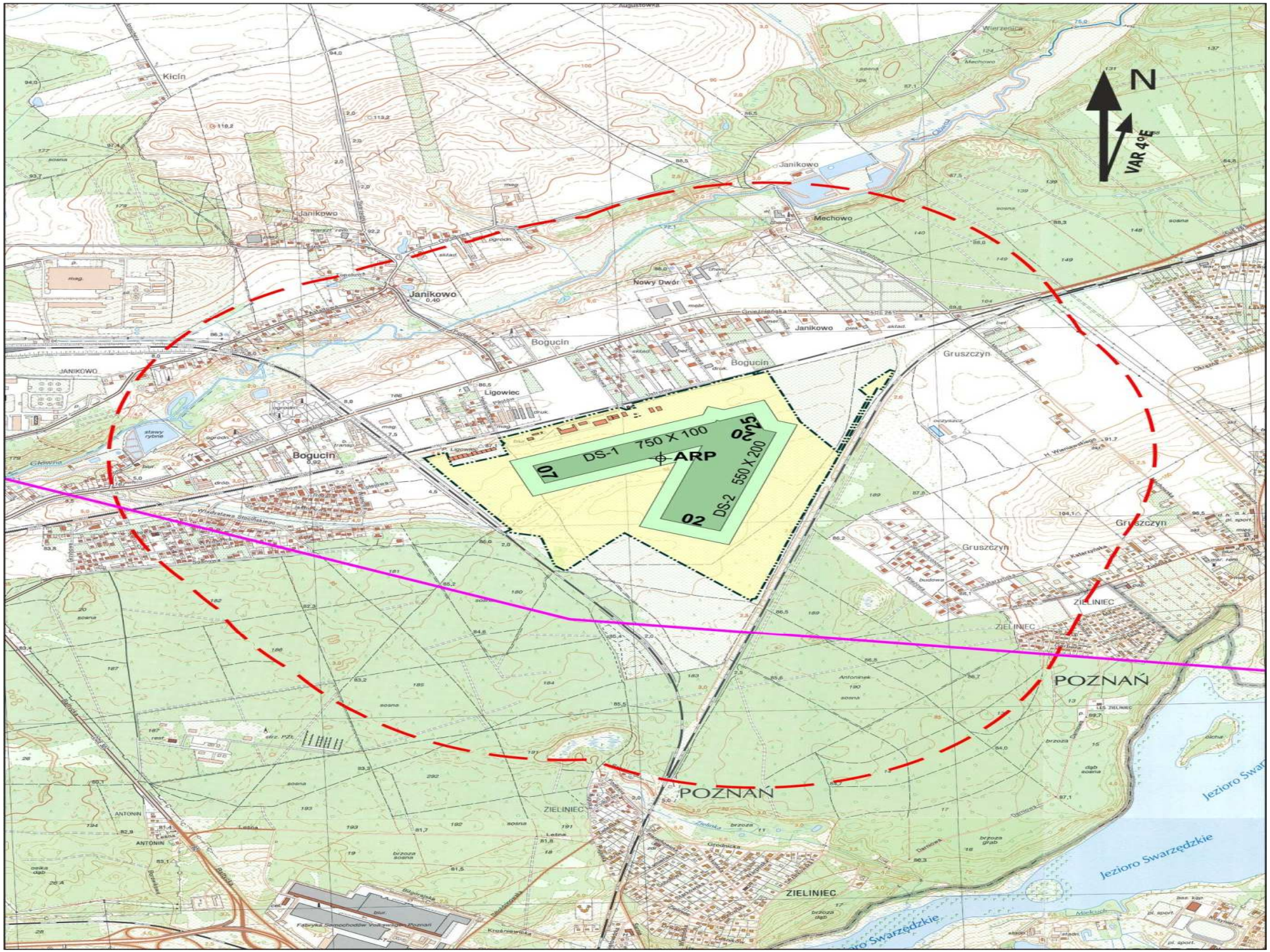
- Loty wykonywane w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca są to loty NOCNE



Legenda

- Area Kobylnica oraz Area Bednary
- Granice CTR
- Granice TMA
- Granice TSA

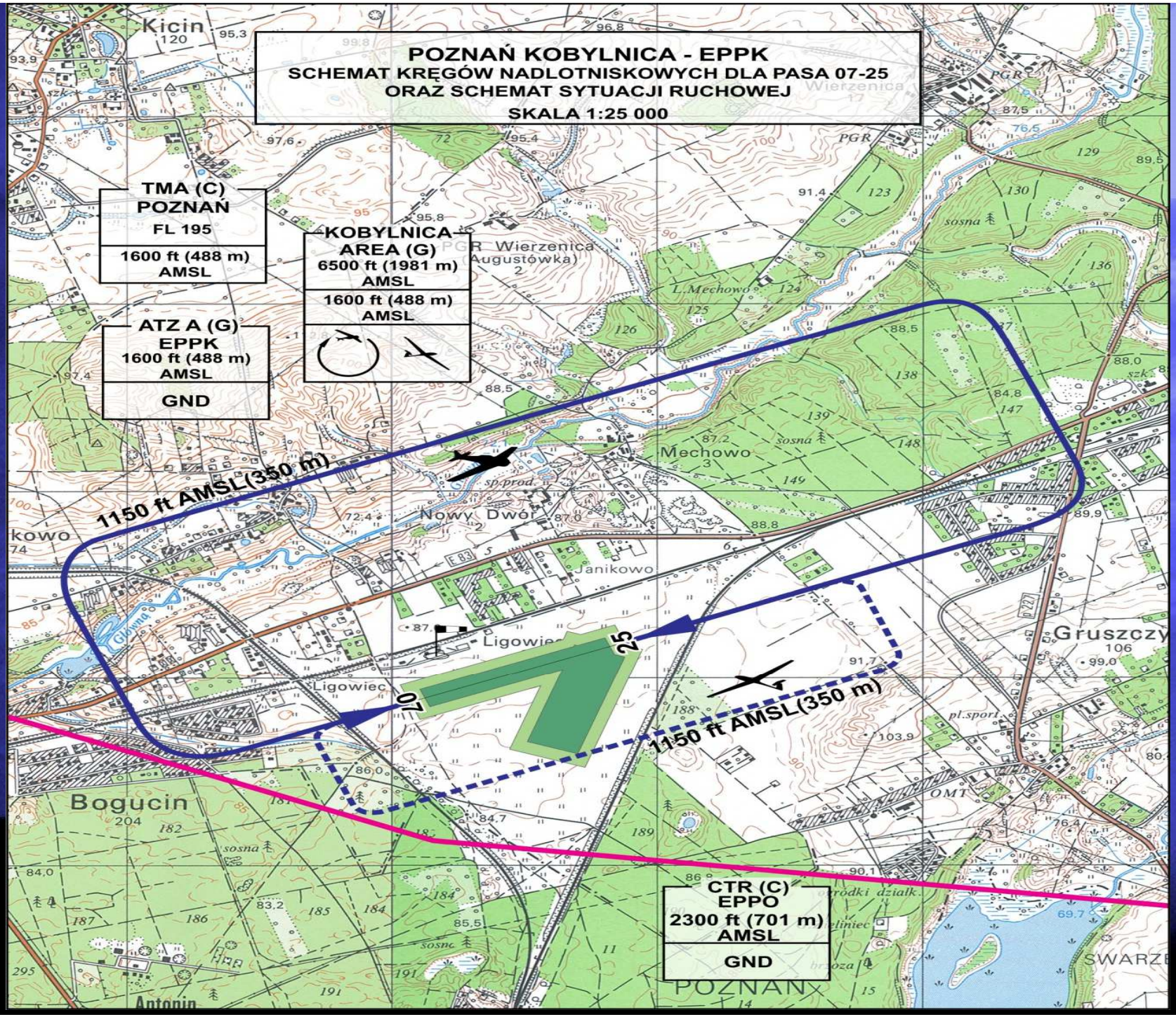

TMA EPPO
NORTH D
C FL 195 / FL 95
OBORNIKI
SKOKI
KŁECKO
Warta
MUROWANA GOŚLINA
Kiszkowo
ALPHA
EP D21
49300 ft AMSL
GND
B
G 6500 ft AMSL
GND
EPPB
Biedrusko
Goleczewo
Bolechowo-Osiedle
Jezioro Lednica
ATZ EPPK
Złotniki
Suchy Las
A
G 1600 ft AMSL
GND
PAPA
POBIEDZISKA
Jeziora Kierskie
TANGO
EPPK
Biskupice
MATZ EPPW
Kobylnica
SWARZĘDZ
EPPO
CZERNIEJE
DELTA
POZNAŃ
KOSTRZYN
325
250


N
VAR 4°E
DS-1 750 X 100
07
ARP
DS-2 550 X 200
02
25
20
Kicin
Janikowo
Mechowo
Nowy Dwór
Bogucin
Ligowiec
Gruszczyn
ZIELINIEC
POZNAŃ
Jezioro Swarzędzkie

OBOWIĄZUJĄCY ZNAK WYWOŁAWCZY NA EPPK - „KOBYLNICA RADIO”

Od 1 stycznia 2019 r. na EPPK obowiązuje nowa częstotliwość f = 122,905 MHz

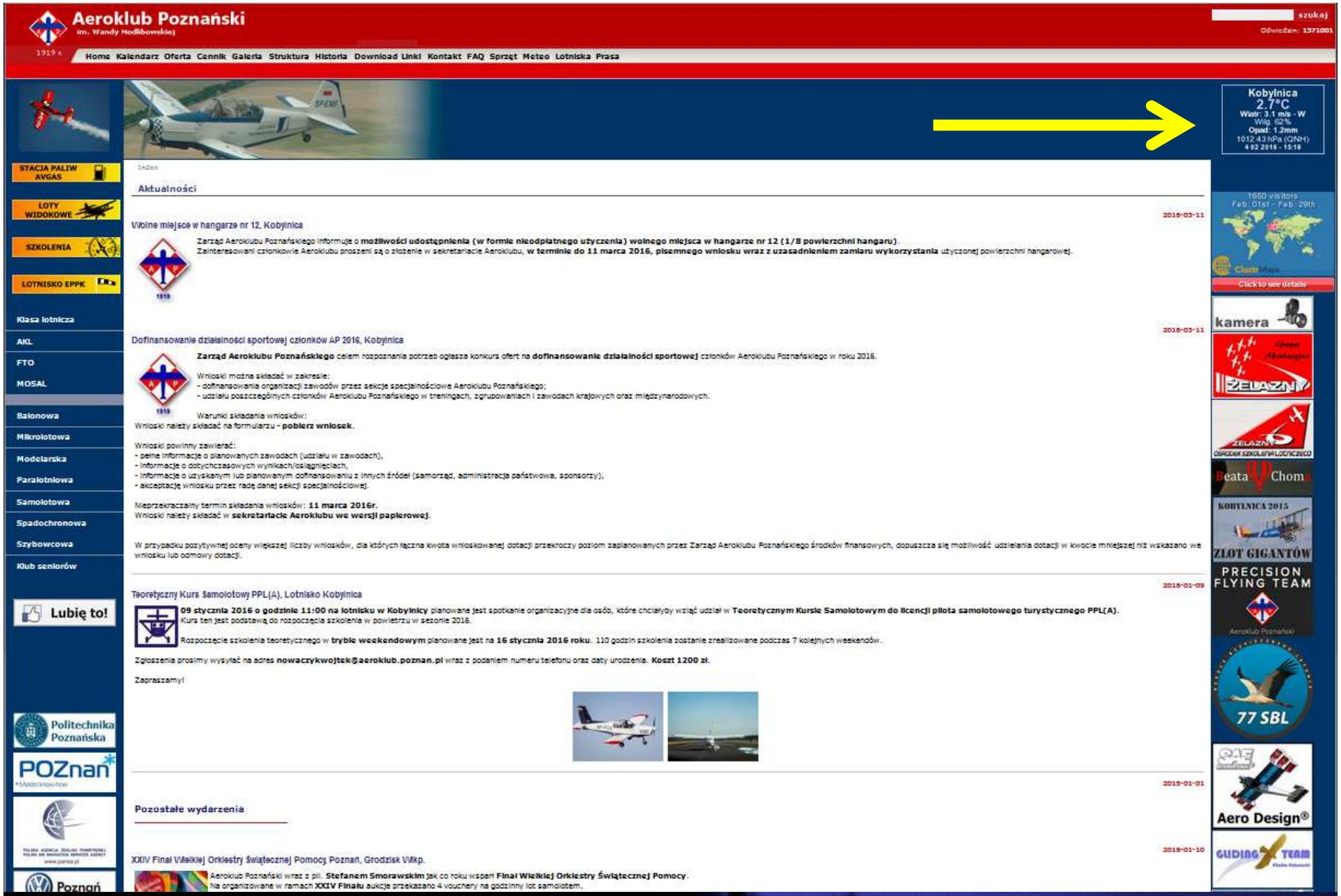
Dla samolotów i śmigłowców obowiązuje krąg północny


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

Latamy wg ciśnienia QNH

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

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


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

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

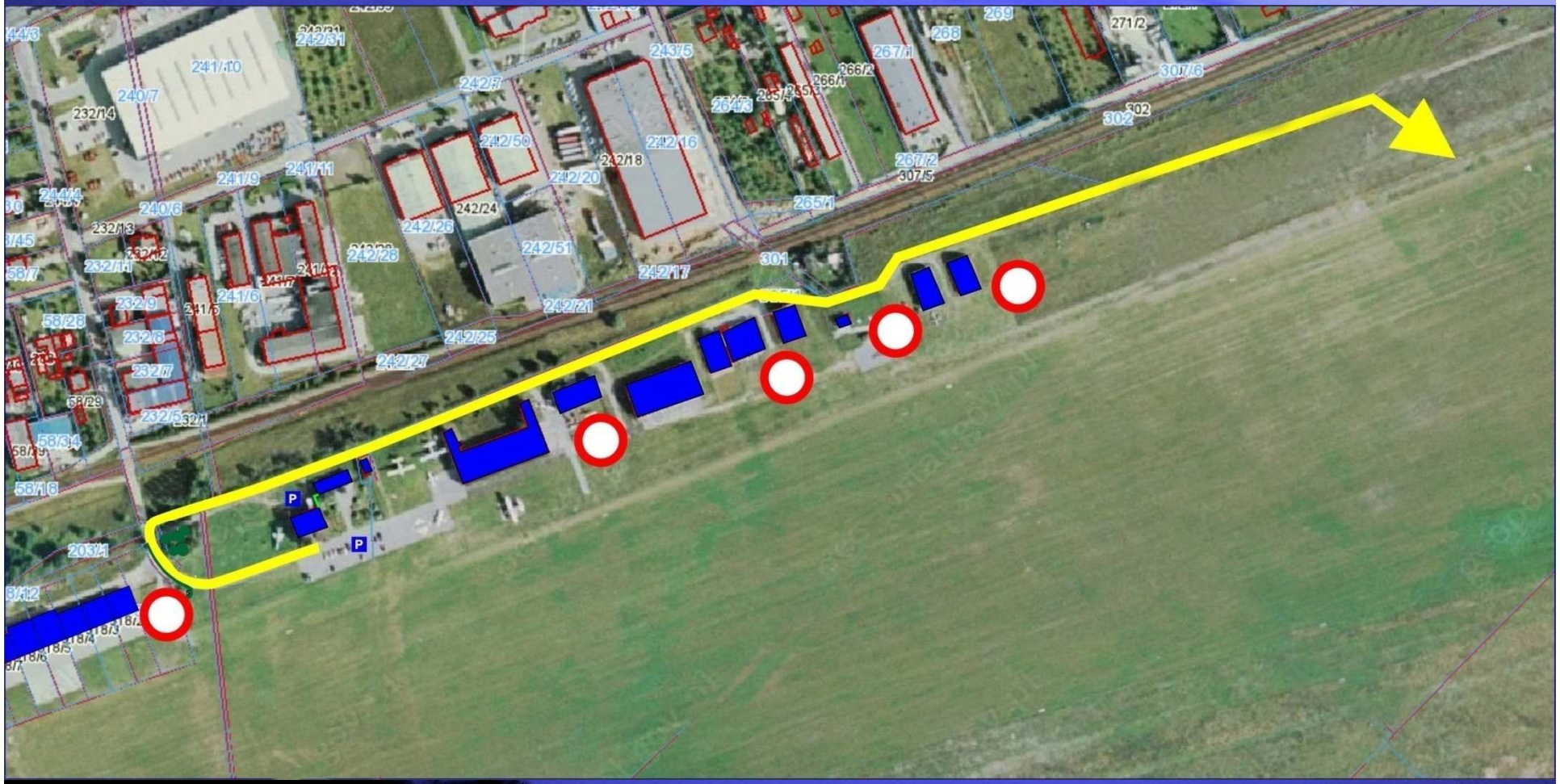
- Gdy aeroklub nie wykonuje lotów (brak flagi na maszcie) obowiązuje wypełnienie druku „Zgłoszenie operacji lotniczych” i wrzucenie do skrzynki na I piętrze w budynku Aeroklubu, na druku należy zapisać datę, nazwisko, znaki statku powietrznego, telefon kontaktowy oraz planowaną godzinę wykonywania operacji, (czyste druki są umieszczone na skrzynce w korytarzu na I piętrze w budynku aeroklubu)

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.

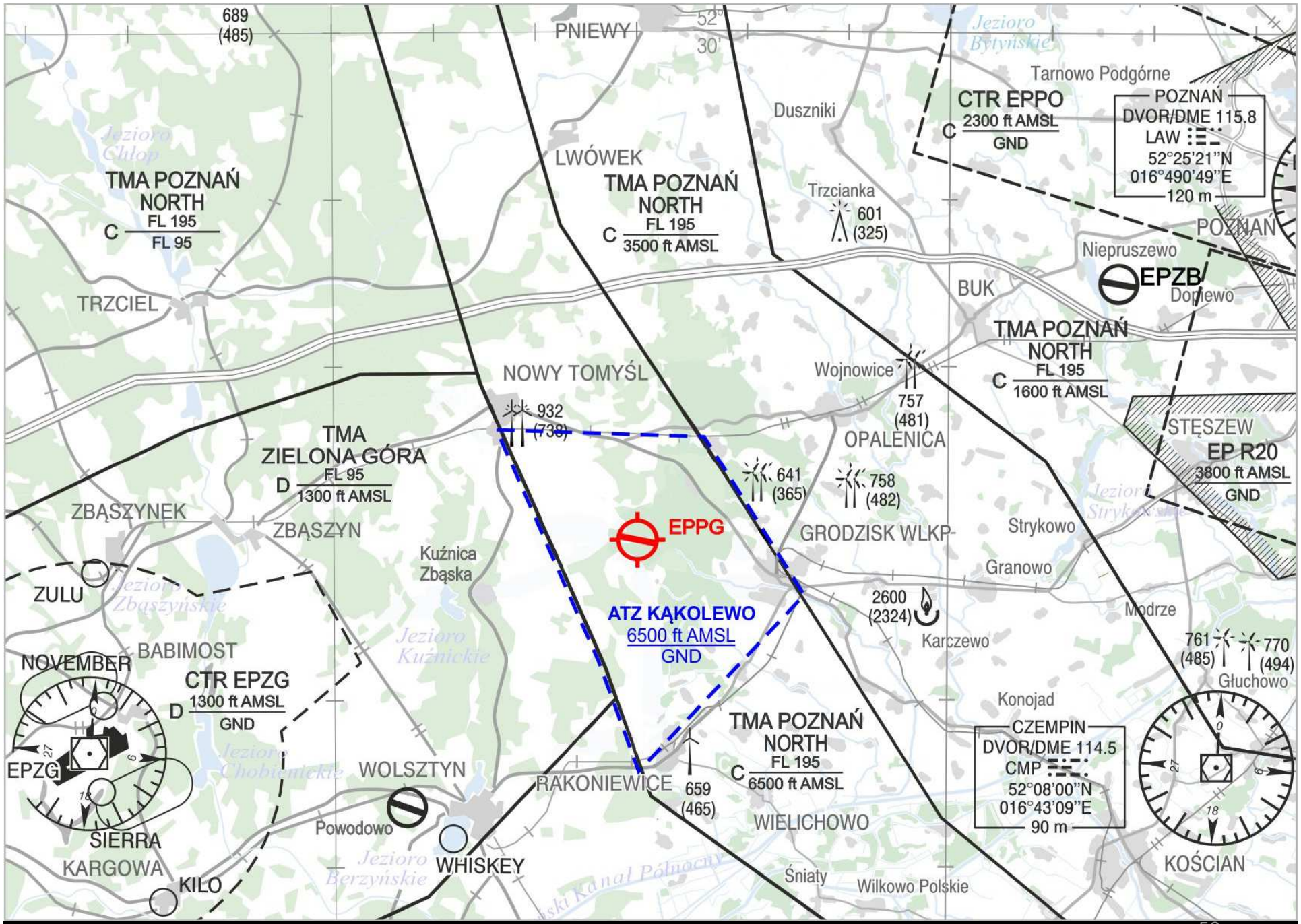

241/10
240/7
232/14
242/31
242/7
243/5
269
268
271/2
267/1
266/2
307/6
302
242/50
242/16
242/18
242/20
267/2
307/5
241/9
241/11
240/6
232/13
242/24
265/1
242/26
242/51
242/28
242/17
301
241/6
242/21
232/9
58/28
232/8
242/25
232/7
242/27
58/29
232/5
58/34
58/16
203/1
P
P

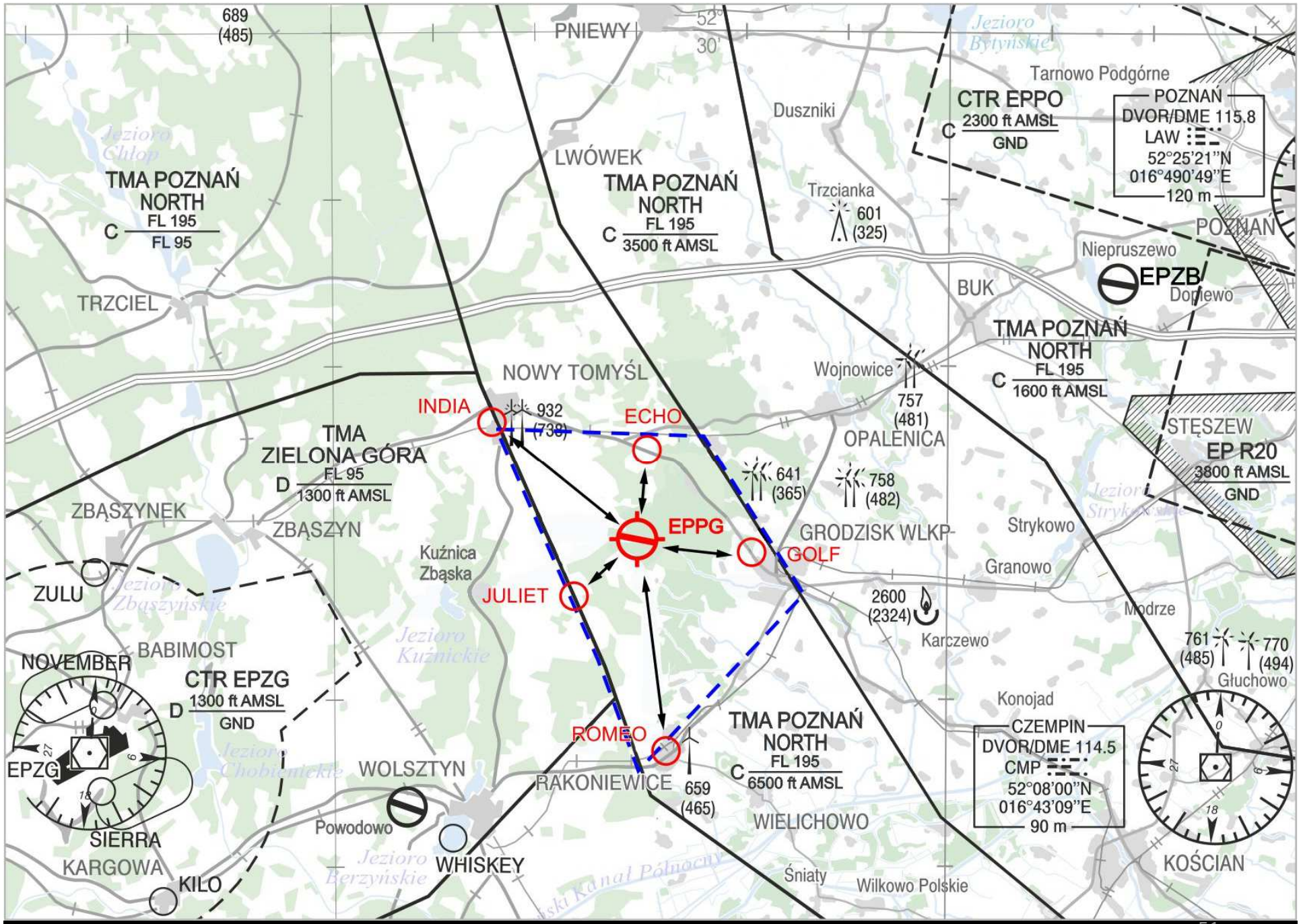
LOTNISKO KĄKOLEWO (EPPG) LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO O OGRANICZONEJ CERTYFIKACJI

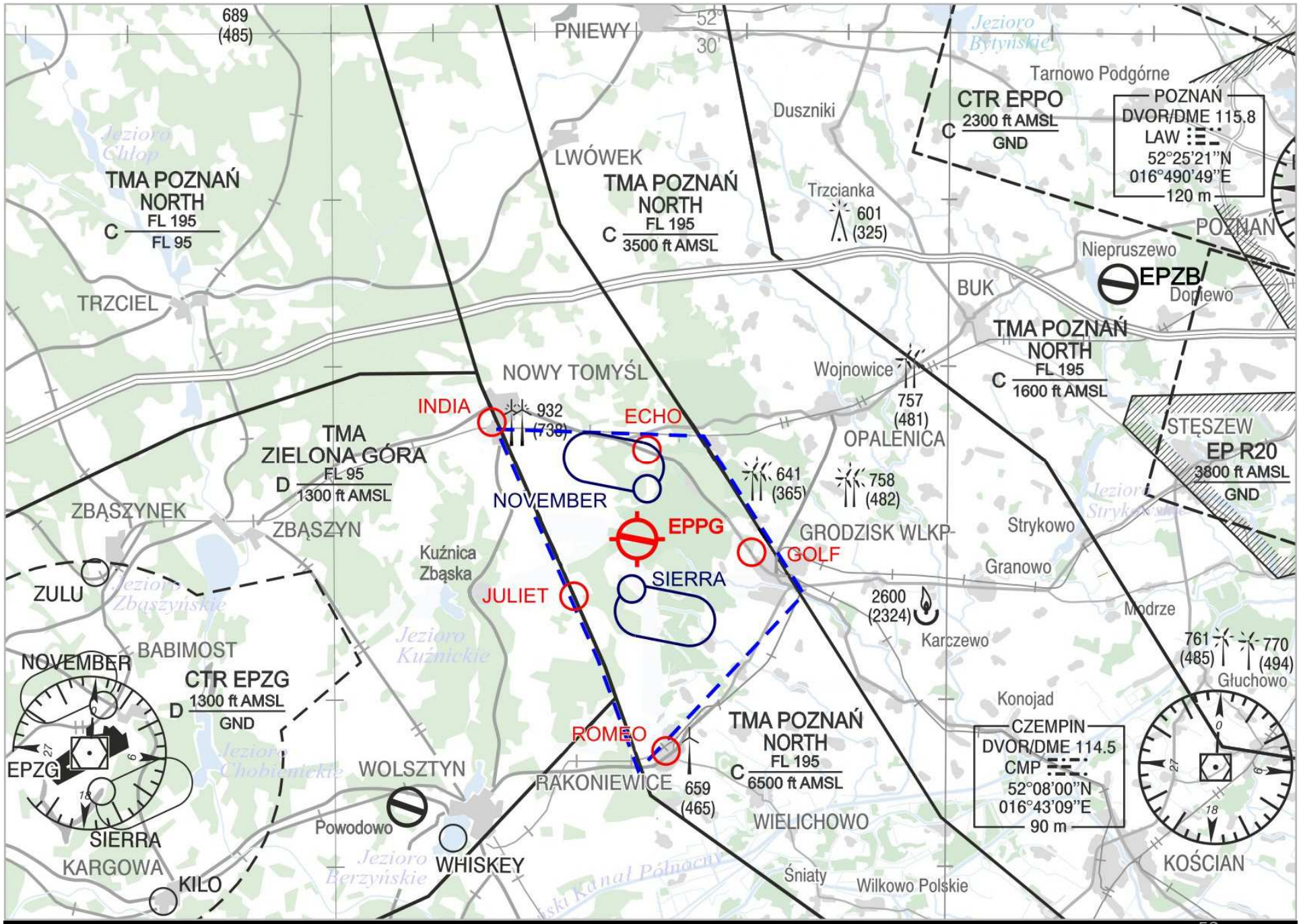
(w trakcie rejestracji)

- Znak wywoławczy „KĄKOLEWO RADIO”-częstotliwość 119,935 MHz
- Elewacja ARP - 310 ft AMSL (94,5 m npm),
- Wysokość końca zachodniego DS – 291 ft AMSL (88,80m npm),
- Wysokość końca wschodniego DS – 323 ft AMSL (98,50m npm),
- RWY 10L/28R, wymiary – 1190 x 30m nawierzchnia sztuczna,
- RWY 10R/28L, wymiary – 1190 x 100m nawierzchnia naturalna,
- Główne kierunki Geo : 105°- 285°/Mag: 101°- 281°
- **Lewy krąg**, wysokość 1300 ft AMSL (400m)
- płyta postojowa APRON 1 o nawierzchni sztucznej, wymiary 175m x 29m - położona po płn.- zach. stronie pasa

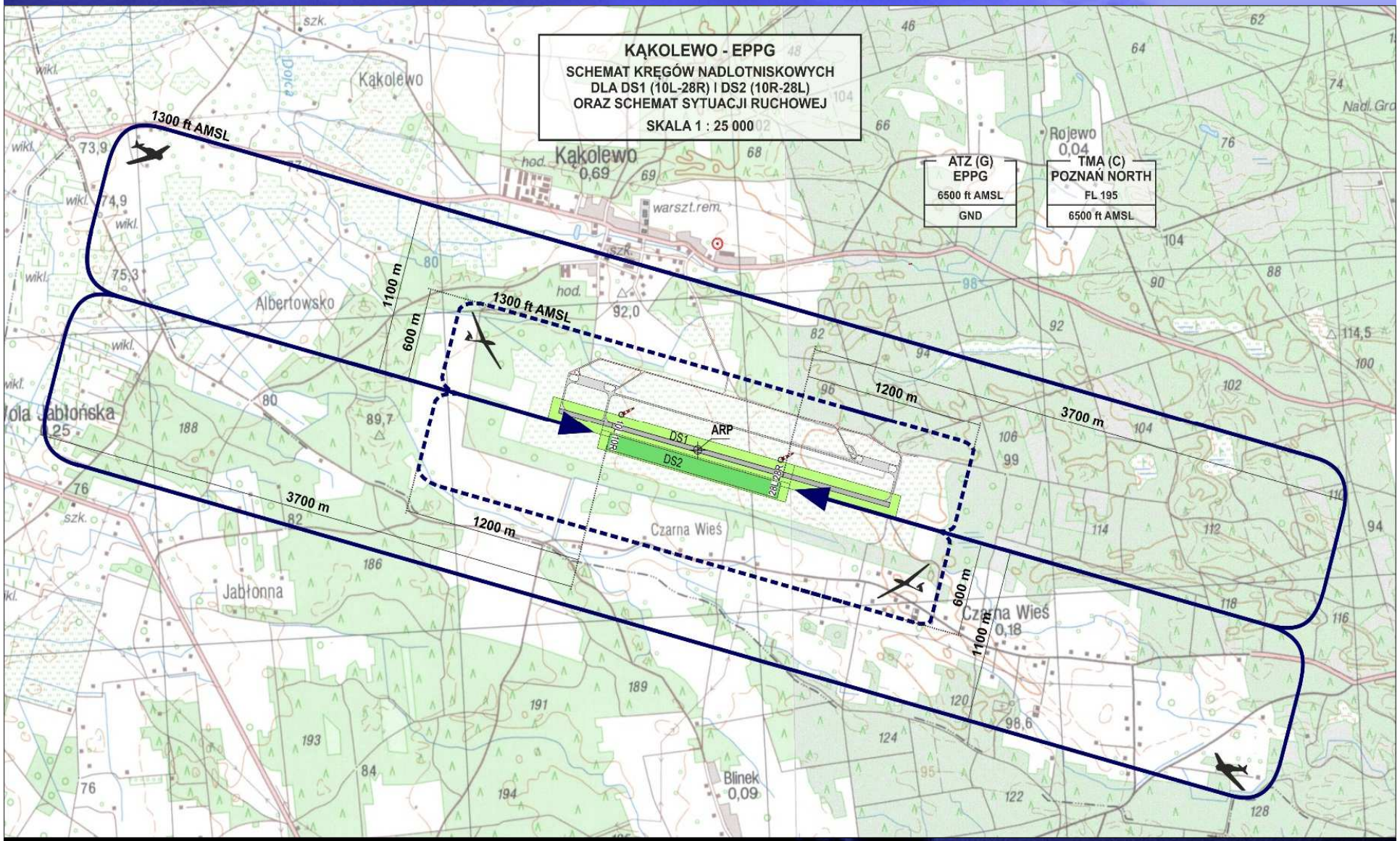
UWAGA: w przypadku wykonywania jednocześnie lotów samolotowych i szybowcowych preferowany jest południowy kierunek kręgu dla szybowców i północny krąg dla samolotów.


689
(485)
PNIEWY
52°
30'
Jezioro Bytyńskie
Tarnowo Podgórne
CTR EPPO
C
2300 ft AMSL
GND
POZNAŃ
DVOR/DME 115.8
LAW
52°25'21"N
016°490'49"E
120 m
Duszniki
Jezioro Chłop
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
FL 95
LWÓWEK
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
3500 ft AMSL
Trzcianka
601
(325)
POZNAŃ
Niepruszewo
EPZB
Dopiewo
BUK
TRZCIEL
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
1600 ft AMSL
Wojnowice
757
(481)
NOWY TOMYŚL
932
(738)
STĘSZEW
EP R20
3800 ft AMSL
GND
TMA
ZIELONA GÓRA
D
FL 95
1300 ft AMSL
OPALENICA
641
(365)
758
(482)
ZBĄSZYNEK
ZBĄSZYN
EPPG
GRODZISK WLKP.
Strykowo
Kuźnica
Zbąska
Granowo
ZULU
Jezioro Zbąszyńskie
ATZ KĄKOLEWO
6500 ft AMSL
GND
2600
(2324)
Modrze
Karczewo
BABIMOST
NOVEMBER
Jezioro Kuźnickie
761
(485)
770
(494)
Głuchowo
CTR EPZG
D
1300 ft AMSL
GND
Konojad
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
6500 ft AMSL
CZEMPIN
DVOR/DME 114.5
CMP
52°08'00"N
016°43'09"E
90 m
EPZG
Jezioro Chobienickie
WOLSZTYN
RAKONIEWICE
659
(465)
WIELICHOWO
SIERRA
Powodowo
KARGOWA
Jezioro Berzyńskie
WHISKEY
KILO
Śniaty
Wilkowo Polskie
KOŚCIAN

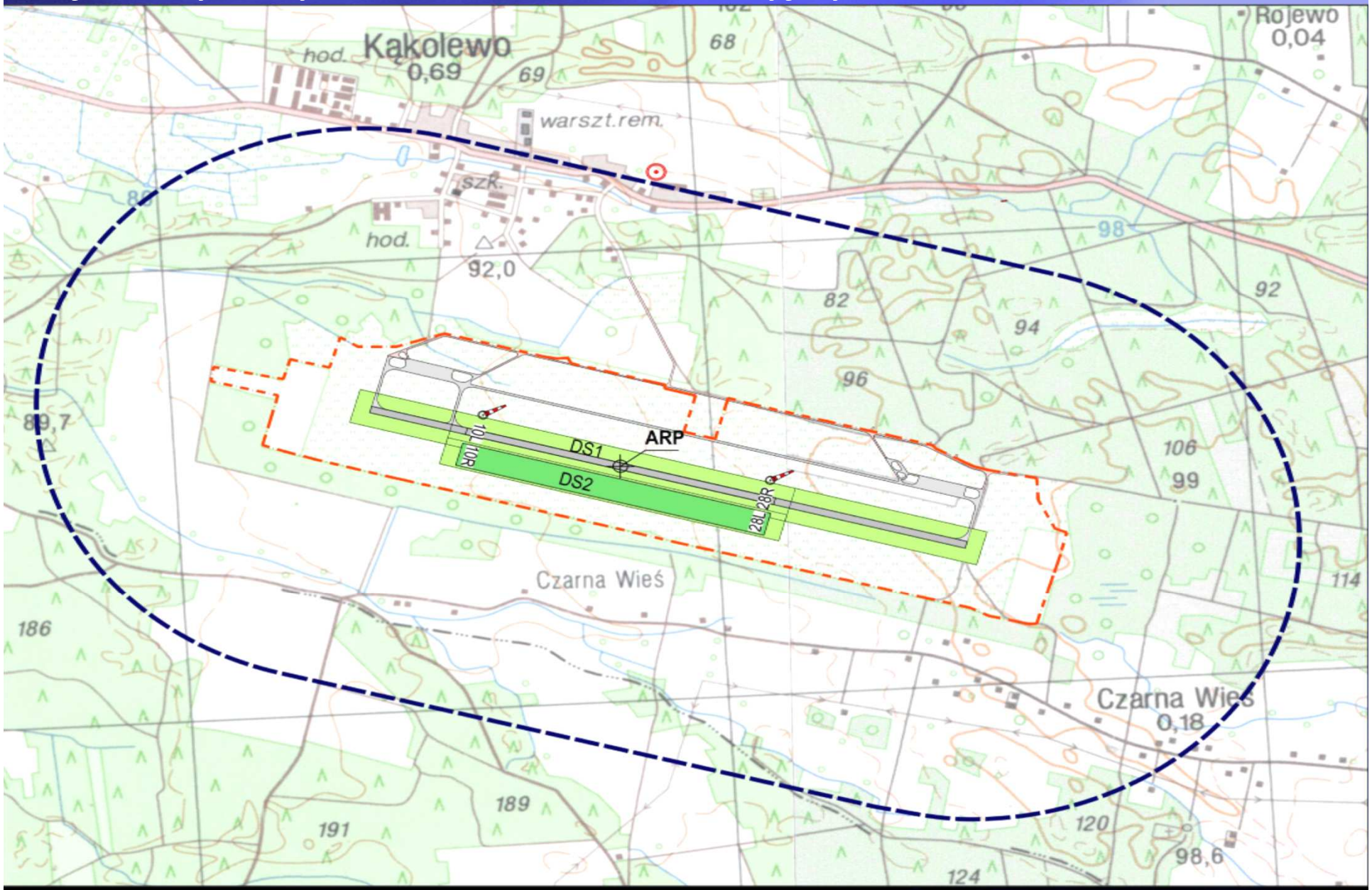

689
(485)
PNIEWY
52°
30'
Jezioro Bytyńskie
Tarnowo Podgórne
CTR EPPO
C
2300 ft AMSL
GND
POZNAŃ
DVOR/DME 115.8
LAW
52°25'21"N
016°490'49"E
120 m
Duszniki
Jezioro Chłop
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
FL 95
LWÓWEK
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
3500 ft AMSL
Trzcianka
601
(325)
POZNAŃ
Niepruszewo
EPZB
Dopiewo
BUK
TRZCIEL
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
1600 ft AMSL
Wojnowice
757
(481)
NOWY TOMYŚL
INDIA
932
(738)
ECHO
STĘSZEW
EP R20
3800 ft AMSL
GND
TMA
ZIELONA GÓRA
D
FL 95
1300 ft AMSL
OPALENICA
641
(365)
758
(482)
ZBĄSZYNEK
ZBĄSZYN
EPPG
GRODZISK WLKP-
GOLF
Strykowo
Kuźnica
Zbąska
Granowo
ZULU
JULIET
2600
(2324)
Modrze
Jezioro Zbąszyńskie
Jezioro Kuźnickie
Karczewo
BABIMOST
NOVEMBER
CTR EPZG
D
1300 ft AMSL
GND
761
(485)
770
(494)
Głuchowo
Konojad
ROMEO
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
6500 ft AMSL
CZEMPIN
DVOR/DME 114.5
CMP
52°08'00"N
016°43'09"E
90 m
EPZG
Jezioro Chobienickie
WOLSZTYN
RAKONIEWICE
659
(465)
WIELICHOWO
SIERRA
Powodowo
KARGOWA
WHISKEY
Jezioro Berzyńskie
KILO
Śniaty
Wilkowo Polskie
KOŚCIAN


689
(485)
PNIEWY
52°
30'
Jezioro Bytyńskie
Tarnowo Podgórne
CTR EPPO
C
2300 ft AMSL
GND
POZNAŃ
DVOR/DME 115.8
LAW
52°25'21"N
016°490'49"E
120 m
Duszniki
Jezioro Chłop
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
FL 95
LWÓWEK
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
3500 ft AMSL
Trzcianka
601
(325)
POZNAŃ
Niepruszewo
EPZB
Dopiewo
BUK
TRZCIEL
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
1600 ft AMSL
Wojnowice
757
(481)
NOWY TOMYŚL
INDIA
932
(738)
ECHO
STĘSZEW
EP R20
3800 ft AMSL
GND
TMA
ZIELONA GÓRA
D
FL 95
1300 ft AMSL
OPALENICA
641
(365)
758
(482)
NOVEMBER
ZBĄSZYNEK
ZBĄSZYN
EPPG
GRODZISK WLKP-
GOLF
Strykowo
Kuźnica
Zbąska
SIERRA
Granowo
ZULU
JULIET
2600
(2324)
Modrze
Jezioro Zbąszyńskie
Karczewo
BABIMOST
Jezioro Kuźnickie
761
(485)
770
(494)
Głuchowo
NOVEMBER
CTR EPZG
D
1300 ft AMSL
GND
Konojad
ROMEO
TMA POZNAŃ
NORTH
C
FL 195
6500 ft AMSL
CZEMPIN
DVOR/DME 114.5
CMP
52°08'00"N
016°43'09"E
90 m
EPZG
Jezioro Chobienickie
WOLSZTYN
RAKONIEWICE
659
(465)
SIERRA
Powodowo
WIELICHOWO
KARGOWA
Jezioro Berzyńskie
WHISKEY
Śniaty
Wilkowo Polskie
KOŚCIAN
KILO

- **ECHO -** 52° 17’ 34" N; 016° 15' 00” E
  (kościół w m. Bukowiec)
- **GOLF -** 52° 14’ 18" N; 016° 20' 28” E
  (rondo w m. Grodzisk Wlkp. przy trasie wylotowej w kier. m. Nowy Tomyśl)
- **INDIA -** 52° 18’ 15" N; 016° 07' 53” E
  (stacja kolejowa w m. Nowy Tomyśl)
- **JULIET -** 52° 12’ 19" N; 016° 12' 25” E
  (kościół w m. Jabłonna)
- **NOVEMBER -** 52° 15’ 57" N; 016° 15' 36” E
  (m. Sworzyce)
- **ROMEO -** 52° 08’ 19" N; 016° 15' 56” E
  (stacja kolejowa w m. Rakoniewice)
- **SIERRA -** 52° 12’ 45" N; 016° 14' 39” E
  (m. Blinek)


KĄKOLEWO - EPPG
SCHEMAT KRĘGÓW NADLOTNISKOWYCH
DLA DS1 (10L-28R) I DS2 (10R-28L)
ORAZ SCHEMAT SYTUACJI RUCHOWEJ
SKALA 1 : 25 000
ATZ (G)
EPPG
6500 ft AMSL
GND
TMA (C)
POZNAŃ NORTH
FL 195
6500 ft AMSL
1300 ft AMSL
1300 ft AMSL
1100 m
600 m
1200 m
3700 m
3700 m
1200 m
600 m
1100 m
ARP
DS1
DS2
10L
28R
10R
28L
Kąkolewo
Kąkolewo
0,69
Rojewo
0,04
Albertowsko
Czarna Wieś
Czarna Wieś
0,18
Jabłonna
Blinek
0,09
warszt.rem.

Rejon wykonywania lotów akrobacyjnych nad lotniskiem EPPG

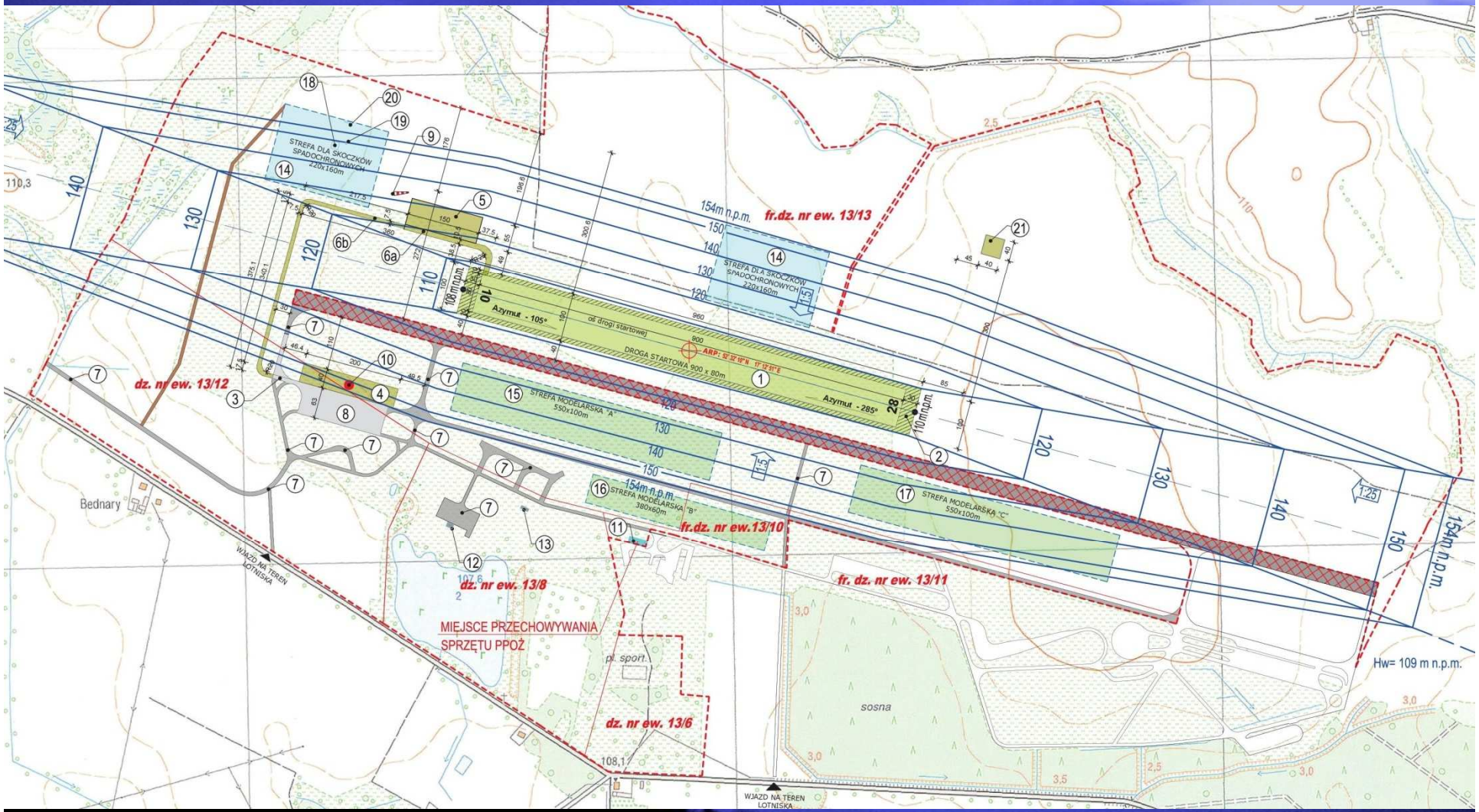


LOTNISKO BEDNARY (EPPB)

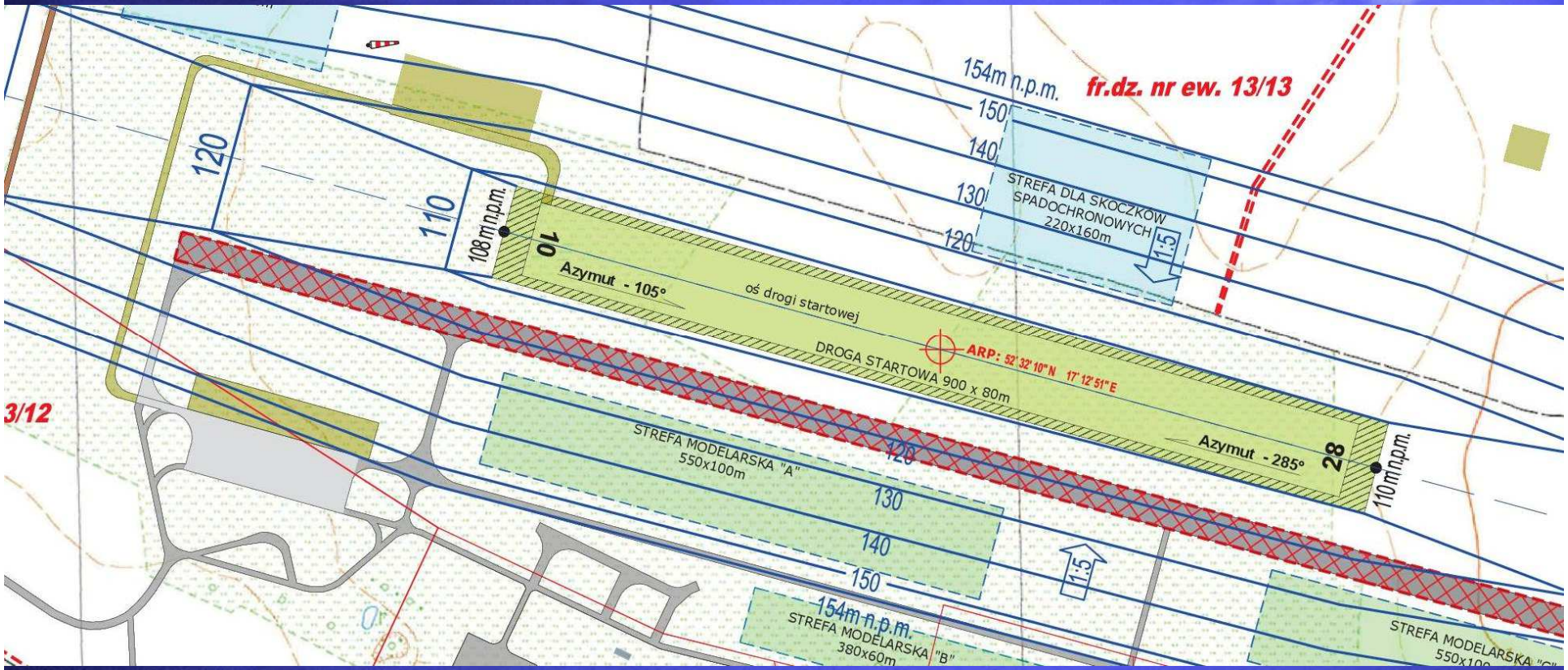
LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO O OGRANICZONEJ CERTYFIKACJI

- Pełna informacja w AIP VFR
- „Bednary RADIO” - częstotliwość 120,415 MHz
- Elewacja ARP 109 m 357 ft AMSL
- RWY 10/28, wymiary – 900 x 80m
- Główne kierunki Geo-105°-285°/Mag-101°-281°
- Powierzchnia naturalna (trawa)
- Lewy krąg

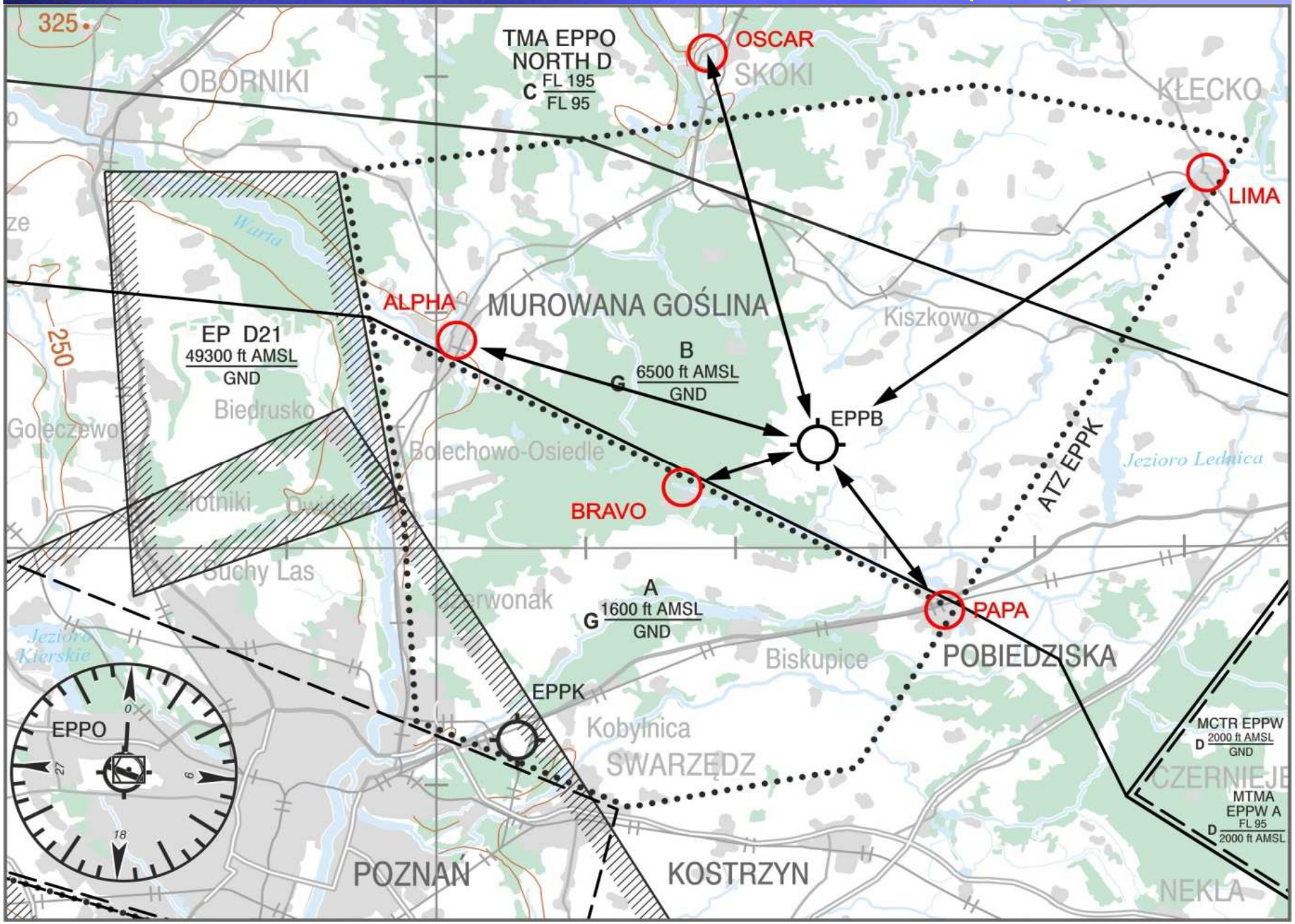
Lotnisko Bednary – plan zagospodarowania



Położenie DS i dróg kołowania na EPPB



TRASY I PUNKTY DOLOTOWE I ODLOTOWE (EPPB)



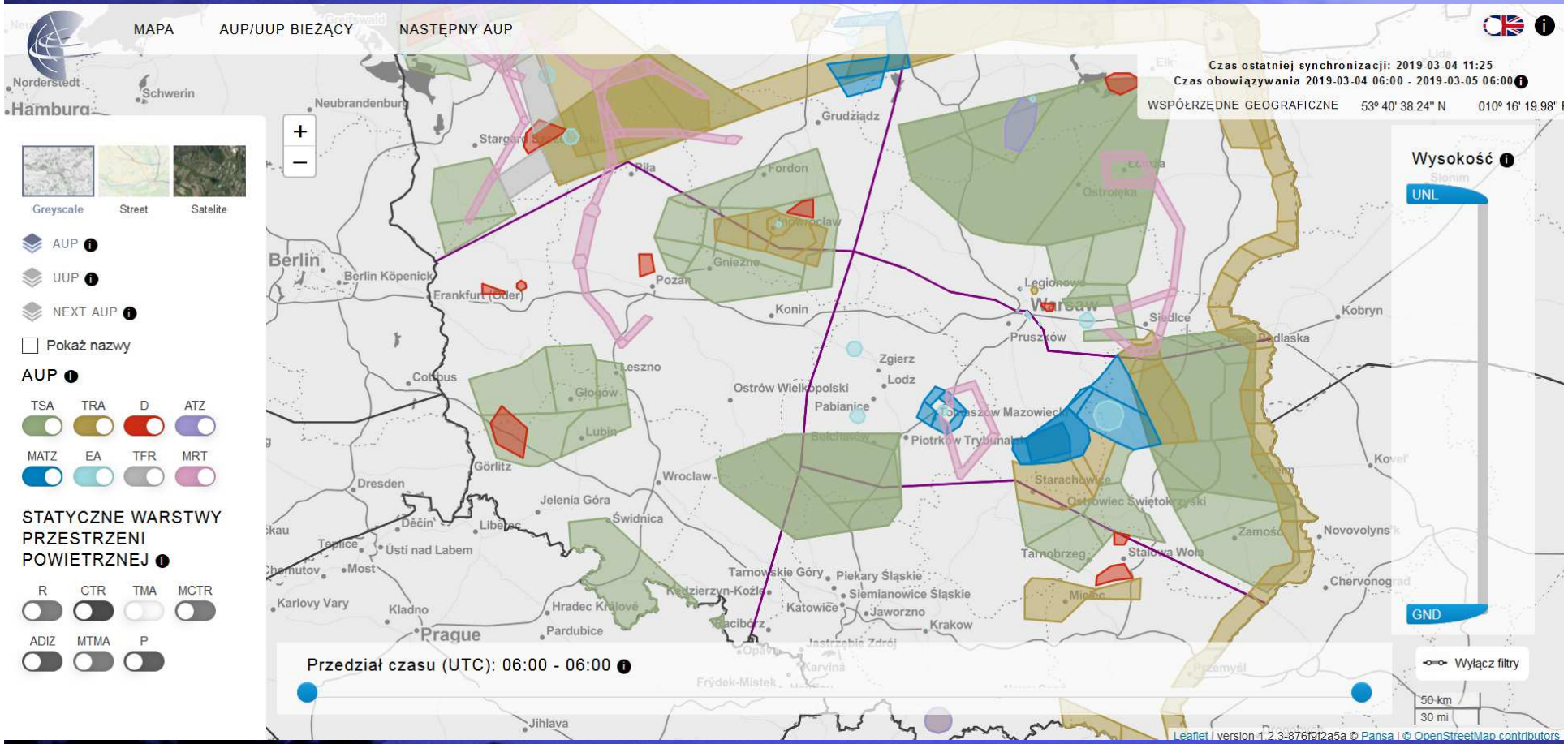
Wykaz punktów nawigacyjnych przy dolotach i odlotach VFR do/z lotniska POZNAŃ/Bednary

- **ALPHA** **Murowana Goślina – kościół**
- **BRAVO** **Tuczno - jezioro Tuczno**
- **LIMA** **Kłecko - rynek**
- **OSCAR** **Skoki - stadion**
- **PAPA** **Pobiedziska - stacja kolejowa**

3. Zasady planowania lotów

W dniu 21 lutego 2019 roku w Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w siedzibie głównej PAŻP został wdrożony udoskonalony nowy autorski system zarządzania przestrzenią powietrzną – *Common Airspace Tool* (CAT).

Aktualny plan wykorzystania przestrzeni „Bieżący AUP/UUP”



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

Dzwonimy lub zgłaszamy z powietrza do FIS Poznań gdy ATZ nie jest aktywny, aby poinformować o wykonywaniu lotów w rejonie lotnisk 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

Prawo Lotnicze

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 – ust. 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 – ust. 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 – ust. 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 – ust. 1**

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

Lotnisko Kobylnica (EPPK) będące 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 przypomina, iż zgodnie z pkt. 3 „OŚWIADCZENIA w sprawie wykonywania operacji lotniczych na EPPK i EPPB”, prywatny użytkownik statku powietrznego bazującego na lotnisku EPPK, powinien poddać się corocznej kontroli ze znajomości zasad wykonywania lotów w ramach Kontroli Wiedzy Teoretycznej (KWT) przeprowadzanej w Aeroklubie Poznańskim.

FCL.140.S LAPL(S) - wymagania dotyczące bieżącej praktyki (dotyczy posiadaczy licencji SPL)

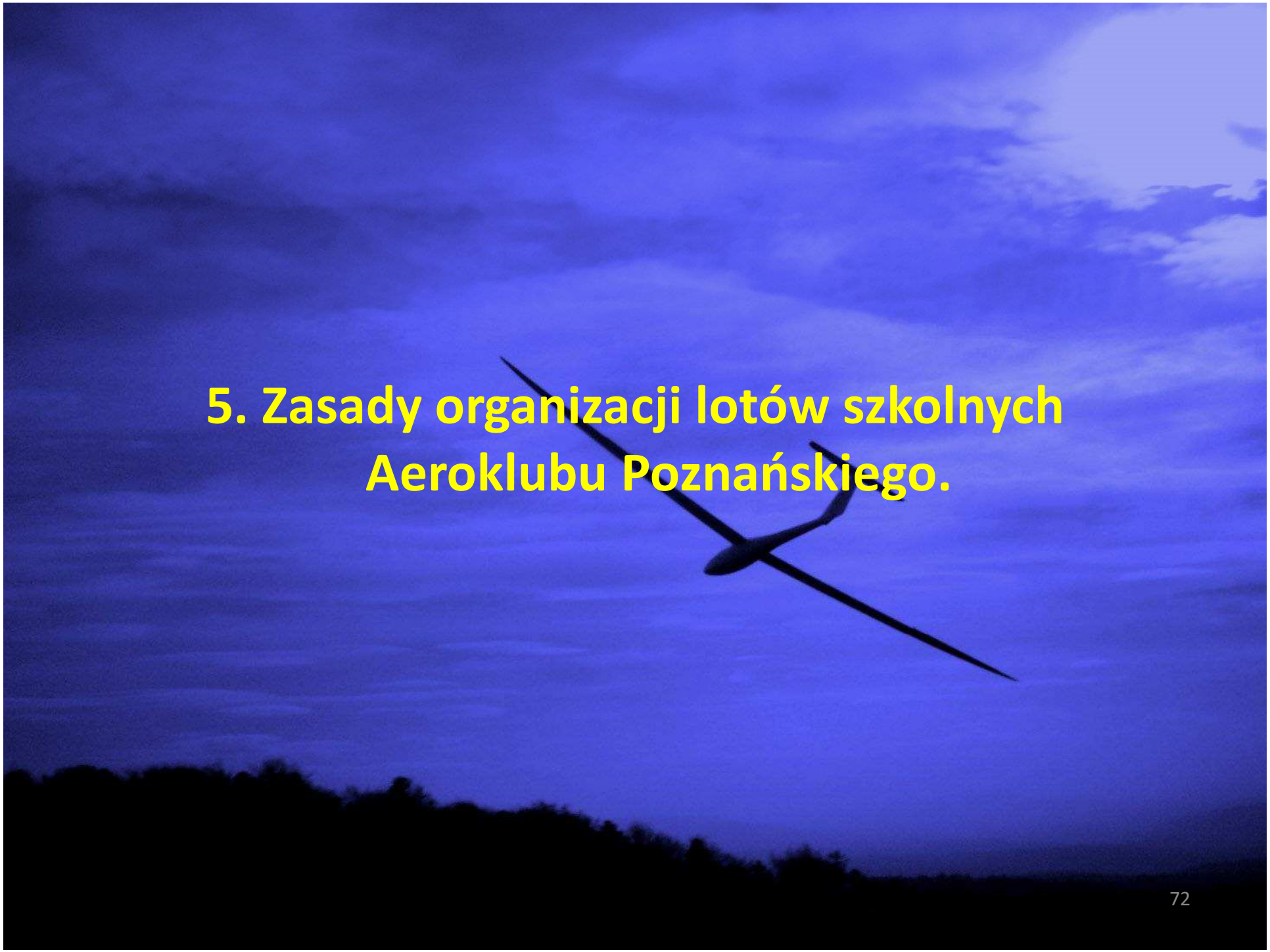
a) Szybowce i szybowce z napędem. Posiadacz licencji LAPL(S) może korzystać z wynikających z niej uprawnień na szybowcach lub szybowcach z napędem dopiero, gdy w okresie ostatnich 24 miesięcy wykonał na szybowcach lub szybowcach z napędem, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, co najmniej:

1) **5 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym 15 startów;**
2) **2 loty szkolne z instruktorem;**

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

4. Zasady wypełniania PDT + MEL i HIL

Wojciech Muszyński
Szef Techniczny



5. Zasady organizacji lotów szkolnych Aeroklubu Poznańskiego.

Uczeń-pilot, pilot licencjonowany – zamiar wykonania lotu

Instruktor nadzorujący – decyzja, zgoda, nadzór

Przygotowanie
Tabeli Planowej Lotów / Zlecenia na lot

Kierownik Szkolenia – zatwierdzenie w/w dokumentów
(wydanienie nadajnika PLB)

Przegląd i pobranie SP przez pilota, 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 – podpisy Instruktorów i Kierownika Szkolenia (HT)
- Pokładowy Dziennik Techniczny – wypełniony i podpisany przez mechanika lub pilota z ważnym UL
- Książka Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi
- Książka Kontroli Lotniska Poznań/Kobylnica EPPK

PO LOTACH

Uzupełnić:

- Książkę Raportów Kierującego Lotami Szkolnymi.
- Pokładowe Dzienniki Techniczne – rejestry lotów.
- Zlecenie na lot.

Wprowadzić do systemu dane o nalotach z PDT- ów.

Wpiąć do segregatora:

- Tabela Planowa Lotów/Zlecenie na lot;
- Prognoza pogody;
- Kopia FPL (z lotu szkolnego).

Płatności za loty w roku 2019:

- 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.