KONFERENCJA LOTNO-TECHNICZNA I BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2021

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

OŚWIADCZENIE

Wszystkie osoby planujące w roku 2021 wykonywanie lotów z lotnisk Aeroklubu Poznańskiego:

- EPPK – Kobylnica, oraz
- EPPG – Kąkolewo,

zobowiązane są do podpisania oświadczenia o zapoznaniu się z poniższą prezentacją.

Formularz dostępny jest u Kierownika Szkolenia Aeroklubu Poznańskiego.

OŚWIADCZENIE

Aeroklub Poznański zobowiązuje wszystkich właścicieli statków powietrznych i pilotów niezrzeszonych, których statki powietrzne bazują na lotnisku EPPK, przed planowanym wykonywaniem operacji do:

- podpisania „Oświadczenia /porozumienia w sprawie zasad prowadzenia operacji lotniczych z EPPK” ; oraz
- zdania egzaminu KWT z zasad wykonywania lotów.

ZAKRES

- Bezpieczeństwo w Aeroklubie Poznańskim;
  (definicje, przepisy)
- Analiza bezpieczeństwa za rok 2020;
  (statystyki, niektóre zdarzenia)
- Zasady wykonywania lotów na lotniskach;
  (Poznań/Kobylnica - EPPK, Kąkolewo - EPPG)
- Zasady planowania lotów;
- Zasady organizowania lotów szkolnych.

KADRA ADMINISTRACYJNA

- Piotr Haberland – *Dyrektor, Kierownik Odpowiedzialny (AM)*
- Krzysztof Maciejewski - *Zastępca Dyrektora*
- Krzysztof Sałkowski - *Kierownik Szkolenia (HT)*
- Jan Przybył - *Szef instruktorów praktycznych (CFI)*
- Maciej Machulski - *Kierownik ds. bezpieczeństwa (SM)*
- Tadeusz Malarczyk - *Kierownik ds. monitorowania zgodności (CMM)*
- Anna Chudyk - *Asystentka Dyrektora*
- Joanna Jabłońska - *Public Relations*
- Kinga Gilewska - *Specjalista ds. finansowych*
- Izabela Sękowska - *Specjalista ds. administracyjnych*

KADRA TECHNICZNA

- Wojciech Muszyński - *Szef Techniczny (ST)*
- Paweł Antkowiak - *Zastępca Szefa Technicznego*
- Mirosław Wrześniewski - *Asystent Szefa Technicznego*
- Marek Leliński - *Mechanik samolotowy/balonowy*
- Adam Kulka - *Mechanik samolotowy*
- Piotr Leliński - *Mechanik samolotowy*

Kontakt email do ww. osób:

imię.nazwisko@aeroklub.poznan.pl

BEZPIECZEŃSTWO
W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

WYPADEK LOTNICZY – 966/2010

1) „wypadek” oznacza zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, który w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:

a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:

— przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub

— bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub

— bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń silnika, w przypadku kiedy uszkodzenie ogranicza się do samego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, paneli, klap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małych wgnieceń lub dziur) lub niewielkich uszkodzeń łopat wirnika nośnego, łopat wirnika ogonowego, podwozia oraz tych spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora); lub

c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony;

POWAŻNY INCYDENT – 966/2010

16) „poważny incydent” oznacza incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

INCYDENT – 966/2010

7) „incydent” oznacza zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów;

ZDARZENIE – 376/2014

7) „zdarzenie” oznacza każde związane z bezpieczeństwem wydarzenie, które naraża na niebezpieczeństwo lub które — jeżeli nie podjęto w odniesieniu do niego działań naprawczych lub nie zajęto się nim — mogłoby narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujące się w nim osoby lub jakiekolwiek inne osoby; zdarzenie obejmuje w szczególności wypadek lub poważny incydent;

ZGŁASZANIE ZDARZEŃ LOTNICZYCH

INSTRUKCJA ZARZĄDZANIA BEZPIEZEŃSTWEM SMS

↳ *ZMIANA nr 9 z dnia 10.03.2021*

(UDOSTĘPNIONA NA KOMPUTERZE W POMIESZCZENIU OPERACYJNYM ATO)

Aeroklub Poznański ustanowił systemy zgłaszania zdarzeń lotniczych:

- obowiązkowy;
- dobrowolny (w tym anonimowy).

OBOWIĄZKOWY SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH

Aeroklub Poznański jako Organizacja/Operator i Zarządzający Lotniskami EPPK i EPPG, zobowiązuje:

- osoby wymienione w art. 4 ust. 6 rozporządzenia (UE) 376/2014, a także
- każda inną osobę posiadająca wiedzę na o zdarzeniu

do niezwłocznego zgłaszania zdarzeń wymienionych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 376/2014.

Zdarzenie należy zgłosić do:

Kierownika ds. Bezpieczeństwa lub Kierownika Szkolenia.

(nie później niż w ciągu 72h od zaistnienia zdarzenia)

POWIADAMIANIE PKBWL

Jeżeli zdarzeniem jest wypadek lub poważny incydent, osoba zgłaszająca ma obowiązek dodatkowo powiadomić:

PAŃSTWOWĄ KOMISJĘ BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

↳ *tel. alarmowy: + 48 500 233 233*

ZDARZENIA PODLEGAJACE OBOWIĄZKOWEMU ZGŁOSZANIU

Ogólny wykaz zdarzeń:

- dotyczące eksploatacji statku powietrznego;
- związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego;
- związane ze służbami i obiektami żeglugi powietrznej;
- związane z lotniskami i służbami naziemnymi.

Szczegółowy wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane, podaje rozporządzenie (UE) 2015/1018.

SZCZEGÓŁOWY WYKAZ ZGŁASZANYCH ZDARZEŃ – 2015/1018

1. OPERACJE LOTNICZE

1.1. **Przygotowanie lotu**

1) Korzystanie z nieprawidłowych danych lub wprowadzanie błędnych danych do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń osiągowych, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób.

2) Przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiedniego ustawodawstwa, włączając w to nieprawidłowe etykiety i nieodpowiednie obchodzenie się z towarami niebezpiecznymi.

1.2. **Przygotowanie statku powietrznego**

1) Niewłaściwy rodzaj paliwa lub zanieczyszczone paliwo.

2) Zaniechanie lub podjęcie błędnych, nieodpowiednich działań w zakresie odladzania i zapobiegania oblodzeniu.

1.3. **Start i lądowanie**

1) Wypadnięcie z drogi kołowania lub drogi startowej.

2) Rzeczywiste lub potencjalne wtargnięcie na drogę kołowania lub na drogę startową.

3) Wtargnięcie do strefy końcowego podejścia i startu (FATO).

4) Każdy przerwany start.

5) Niezdolność do osiągnięcia wymaganych lub oczekiwanych parametrów podczas startu, przerwanego podejścia do lądowania lub lądowania.

6) Rzeczywisty lub zamierzony start, rzeczywiste lub zamierzone podejście lub lądowanie z nieprawidłowymi ustawieniami konfiguracji.

7) Uderzenie ogonem, łopatą/końcówką skrzydła lub gondoli podczas startu lub lądowania..

8) Kontynuowanie podejścia niezgodnie z kryteriami ustabilizowanego podejścia przewoźnika lotniczego.

9) Kontynuowanie podejścia według wskazań przyrządów poniżej opublikowanych wartości minimalnych przy niedostatecznej widzialności punktów odniesienia.

10) Lądowanie zapobiegawcze lub przymusowe.

11) Krótkie i długie lądowanie.

12) Twarde lądowanie.

1.4. **Dowolna faza lotu**

1) Utrata sterowania.

2) Odejście od normalnych warunków eksploatacji, przekroczenie normalnego pochylenia lub przechylenia, lub prędkość lotu niedostosowana do warunków.

3) Przekroczenie nakazanego poziomu lotu.

4) Zadziałanie jakiegokolwiek systemu zabezpieczenia obwiedni osiągów, w tym ostrzeżenie przed przeciągnięciem, wibratora drążka sterowego, odpychacza drążka sterowego i automatycznych zabezpieczeń..

5) Niezamierzone odchylenie od zamierzonej linii drogi lub nakazanej linii drogi o najniższą z wartości: dwukrotnej dokładności nawigacji lub 10 mil morskich.

6) Przekroczenie ograniczenia określonego w instrukcji użytkowania w locie statku powietrznego.

7) Operacje przy nieprawidłowych ustawieniach wysokościomierza.

8) Znalezienie się w strumieniu gazów wylotowych silnika odrzutowego lub w strumieniu zawirnikowym i strumieniu zaśmigłowym, które stworzyły lub mogłyby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

9) Błędna interpretacja trybu automatycznego lub jakichkolwiek informacji dostarczanych załodze lotniczej, która stworzyła lub mogłaby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

1.5. **Inne rodzaje zdarzeń**

1) Niezamierzone zwolnienie ładunku lub innego wyposażenia przewożonego na zewnątrz.

2) Utrata orientacji sytuacyjnej (z uwzględnieniem orientacji środowiskowej, orientacji dotyczącej trybu i działania systemu, utrata orientacji przestrzennej i horyzontu czasowego).

3) Każdy przypadek, w którym możliwości i ograniczenia człowieka bezpośrednio przyczyniły się lub mogłyby się przyczynić do spowodowania wypadku lub poważnego incydentu.

2. ZDARZENIA TECHNICZNE

2.1. **Konstrukcja i systemy**

1) Utrata jakiejkolwiek części strukturalnej statku powietrznego podczas lotu.

2) Utrata działania systemu.

3) Utrata redundancji systemu.

4) Wyciek jakiegokolwiek płynu powodujący wystąpienie zagrożenia pożarowego oraz stwarzający możliwości groźnego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego lub który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób.

5) Nieprawidłowe działanie lub usterki układu paliwowego, które miały wpływ na dopływ lub dystrybucję paliwa.

6) Nieprawidłowe działanie lub usterka któregokolwiek z systemów wskaźników jeśli powoduje przekazanie załodze mylących informacji.

7) Nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania lotem, takie jak asymetryczne lub zablokowane urządzenia sterowania lotem (np. dotyczące siły nośnej (klapy/sloty), siły oporu (spoilery), kontroli położenia przestrzennego (lotki, stery wysokości, ster kierunku)).

2.2. **Napęd (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz pomocnicze źródła zasilania (APU)**

1) Awaria lub istotna usterka jakiejkolwiek części lub sterowania śmigłem, wirnikiem lub zespołem napędowym.

2) Uszkodzenie lub awaria wirnika nośnego/ogonowego lub przekładni, lub systemów równoważnych.

3) Zgaśnięcie, wyłączenie w trakcie lotu któregokolwiek z silników lub pomocniczego źródła zasilania (APU), kiedy jest on wymagany (np. ETOPS (operacje o wydłużonym zasięgu wykonywane samolotami dwusilnikowymi), MEL (wykaz wyposażenia minimalnego)).

4) Przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych silnika, w tym przekroczenie prędkości obrotowej lub niemożność regulacji obrotów jakiegokolwiek elementu wysokoobrotowego (np. APU, urządzenia do dokonywania rozruchu w powietrzu, kompresora klimatyzatora, turbiny powietrznej, śmigła lub wirnika).

5) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie jakiejkolwiek części silnika, zespołu napędowego, APU lub przekładni powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:

   a) system rewersu ciągu nie działa zgodnie z ustawieniem;

   b) nie można sterować mocą, ciągiem lub obrotami (obrotami na minutę);

   c) odpadnięcie podzespołów lub odłamków.

3. WSPÓŁDZIAŁANIE ZE SŁUŻBAMI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ (ANS) ORAZ ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM (ATM)

1) Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa.

2) Długotrwała utrata łączności z organem służb ruchu lotniczego (ATS) lub ATM.

3) Sprzeczne instrukcje wydawane przez różne organy ATS mogące doprowadzić do utraty separacji.

4) Błędna interpretacja komunikatów radiowych, która stworzyła lub mogłaby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

4. SYTUACJE AWARYJNE I INNE SYTUACJE KRYTYCZNE

1) Każdy przypadek prowadzący do zgłoszenia stanu zagrożenia („MAYDAY" lub „PAN call").

2) Wszelkie przypadki spalania się, topienia, dymu, oparów, wyładowań łukowych, przegrzania, pożaru lub wybuchu.

3) Zanieczyszczone powietrze w kabinie załogi lotniczej lub w przedziale pasażerskim, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

4) Niezastosowanie przez załogę lotniczą lub personel pokładowy, w celu przeciwdziałania awarii, odpowiedniej procedury innej niż normalna lub procedury awaryjnej.

5) Użycie jakiegokolwiek wyposażenia awaryjnego lub procedury innej niż normalna (ang. *non-normal procedure*) mających wpływ na osiągi podczas lotu lub lądowania.

6) Nieprawidłowe działanie jakiegokolwiek systemu bądź wyposażenia awaryjnego lub ratowniczego, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.

7) Niekontrolowane ciśnienie w kabinie.

8) Krytycznie mała ilość paliwa lub ilość paliwa w miejscu docelowym poniżej wymaganej końcowej rezerwy paliwa.

9) Jakiekolwiek użycie przez załogę pokładowego systemu zasilania tlenem..

10) Niezdolność któregokolwiek członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego do działania powodująca zmniejszenie liczby członków załogi lub personelu poniżej minimalnej certyfikowanej liczby.

11) Zmęczenie załogi, mające wpływ lub potencjalnie mające wpływ na jej zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.

5. ŚRODOWISKO ZEWNĘTRZNE I WARUNKI METEOROLOGICZNE

1) Kolizja lub nieomal kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą ([1]).

2) Wystąpienie sygnalizacji RA (Resolution Advisory) pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (Airborne Collision Avoidance System — ACAS).

3) Zadziałanie systemu ostrzegania o prawdziwej kolizji z ziemią, np. ostrzeżenia GPWS (system ostrzegania o bliskości ziemi)/TAWS (system ostrzegania przed zbyt niskim lotem).

4) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym zderzenie z ptakiem.

5) Uszkodzenie przez obcy obiekt/odłamki (FOD).

6) Nieoczekiwanie napotkany zły stan nawierzchni drogi startowej.

7) Napotkanie turbulencji w śladzie aerodynamicznym.

8) Ingerencja wobec statku powietrznego będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, świateł wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.

9) Uderzenie pioruna, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.

10) Wejście w strefę opadu gradu powodujące uszkodzenia statku powietrznego lub utratę, czy nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.

11) Wejście w strefę silnej turbulencji lub innych warunków, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym lub konieczność przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po zakończeniu lotu, podczas którego wystąpiła turbulencja.

12) Wejście w strefę znaczącego uskoku wiatru lub burzy, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób na jego pokładzie lub jakichkolwiek innych osób.

13) Wejście w strefę oblodzenia powodujące trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego lub utratę, czy nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.

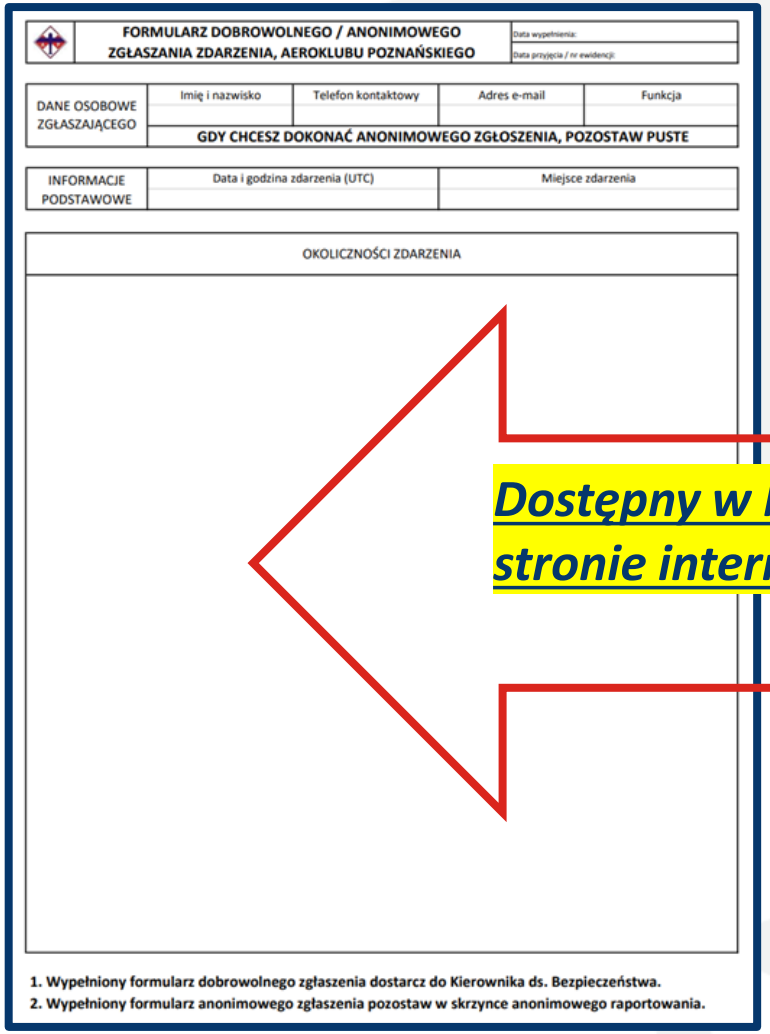
DOBROWOLNY SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH

Aeroklub Poznański ustanowił system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń, który służy do gromadzenia:

- szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w ***systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń;***
- innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

Zgłoszenia można także dokonać anonimowo.

FORMULARZ DOBROWOLNEGO SYSTEMU ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH



	FORMULARZ DOBROWOLNEGO / ANONIMOWEGO ZGŁASZANIA ZDARZENIA, AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO	Data wypełnienia: Data przyjęcia / nr ewidencji:

DANE OSOBOWE ZGŁASZAJĄCEGO	Imię i nazwisko	Telefon kontaktowy	Adres e-mail	Funkcja
	GDY CHCESZ DOKONAĆ ANONIMOWEGO ZGŁOSZENIA, POZOSTAW PUSTE			

INFORMACJE PODSTAWOWE	Data i godzina zdarzenia (UTC)	Miejsce zdarzenia

OKOLICZNOŚCI ZDARZENIA

1. Wypełniony formularz dobrowolnego zgłaszenia dostarcz do Kierownika ds. Bezpieczeństwa.
2. Wypełniony formularz anonimowego zgłaszenia pozostaw w skrzynce anonimowego raportowania.

Dostępny w budynku administracyjnym oraz na stronie internetowej Aeroklubu Poznańskiego

(„Download” -> „Bezpieczeństwo”)

KULTURA BEZPIECZEŃSTWA

JUST CULTURE – polityka, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karani 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 powodujących szkody.

W Aeroklubie Poznańskim kultura bezpieczeństwa jest szeroko promowana.

OCHRONA ŹRÓDŁA INFORMACJI

Pracownicy, 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.

OCHRONA ŹRÓDŁA INFORMACJI

Ochrona nie ma zastosowania do którejkolwiek z następujących sytuacji:

- przypadków umyślnego naruszenia przepisów;
- 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.

BIULETYN BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

Zapoznanie się z treścią Biuletynów Bezpieczeństwa Lotniczego, wydawanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, jest wymagane dla:

- Członków sekcji specjalnościowych;
- Instruktorów ATO.

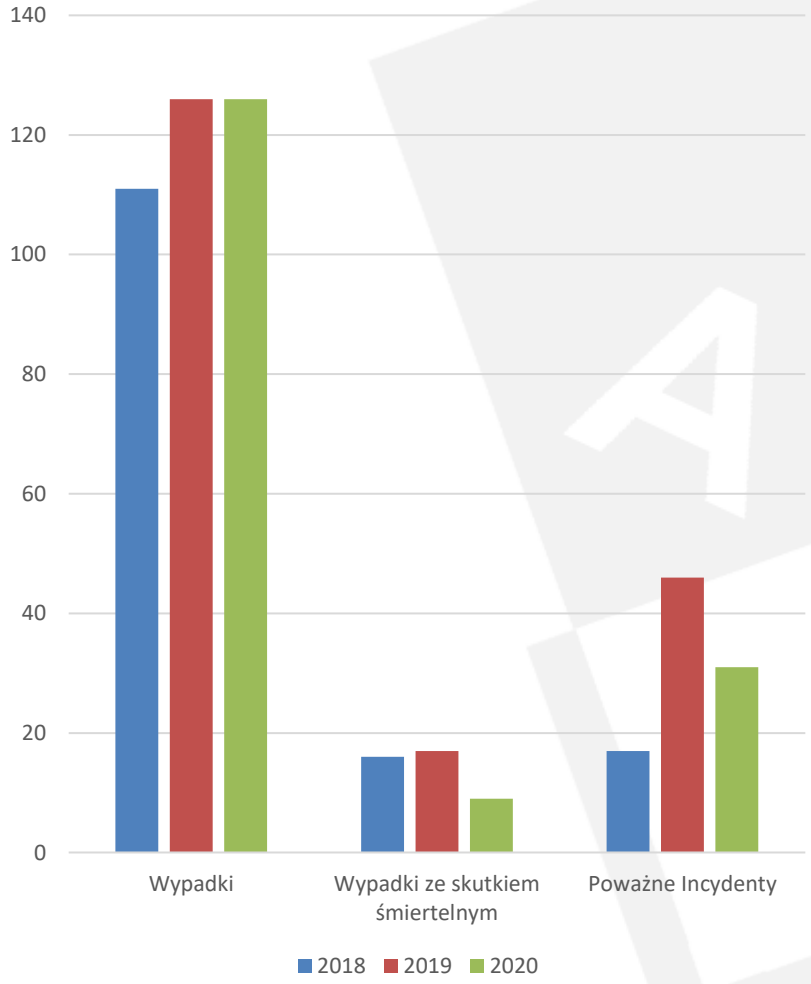
Biuletyny bezpieczeństwa ULC - ULC

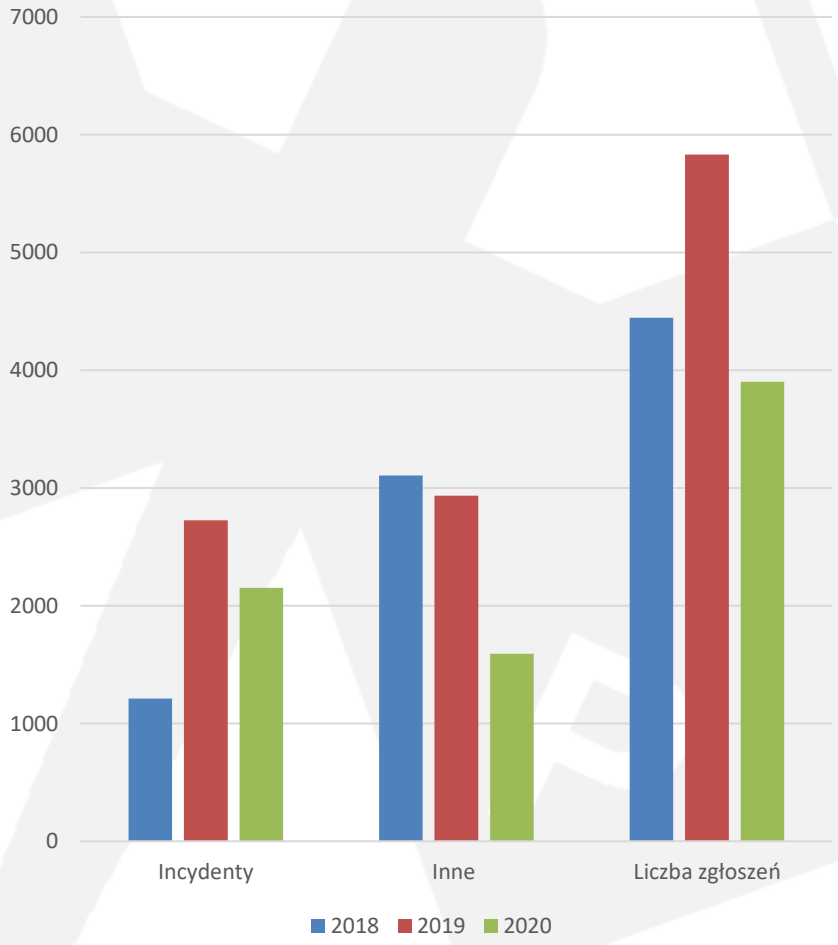
ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA ZA ROK 2020

STASTYKA ZDARZEŃ

	Klasyfikacja				Inne	Zgłoszeń
	Wypadki	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym	Poważne Incydenty	Incydenty		
2003	93	14	2	108	-	203
2016	148	21	30	2208	834	3221
2017	91	9	28	1305	1920	3344
2018	111	16	17	1213	3106	4447
2019	126	17	46	2725	2935	5832
2020	**126**	**9**	**31**	**2153**	**1592**	**3902**

STASTYKA ZDARZEŃ





STASTYKA ZDARZEŃ

WYKONYWANIE ZADAŃ STATUTOWYCH PKBWL w 2020 r.

Do 31.12.2020 r. zgłoszono i sklasyfikowano poprzez CBZ:

KLASA ZDARZEŃ ORAZ KATEGORIE SP:	LICZBA ZDARZEŃ OGÓŁEM:	BADANE PRZEZ: PKBWL,	KOMISJE INNYCH KRAJÓW,	UŻYTKOWNIKÓW POD NADZOREM PKBWL
Wypadki lotnicze łącznie:	**- 126**	**(48 – PKBWL/7 – Odst.**	**19 – Komisja innego kraju**	**47– Użytkownik pod nadzorem PKBWL)**
- samoloty MTOM > 2250	- 3	(0 – PKBWL,	3– Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- samoloty MTOM ≤ 2250	- 17	(12 – PKBWL,	3–Komisja Hiszpanii/Portugalii,	2– Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowce MTOM > 2250	- 0	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowce MTOM ≤ 2250	- 3	(2 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	1– Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- samoloty ULM	- 14	(9 – PKBWL/1 Odst.	2 – Komisja RPA, Litwy	1– Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowce ULM	- 1	(1 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- szybowce	- 26	(6 – PKBWL,	10 – Komisja innego kraju,	10 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- motoszybowce/szybowce z napędem	- 1	(0 – PKBWL/1 Odst.	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- wiatrakowce	- 2	(1 – PKBWL/1 Odst.	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- motolotnie/motoparalotnie	- 8	(6 – PKBWL/	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- paralotnie i paralotnie z napędem	- 19	(10 – PKBWL/4 Odst.	1 – Komisja Irlandii,	4 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- spadochrony	- 32	(1 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	29 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
Poważne incydenty łącznie:	**- 31**	**(17 – PKBWL,**	**0 – Komisja innego kraju,**	**10 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)**
- samoloty MTOM > 2250	- 4	(3 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- samoloty MTOM ≤ 2250	- 17	(8 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	6 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowce MTOM > 2250	- 0	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowce MTOM ≤ 2250	- 1	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	1 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- szybowce	- 5	(2 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	3 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- samoloty ULM	- 4	(4 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
Incydenty łącznie:	**2153**	**(15– PKBWL/2 – Odst.,**	**1 – Komisja innego kraju,**	**122 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)**
- samoloty MTOM > 2250	- 1213	(2 – PKBWL,	1 – Komisja innego kraju,	33 – Użytkownik pod nadzoremPKBWL)
- samoloty MTOM ≤ 2250	- 467	(4 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	57 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- samoloty ULM	- 40	(5 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	7 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowceMTOM > 2250	- 94	(1 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	3 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- śmigłowce MTOM ≤ 2250	- 51	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	5 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- wiatrakowce	- 7	(0 – PKBWL/1 Odst,	0 – Komisja innego kraju,	2 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- szybowce	- 39	(1 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	13– Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- motoszybowce	- 3	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- balony	- 2	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- paralotnie i paralotnie z napędem	- 15	(1 – PKBWL/1Odst.	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- motolotnie i motoparalotnie	- 6	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	0 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- spadochrony	- 49	(1 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	1– Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- bez udziału SP (lotniskowe, symulatory, DGR-y, inne)	- 105	(0 – PKBWL,	0 – Komisja innego kraju,	1 – Użytkownik pod nadzorem PKBWL)
- BSP/Drony/modele	**- 60 – łącznie 67** – dodatkowo zgłoszone przez załogi: samolotów 4/2, śmigłowców 0/1			

ZDARZENIA ZGŁOSZONE W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

AEROKLUB POZNAŃSKI – ZDARZENIE 1

Uszkodzenie owiewki kabiny szybowca MDM-1 FOX

- Na okres zimowy zdemontowano szybowiec.
- Kadłub włożono na stojak kadłuba.
- Taśma utrzymująca kadłub zerwała się.
- Szybowiec przewrócił się, w głównej części opierając się na ramie stojaka.

Przed montażem szybowca na stojak, upewnij się że jego stan techniczny pozwala na bezpieczne użytkowanie.

AEROKLUB POZNAŃSKI – ZDARZENIE 2

Nieuprawnione lądowanie na lotnisku EPPG

- Mimo wydanego przez Zarządzającego lotniskiem NOTAMu (informującego o niedostępności lotniska), miało miejsce dwukrotne lądowanie samolotu Tecnam o znakach SP-WIX na lotnisku w Kąkolewie EPPG.
- Samolot lądował przy trwających pracach budowlanych, wykopach ziemnych i obecności ekipy budowlanej.

Podczas planowania lotu na lotnisko w Kąkolewie, upewnij się, że nie występują ograniczenia, lub posiadasz odpowiednie zgody.

AEROKLUB POZNAŃSKI – ZDARZENIE 3

Loty pilota szybowcowego
bez ważnych badań lotniczo lekarskich.

- W okresie od 6 lipca do 23 lipca pilot wykonał 20 lotów w ciągu ośmiu dni lotnych.
- Pilot był świadom, że badania lotniczo lekarskie straciły ważność, oraz jak twierdzi "był pewien, że ważność jego badań jest przedłużona o 4 miesiące zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego”.

AEROKLUB POZNAŃSKI – ZDARZENIE 3 c.d.

Loty pilota szybowcowego
bez ważnych badań lotniczo lekarskich.

- Pilot nie doczytał „Opis środków łagodzących" pkt. 6 "Posiadacz orzeczeń lotniczo-lekarskich wydanych zgodnie z muszą posiadać ważne orzeczenie lotniczo lekarskie bez ograniczeń, z wyjątkiem wzrokowych".

Przed wykonywaniem operacji lotniczych upewnij się, że badania lotniczo-lekarskie są aktualne.

AEROKLUB POZNAŃSKI – ZDARZENIE 4

Awaryjny zrzut tylnej owiewki kabiny

- Na wysokości 600 m w trakcie wykonywania pętli (pozycja pionowa szybowca, w końcowej części pierwszej ćwiartki pętli) nastąpił nieoczekiwany zrzut tylnej owiewki kabiny.

AEROKLUB POZNAŃSKI – ZDARZENIE 4 c.d.

Awaryjny zrzut tylnej owiewki kabiny

- Owiewkę znaleziono rozbitą na pasie startowym.
- Rama owiewki miała dźwignie otwierania kabiny w pozycji 3 cm od pozycji "zamknięta".

Przed lotem, upewnij się że owiewka jest poprawnie zablokowana.

RAPORTY KOŃCOWE WYBRANYCH ZDARZEŃ OPUBLIKOWANE PRZEZ PKBWL

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 2919/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*15.09.2020*	*Lądowisko Goczałkowice-Zdrój*	*Samolot ultralekki Aeroprakt A 32L*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Pilot, po rozpędzeniu samolotu do prędkości około 80 km/h, kiedy próbował oderwać samolot od ziemi zorientował się, że wolant jest zablokowany.
- Przerwał start zmniejszając obroty silnika do minimalnych i rozpoczął hamowanie.
- Pomimo intensywnego hamowania samolot zbyt wolno zmniejszał prędkość.
- W końcowej fazie dobiegu wytoczył się poza pas startowy, zderzył się z ogrodzeniem znajdującym się na przedłużeniu pasa startowego i zatrzymał się.

Przyczyny zdarzenia:

- Pozostawienie założonej zawleczki blokady steru wysokości.
- Niewykonanie listy czynności kontrolnych przed lotem.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1997/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*25.07.2020*	*Wycinki koło Lądowiska Milewo*	*Samolot AT3 R100*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- W trakcie przelotu pilot zaplanował wykonanie niskiego przelotu nad lądowiskiem Milewo.
- Wchodząc z długiej prostej do czwartego zakrętu pilot zauważył szybowiec wykonujący lot do czwartego zakrętu.
- Chcąc uniknąć zderzenia, pilot gwałtownie zwiększył obroty silnika jednocześnie energicznie zaciągając drążek sterowy na siebie.
- Manewr ten doprowadził do dynamicznego przeciągnięcia samolotu, wejścia samolotu w korkociąg i zderzenia z ziemią.
- Szybowiec wylądował bezpiecznie na lądowisku Milewo.

Przyczyny zdarzenia:

- Nienawiązanie łączności radiowej z lądowiskiem.
- Brak dostatecznej obserwacji przestrzeni powietrznej.
- Wykonanie manewru uniku w sposób prowadzący do dynamicznego przeciągnięcia i korkociągu

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1195/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*12.05.2020*	*Lądowisko Milewo*	*Szybowiec SZD-42-2 Jantar 2B*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Start zespołu Job-15 i Jantar 2B z lądowiska Milewo odbywał się w przelotnym opadzie deszczu.
- W trakcie rozbiegu nastąpiło otwarcie i pełne wysunięcie hamulców aerodynamicznych w szybowcu, co uniemożliwiło przejście zespołu na wznoszenie.
- Po minięciu płotu ogradzającego teren lądowiska, pilot szybowca wyczepił się na polecenie dowódcy zespołu.
- Pilot samolotu wykonał krąg bez następstw, a pilot szybowca lądował awaryjnie na wprost na polu znajdującym się na przedłużeniu pasa startowego.
- W końcowej fazie dobiegu szybowiec wytoczył się poza granice pola, co doprowadziło do znacznych uszkodzeń płatowca.

Przyczyny zdarzenia:

- Nieprawidłowe zablokowanie dźwigni hamulców aerodynamicznych przed startem.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1269/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*22.05.2020*	*Lotnisko Mielec*	*Samolot Cessna 152*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Po wykonaniu w sposób poprawny trzech lotów po kręgu uczeń wystartował do czwartego samodzielnego lotu tego dnia.
- Do momentu podejścia do lądowania lot przebiegał prawidłowo.
- Ponieważ po wyjściu na prostą do lądowania uczeń uznał, że samolot ma za dużą wysokość, więc postanowił wykonać lądowanie na klapach wychylonych na 30°.
- Na prostej do lądowania utrzymywał prędkość lotu 65 kt.
- W ocenie instruktora samolot przyziemił się na trzy punkty.
- Po przyziemieniu delikatnie odbił się od pasa startowego.
- Po pierwszym odbiciu nastąpiło drugie wyższe odbicie i kolejne trzecie jeszcze wyższe.
- Po trzecim odbiciu się samolotu od pasa startowego nastąpiło twarde przyziemienia na przednie koło, w wyniku którego wyłamana została goleń przedniego podwozia.

Przyczyny zdarzenia:

- Brak reakcji ucznia-pilota na odbicie się samolotu od pasa startowego.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1403/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*13.06.2020*	*Lotnisko Świebodzice Ciernie*	*Szybowiec GROB – 103 Twin Astir*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Po zapoznaniu się z Instrukcją Użytkowania w Locie szybowca GROB- 103 Twin Astir, pilot uczestniczył w jego zmontowaniu.
- Ponieważ odbywały się szkolne loty samolotowe start wyciągarkowy rozłożony został po południowo-wschodniej stronie oznakowanego pasa startowego.
- Miejsce, z którego pilot miał zamiar wystartować znajdowało się poza wyznaczonym pasem startowym, a trawa miała tam wysokość około 50 cm.
- Do startu pilot wybrał pas trawy o szerokości 3- 4 metry wyjeżdżony przez samochód ciągnący liny.
- Po naprężeniu liny wyciągarkowy zwiększył obroty i rozpoczął się rozbieg.
- Po pierwszej fazie przebiegał on prawidłowo z niewielkim przechyleniem na lewe skrzydło, pilot przeciwdziałał temu wychylając lotki w prawo.
- Kiedy pilot chciał przejść na wznoszenie poczuł, że prawe skrzydło zostało przyhamowane i szybowiec zaczął się gwałtownie odchylać od kierunku startu.
- Szybowiec przemieszczał się po ziemi trawersem z uniesionym do góry lewym skrzydłem a końcówka prawego skrzydła poruszała się po ziemi.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1403/20 c.d.

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*13.06.2020*	*Lotnisko Świebodzice Ciernie*	*Szybowiec GROB – 103 Twin Astir*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Kiedy szybowiec odchylił się o około 30° od kierunku startu oderwał się od ziemi na wysokość 1,5 – 2 m powiększając trawers do około 50°.
- Po chwili wyciągarkowy przerwał ciąg i szybowiec przyziemił się z trawersem na podwozie główne, następnie na kółko ogonowe.
- W chwili zetknięcia się tylnego kółka z ziemią ukręcona została belka ogonowa szybowca.
- Szybowic przemieścił się jeszcze bokiem o około 15 m i zatrzymał się oparty na lewym skrzydle obrócony w prawo o 90° w stosunku do kierunku startu.

Przyczyny zdarzenia:

- Niewyczepienie liny wyciągarkowej w tracie startu po znacznej utracie kierunku.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 228/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*21.01.2020*	*Marki koło Warszawy*	*Samolot Aero AT-3R100*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Załoga kobieca w składzie szkolony pilot z instruktorem-pilotem, wykonywała nocny lot szkolny.
- W trakcie lotu wystąpiło wskazanie szybkiego spadku zawartości lewego zbiornika paliwowego przy niezmiennym poziomie paliwa w prawym zbiorniku.
- Po ok. 32 minutach lotu, wykonawszy zadanie, załoga zdecydowała się zawrócić na lotnisko startu, a po ok. 37 minutach lotu stwierdziła brak korka wlewu prawego zbiornika w skrzydle.
- Stan paliwa w lewym zbiorniku nadal szybko się obniżał i po 51 minutach lotu doszło do zatrzymania silnika.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 228/20 c.d.

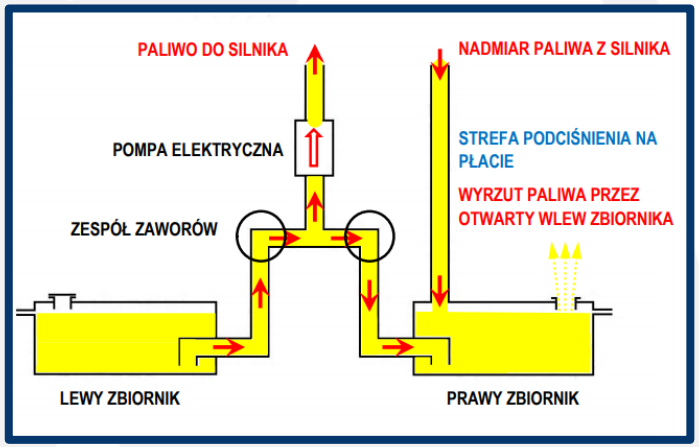
RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*21.01.2020*	*Marki koło Warszawy*	*Samolot Aero AT-3R100*	*0*

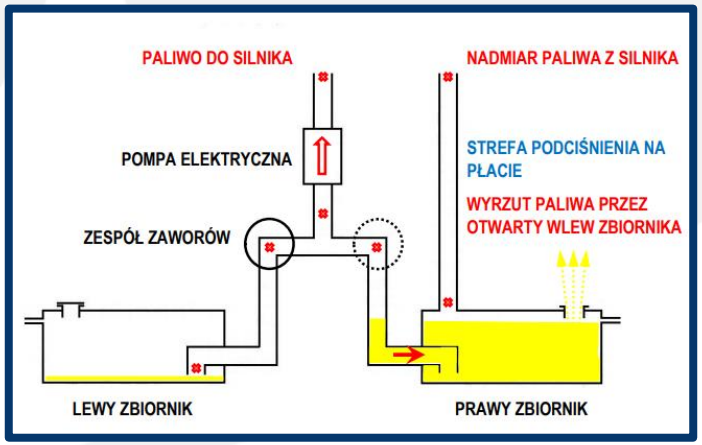
Przebieg zdarzenia:

- Uruchomienie silnika w locie nie powiodło się. Załoga wykonała lądowanie przymusowe w terenie przygodnym po 54 minutach lotu.
- Lądowanie nastąpiło w terenie zalesionym i doszło do rozbicia oraz całkowitego zniszczenia samolotu.

Przyczyny zdarzenia:

- Nieprawidłowe zamknięcie korka wlewu zbiornika paliwowego w prawym skrzydle, prowadzące do jego wypadnięcia, szybkiej utraty paliwa podczas lotu i przerwania pracy silnika bez możliwości jego uruchomienia.



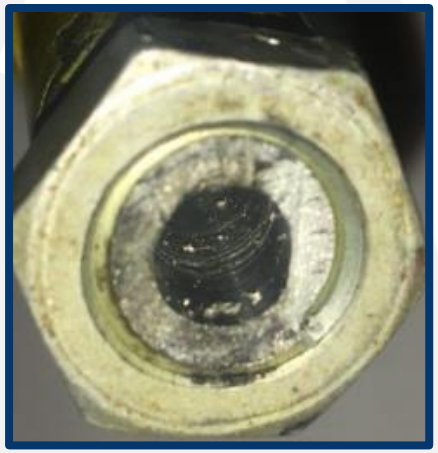


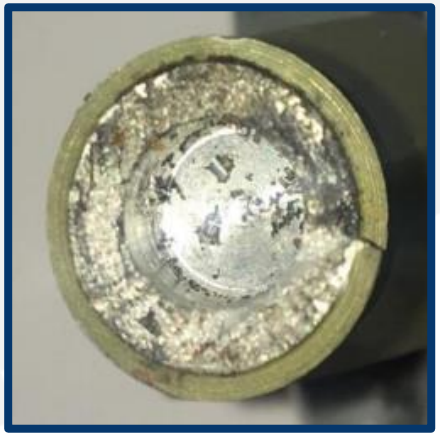
PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1260/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Poważny Incydent	*22.05.2020*	*Lotnisko Kielce-Masłów*	*Samolot PZL-104 Wilga 35A*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Podczas holowania szybowca na pilot samolotu holującego PZL-104 Wilga 35A w trakcie wyszukiwania noszenia termicznego w krążeniu utracił możliwość sterowania lotkami.
- Pilot samolotu holującego przez radio wydał komendę wyczepienia.
- Pilot szybowca wyczepił się na wysokości około 250 m AGL i rozpoczął lot swobodny w kominie termicznym.
- Kierownik lotów przekazał do pilota samolotu informację, aby wykorzystał możliwość sterowania sterem kierunku.
- Pilot samolotu po ustabilizowaniu lotu poziomego podjął decyzję o lądowaniu na lotnisku.
- Lot samolotu oraz lądowanie przebiegło bez zakłóceń.





Przyczyny zdarzenia:

- Zmęczeniowe pęknięcie dolnej końcówki widełkowej lewego popychacza układu sterowania lotkami.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 1610/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Poważny Incydent	*04.07.2020*	*Lądowisko Babięta*	*Samolot ultralekki Aeroprakt A-32*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Podczas lądowania po wykonaniu fazy załamania samolot utracił prędkość i przepadł z niewielkiej wysokości jednocześnie na trzy koła.
- Uderzenie w pas spowodowało złamanie przedniego podwozia, co doprowadziło do oparcia się samolotu przodem kadłuba o ziemię i połamania śmigła.
- Samolot zakończył dobieg na przedniej części kadłuba.

Przyczyny zdarzenia:

- Błąd pilotażu podczas lądowania.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 419/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Poważny Incydent	*07.02.2020*	*Lądowisko Milewo*	*Samolot ultralekki CTLS*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Pilot postanowił wykonać kilka samodzielnych lotów doskonalących po kręgu.
- W kolejnym trzecim locie po kręgu od startu do przyziemienia pilot wykonał lot bez uwag.
- Po przyziemieniu na początku drogi w trakcie dobiegu pilot przystąpił do wyhamowania samolotu i jego zatrzymania tak jak w lotach poprzednich.
- Kiedy pilot użył dźwigni ręcznego hamulca hydraulicznego nie doszło do zmniejszenia prędkości i zatrzymania samolotu.
- Ponieważ powyższa czynność okazała się nieskuteczna, odruchowo z nawyku użył orczyka (wcześniej wykonywał loty na samolotach z hamulcem na orczyku).
- Skutkiem takiego działania była utrata kierunku w lewo około 30 stopni.
- Pilot widząc przed sobą przeszkody postanowił zwiększyć moc silnika w celu wyprowadzenia samolotu w prawo na zbliżony kierunek lądowania, tym samym chcąc ominąć przeszkody terenowe w postaci młodych drzew sadu owocowego.
- Działanie okazało się nieskuteczne i dobieg samolotu zakończył się w młodym sadzie.
- Samolot uległ uszkodzeniom.

PKBWL – RAPORT KOŃCOWY 419/20 c.d.

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Poważny Incydent	*07.02.2020*	*Lądowisko Milewo*	*Samolot ultralekki CTLS*	*0*

Przyczyny zdarzenia:

- Utrata kierunku podczas dobiegu spowodowana nieumiejętnym posługiwaniem się hamulcem podwozia głównego.

RAPORTY WSTĘPNE WYBRANYCH ZDARZEŃ OPUBLIKOWANE PRZEZ PKBWL

PKBWL – RAPORT WSTĘPNY 1693/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*09.07.2020*	*Lądowisko Laszki*	*Szybowiec SZD-50-3 Puchacz*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Uczeń-pilot samodzielnie wystartował do swojego pierwszego w tym dniu lotu.
- Po prawidłowym starcie i przejściu na łagodne wznoszenie uczeń-pilot przeszedł na zbyt strome wznoszenie w wyniku czego przeciągnął szybowiec.
- Szybowiec rozpoczął obrót autorotacyjny w lewo.
- Operator wyciągarki przerywał ciąg.
- Z nieodczepioną liną holowniczą w trakcie próby wyprowadzenia z początkowej fazy autorotacji szybowiec uderzył przodem kadłuba w płytę lądowiska i zatrzymał się obrócony o około 90° w lewo od kierunku startu.
- Uczeń-pilot z poważnymi obrażeniami ciała został przewieziony do szpitala.
- W następstwie zderzenia z ziemią szybowiec został poważnie uszkodzony.

Przyczyny zdarzenia:

- BADANIE TRWA.

PKBWL – RAPORT WSTĘPNY 1766/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*09.07.2020*	*Lotnisko Bydgoszcz*	*Szybowiec SZD-50-3 Puchacz*	*2*

Przebieg zdarzenia:

- Pilot-instruktor oraz uczeń-pilot wykonywali lot szkolny samolotem wielosilnikowym
- Samolot podchodził do lądowania, po zgłoszeniu pozycji na prostej otrzymał zezwolenie na lądowanie, a pilot poprosił o wykonanie lądowania z przyziemieniem (T&Go) lub niski przelot (Low Pass) i otrzymał zezwolenie z wieży kontroli lotów na niski przelot (LowPass).
- Po wykonanym niskim przelocie samolot na małej prędkości i z dużym kątem natarcia skrzydła wykonał odlot z kursem pasa bez wznoszenia.
- Po kilku sekundach i wyraźnych oznakach przeciągnięcia przy małej wysokości lotu samolot wykonał skręt na prawe skrzydło i zderzył się z ziemią.
- W wyniku zderzenia z ziemią samolot uległ całkowitemu zniszczeniu, a załoga poniosła śmierć.

Przyczyny zdarzenia:

- BADANIE TRWA.

PKBWL – RAPORT WSTĘPNY 3656/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*24.11.2020*	*Brzóza*	*Samolot Cessna 150*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- W trakcie briefingu instruktor zwrócił uwagę, aby uczeń-pilot nie wlatywała w chmury.
- Uczeń-pilot utrzymywała wysokość lotu około 1500 ft, kiedy zauważyła, że podstawy chmur obniżają się.
- Włączyła podgrzew gaźnika i obniżyła lot o 400 ft.
- Następnie wyłączyła podgrzew gaźnika i kontynuowała lot zgodnie z planem.
- Po około 20 minutach od startu, na wysokości 1100 ft, uczeń-pilot usłyszała zmianę odgłosu pracy silnika, jednocześnie zauważyła spadek obrotów (z wartości 2300 do 1950 RPM).

PKBWL – RAPORT WSTĘPNY 3656/20 c.d.

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*24.11.2020*	*Brzóza*	*Samolot Cessna 150*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Zgłosiła do FIS EPWA problem z silnikiem oraz zamiar lądowania w terenie przygodnym.
- W trakcie lądowania awaryjnego samolot skapotował.
- Podczas oględzin samolotu na miejscu zdarzenia ustalono, że dźwignia podgrzewu gaźnika znajdowała się w pozycji „zamknięty”.
- Silnik samolotu w momencie zderzenia nie pracował.

Przyczyny zdarzenia:

- BADANIE TRWA.

INFORMACJE O WYBRANYCH ZDARZENIACH OPUBLIKOWANE PRZEZ PKBWL

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1492/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*23.06.2020*	*Lotnisko Kielce-Masłów*	*Szybowiec SZD-38A Jantar 1*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Pilot wykonywał kolejny, trzeci w tym dniu start za wyciągarką.
- Podczas rozbiegu szybowiec zahaczył skrzydłem o ziemię i zaczął tracić kierunek w prawo.
- Pilot nie przerwał startu, nie wyczepił liny wyciągarkowej.
- Szybowiec wzniósł się w powietrze na wysokość 10-20 m.
- Operator wyciągarki obserwując szybowiec zauważył, że znajduje się on w nietypowym położeniu, przerwał ciąg i odciął linę wyciągarkową.
- Szybowiec zderzył się z ziemią prawym skrzydłem a następnie kadłubem i lewym skrzydłem, w wyniku czego został całkowicie zniszczony

Przyczyny zdarzenia:

- Spóźniona reakcja pilota na utratę równowagi poprzecznej podczas rozbiegu.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 3435/20

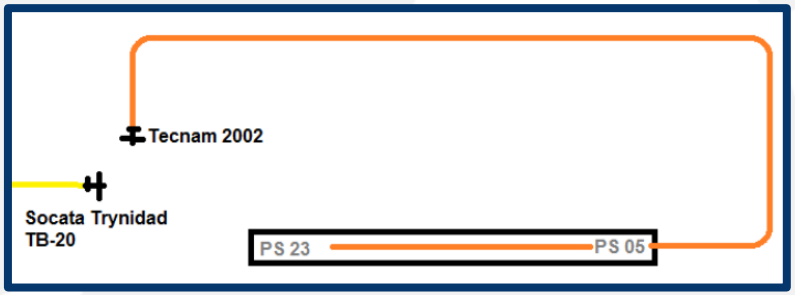
RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Poważny Incydent	*25.10.2020*	*Lotnisko Katowice Muchowiec*	*Samoloty Tecnam 2002 JF Socata Trynidad TB-20*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Na lotnisku z pasa startowego 23 odbywały się loty po lewym kręgu.
- Swój dolot do lotniska zgłosił pilot samolotu Socata.
- Instruktor wykonujący loty szkolne samolotem Tecnam przekazał informację o sytuacji ruchowej na lotnisku.
- Pilot Socaty zgłosił, że będzie lądował na kierunku pasa 05, ponieważ na kierunku 23 w lądowaniu będzie mu przeszkadzało słońce świecące w oczy.
- Instruktor zwrócił mu uwagę, że będzie lądował na kierunku przeciwnym do obowiązującego.
- Pilot samolotu Socata potwierdził swoje zamiary.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 3435/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Poważny Incydent	*25.10.2020*	*Lotnisko Katowice Muchowiec*	*Samoloty Tecnam 2002 JF Socata Trynidad TB-20*	*0*



Przebieg zdarzenia:

- Kilka minut później, kiedy samolot Tecnam był po trzecim zakręcie, instruktor zauważył z prawej strony samolot lecący na tej samej wysokości z kursem.
- Instruktor gwałtownie zwiększył wysokość lotu i po minięciu samolotu Socata wylądował na pasie 23.
- Pilot samolotu Socata, po upewnieniu się, że wszystkie latające wcześniej samoloty są na ziemi, wykonał lądowanie na pasie 05.

Przyczyny zdarzenia:

- Braku analizy informacji o ruchu nadlotniskowym i złej obserwacji przestrzeni, w której odbywały się loty po kręgu przez pilota Socaty.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1492/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*12.05.2020*	*Lądowisko Bełchatów-Kołduny*	*Szybowiec SZD-48-3 Jantar 3*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Pilot wykonywał lot termiczny na szybowcu.
- Podejście do lądowania i lądowanie przebiegało prawidłowo.
- Przyziemienie nastąpiło w połowie pasa i szybowiec nie zdołał wyhamować przed przeszkodą, przyczepą szybowcową, znajdującą się na końcu pasa.
- Szybowiec uderzył prawym skrzydłem w przyczepę, co spowodowało niewielkie uszkodzenie krawędzi natarcia.

Przyczyny zdarzenia:

- Obliczenie do lądowania z przelotem i zbyt późne przyziemienie.
- Niepełne otwarcie hamulców aerodynamicznych spowodowane ograniczeniem ruchu lewej ręki przez zbyt obszerne ubranie zimowe.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 3094/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*25.09.2020*	*Lotnisko Pobiednik Wielki*	*Szybowiec SZD-9 bis 1E Bocian*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Po przygotowaniu naziemnym instruktor pilot szybowcowy wraz z uczniem zajęli miejsca w kabinie szybowca.
- Po podpięciu liny wyciągarkowej w trakcie wykonywania czynności przedstartowych instruktor stwierdził, że ster głębokości wychyla się w niepełnym zakresie.
- Uznał, że szybowiec jest niezdatny do lotu, w związku z czym wyczepił linę i powiadomił o zaistniałej sytuacji mechanika szybowcowego.
- Mechanicy organizacji obsługowej wykonali przegląd szybowca i stwierdzili, że popychacz napędu steru wysokości został zablokowany zatyczką od długopisu, która znajdowała się w sterownicy sterowania lotkami na wysokości drążka sterowego w drugiej kabinie.
- Po usunięciu zatyczki stwierdzono, że układ sterowania szybowcem działa poprawnie.

Przyczyny zdarzenia:

- Przypadkowe pozostawienie przedmiotu zatyczki długopisu w kabinie szybowca.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1843/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*13.07.2020*	Lotnisko Gliwice	Szybowiec SZD-9 bis 1E Bocian	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Odbywały się szkolne loty szybowcowe po starcie za wyciągarką.
- Instruktor z uczniem wykonał start na naukę postępowania w sytuacjach szczególnych i awaryjnych.
- Zadanie polegało na przerwaniu ciągu na uzgodnionej z operatorem wyciągarki wysokości około 30 metrów, wyczepieniu liny i po zabezpieczeniu prędkości wykonania przez ucznia lądowania na kierunku startu.
- Ponieważ ciąg wyciągarki został przerwany przez operatora na wysokości około 60-70 metrów, instruktor przejął stery i rozpoczął podejście do lądowania na wprost.
- Otworzył hamulce aerodynamiczne i wykonał ślizg w celu zmniejszenia wysokości. Instruktor ocenił jednak, że profil podejścia do lądowania nie wskazuje, że po przyziemieniu na wprost szybowiec zakończy dobieg na lotnisku.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1843/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*13.07.2020*	*Lotnisko Gliwice*	*Szybowiec SZD-9 bis 1E Bocian*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- W związku z tym w końcowej fazie lotu instruktor wykonał płaski zakręt w lewo, aby po lądowaniu szybowiec nie wytoczył się poza pas startowy.
- W zakręcie lewe skrzydło szybowca zetknęło się z ziemią. Następnie szybowiec przyziemił z trawersem i zatrzymał się na płycie lotniska.
- W trakcie lądowania uszkodzona została listwa brzegowa lewego skrzydła.

Przyczyny zdarzenia:

- Podjęcie próby lądowania na wprost z niewłaściwej wysokości po przerwanym ciągu.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1067/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*09.04.2020*	*Lotnisko Pobiednik*	*Samolot Cessna 152*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Po lotach uczeń zakołował na miejsce postoju przed hangarem i wyłączył silnik.
- Następne loty instruktor miał wykonywać z innym uczniem-pilotem.
- Ponieważ zaistniała konieczność tankowania samolotu, na przednią goleń podwozia założono dyszel (tzw. „wodzidło”) ułatwiające manewrowanie samolotem w trakcie przepychania go pod stację paliw.
- Po uzupełnieniu paliwa uczeń-pilot pod nadzorem instruktora wykonał przegląd przedlotowy.
- Po gotowości samolot wystartował do lotu.
- Po starcie samolotu pracownik Aeroklubu zauważył leżący na drodze kołowania dyszel („wodzidło”) ze śladami uszkodzenia mechanicznego. Przekazał tę informację Kierownikowi, który drogą radiową nakazał załodze, aby przerwała wykonywanie zadania.
- Po locie wykonano przegląd samolotu i stwierdzono uszkodzenie końcówek łopat śmigła.

Przyczyny zdarzenia:

- Niewłaściwe wykonanie przeglądu przedlotowego przez załogę.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1357/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*06.06.2020*	*Lotnisko Aleksandrowice*	*Samolot Jak 12M*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Od godzin popołudniowych, wykonywane były loty związane z wyrzucaniem skoczków spadochronowych.
- Po wykonaniu ósmego wylotu pilot wylądował na pasie 09. Następnie skołował przed „kwadrat spadochronowy", celem podjęcia skoczków i wykonania następnego lotu.
- Po wejściu skoczków do kabiny, pilot samolotu uzyskał zgodę od kierującego skokami na kołowanie do progu pasa 09.
- Po przekołowaniu około 100 metrów doszło do uderzenia prawym skrzydłem samolotu w ciągnik z kosiarką, który kosił trawę na lotnisku.

Przyczyny zdarzenia:

- Kołowanie na wprost, samolotem z tylnym kółkiem, powodującym ograniczoną widoczność z kabiny.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 2355/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Wypadek	*13.08.2020*	*Lotnisko Dajtki*	*Szybowiec SZD-51 Junior*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Uczeń - pilot miała wykonać lot treningowy, termiczny ze startem za samolotem holującym.
- Podczas rozbiegu zespołu szybowiec oderwał się od ziemi, po czym gwałtownie obniżył lot i uderzył kołem podwozia głównego w płytę lotniska.
- Następnie ponownie się oderwał i uderzył w płytę lotniska pod większym kątem, co spowodowało oderwanie się osłony kabiny.
- Szybowiec po raz kolejny oderwał się od ziemi, a uczeń – pilot wyczepiła linę holowniczą.
- Szybowiec pod kątem ok 15-20 stopni uderzył w płytę lotniska z utratą kierunku ok. 45 stopni w lewo i dokończył dobieg zatrzymując się na środku pasa startowego.

Przyczyny zdarzenia:

- Zbyt gwałtowne oddanie drążka sterowego od siebie i aby nie uderzyć ponownie w ziemię, nerwowe i gwałtownie pociągnięcie drążka na siebie, w czasie startu szybowca za samolotem holującym.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 2221/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*06.08.2020*	*Lądowisko Świdnik*	*Samolot Cessna 152*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Z lądowiska wystartował uczeń-pilot do samodzielnego lotu po trasie.
- Lot odbywał się pod nadzorem instruktora.
- Około 1 minuty po zakończeniu wznoszenia, uczeń zameldował przez radio o spadku obrotów i nierównej pracy silnika oraz zgłosił zamiar lądowania zapobiegawczego.
- Uczeń-pilot znajdował się na wysokości około 2000ft, obroty silnika w locie poziomym wynosiły około 2100 RPM i spadły do 1500 RPM, a po przesunięciu dźwigni w pozycję obrotów startowych obroty wzrosły do około 2000 RMP.
- Temperatura powietrza na ziemi wynosiła około 23°C, temperatura punktu rosy wynosiła około 11°C, podgrzew gaźnika był wyłączony. W trakcie podejścia do lądowania uczeń-pilot włączył podgrzew gaźnika.
- Lądowanie zapobiegawcze odbyło się bez następstw.
- Po locie wykonano przegląd samolotu, sprawdzono czystość paliwa, wykonano próbę silnika oraz lot próbny samolotu, parametry pracy silnika były w normie.

Przyczyny zdarzenia:

- Oblodzenie gaźnika.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1263/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*22.05.2020*	*Lądowisko Piła*	*Szybowiec Twin Astir Trainer*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Uczeń-pilot miał wykonać dwa samodzielne loty po kręgu pod nadzorem instruktora z ziemi. Lot przebiegał normalnie i bez zastrzeżeń.
- Po wyjściu na prostą uczeń-pilot oddał drążek sterowy zabezpieczając prędkość ok. 120-125 km/h po czym otworzył pełne hamulce aerodynamiczne.
- Po kilku chwilach uczeń-pilot ocenił, że ścieżka schodzenia jest trochę za stroma i grozi mu niedolot, dlatego przymknął nieznacznie hamulce aerodynamiczne.
- Następnie zaobserwował spadek prędkości, która wynosiła ok. 110 km/h i dlatego oddał lekko drążek sterowy, aby zwiększyć prędkość do ok. 115-120 km/ h.
- Reakcja szybowca, który przeszedł do lotu nurkowego zaskoczyła ucznia-pilota.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 1263/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*22.05.2020*	*Lądowisko Piła*	*Szybowiec Twin Astir Trainer*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Uczeń-pilot zareagował ściągnięciem drążka sterowego do siebie, lecz około 100 metrów przed pasem szybowiec uderzył centralnym kołem nawierzchni trawiastej, po czym odbił się na wysokość ok. 5-7 metrów, utrzymując wciąż prędkość na tyle dużą, aby dolecieć kolejne 100 m do planowanego miejsca przyziemienia.
- Sprawność sterów pozwalała kontrolować lot od wybicia do ponownego kontaktu z płytą lotniska i przeprowadzić normalne lądowanie.
- W wyniku zderzenia z ziemia nastąpiło uszkodzenie podwozia głównego.

Przyczyny zdarzenia:

- Nieprawidłowe poprawienie wysokiego wyrównania.

PKBWL – INFORMACJA O ZDARZENIU 603/20

RODZAJ ZDARZENIA	DATA ZDARZENIA	MIEJSCE ZDARZENIA	STATEK POWIETRZNY	OFIARY ŚMIERTELNE
Incydent	*17.02.2020*	*Lotnisko Leszno*	*Szybowiec Tecnam P2002*	*0*

Przebieg zdarzenia:

- Uczeń-pilot pochodzenia wykonywał lot szkolny w ramach budowania nalotu.
- Uczeń-pilot po opuszczeniu strefy ATZ lotniska EPLS nie zmienił częstotliwości na FIS Poznań i wykonywał lot bez łączności.
- W trakcie lotu zostały naruszone aktywne MRT.
- W związku z naruszeniem MRT zostały wstrzymane operacje z lotniska EPKS na około 20 minut.
- Wielokrotne próby nawiązania kontaktu radiowego nie powiodły się i dopiero inny samolot nawiązał kontakt z samolotem SP-WIX na częstotliwości lotniska EPLS.
- Pilot nawiązał kontakt z FIS Poznań i opuścił aktywne MRT, następnie został skierowany na lotnisko EPPO gdzie bezpiecznie wylądował.

Przyczyny zdarzenia:

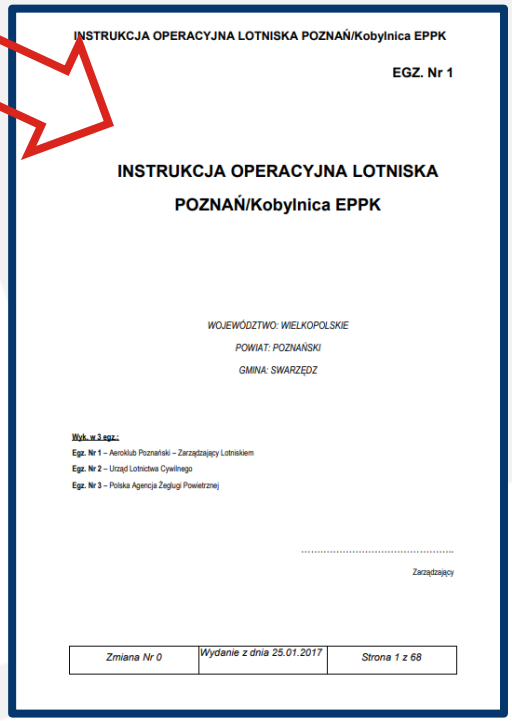
- Nie nawiązanie przez pilota łączności z FIS Poznań.

OGÓLNE ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW

DOKUMENTACJA

Zasady organizacji lotów na lotniskach opisują poniższe dokumenty:

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



INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA POZNAŃ/Kobylnica EPPK

EGZ. Nr 1

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

POZNAŃ/Kobylnica EPPK

WOJEWÓDZTWO: WIELKOPOLSKIE

POWIAT: POZNAŃSKI

GMINA: SWARZĘDZ

Wyk. w 3 egz.:

Egz. Nr 1 – Aeroklub Poznański – Zarządzający Lotniskiem

Egz. Nr 2 – Urząd Lotnictwa Cywilnego

Egz. Nr 3 – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

.....

Zarządzający

Zmiana Nr 0	*Wydanie z dnia 25.01.2017*	*Strona 1 z 68*

WAŻNE INFORMACJE

- Wymagana obowiązkowa łączność wszystkich statków powietrznych wykonujących loty,
- Należy startować zawsze z początku drogi startowej - nie skracać dostępnej długości,
- Należy zajmować pas zawsze w gotowości do startu - unikać długiego postoju po zajęciu pasa,
- Nie należy kołować zbyt blisko statków powietrznych lub innych przeszkód,
- Ustawiając samolot/śmigłowiec po skończonym locie należy uważać, aby nie narażać innych statków powietrznych, ludzi będących w pobliżu oraz pojazdów na parkingu, na działanie strumienia zaśmigłowego.

PROCEDURY ŁĄCZNOŚCI

NIE ZAKŁÓCAĆ ŁĄCZNOŚCI

Podczas startu szybowca;

- Za wyciągarką – do momentu wyczepienia;
- Za samolotem – do momentu oderwania się od ziemi.

OGRANICZYĆ ŁĄCZNOŚĆ DO NIEZBĘDNEGO MINIMUM

Podczas wykonywanych lotów akrobacyjnych.

PLAN DZIAŁAŃ W SYTUACJACH AWARYJNYCH

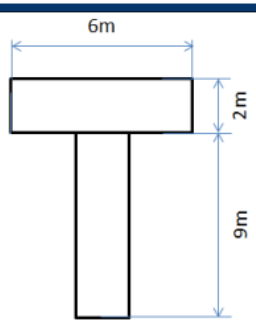
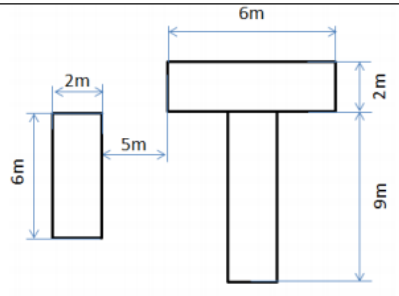
Każda osoba, która znalazła się w posiadaniu informacji o zaistnieniu zdarzenia lub sytuacji awaryjnej powinna podjąć niezwłocznie następujące działania:

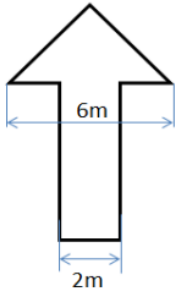
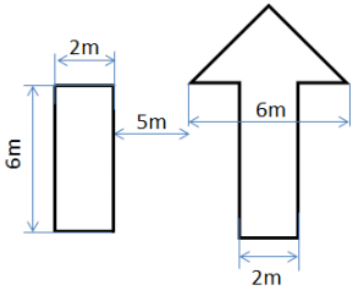
- Jeśli nastąpiło bezpośrednie zagrożenie życia, należy obowiązkowo powiadomić służby ratownicze;
- Jeśli to możliwe powiadomić osoby odpowiedzialne za prowadzenie działań.
  (Kierownika ds. Bezpieczeństwa; Kierownika Szkolenia; Kierownika Odpowiedzialnego)

Plan Działania w Sytuacjach Awaryjnych stanowi załącznik do Instrukcji Zarządzania Bezpieczeństwem SMS.

ZNAKI NAZIEMNE ROZKŁADANE PODCZAS LOTÓW SZKOLNYCH

- Wystawione znaki pokazują obowiązkowy kierunek startów i lądowań.

	Lądowanie lub start należy wykonywać z **PRAWEJ** strony litery **T.**
	Lądowanie lub start należy wykonywać z **LEWEJ** strony litery **T.**

	Lądowanie szybowcem należy wykonywać z **PRAWEJ** strony **strzały.**
	Lądowanie szybowcem należy wykonywać z **LEWEJ** strony **strzały.**

EPPK – POZNAŃ/KOBYLNICA
LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO

PRZEPISY LOTÓW

Lotnisko dopuszczone jest tylko do wykonywania lotów VFR:

- W DZIEŃ;
- W NOCY.

(dla statków powietrznych o całkowitej masie startowej [MTOW] do 6500 kg)

Loty nocne mogą być wykonywane tylko:

- po uzgodnieniu z Zarządzającym EPPK; oraz
- po rozstawieniu przenośnego systemu oświetlenia drogi startowej np. podczas organizowania lotów szkolnych.

PRZEPISY LOTÓW

Łączność radiowa:

- Częstotliwość - 122,905 MHz
- Obowiązujący znak wywoławczy - KOBYLNICA RADIO

QNH - wysokość bezwzględna:

- Elewacja - 282 ft (86 m)

Źródła aktualnego ciśnienia:
1. METAR/ATIS EPPO,

PRZEPISY LOTÓW

Drogi startowe:

- **25** – MAG 246°; dł. ref. 750x100 m; nawierzchnia naturalna
- **07** – MAG 066°; dł. ref. 750x100 m; nawierzchnia naturalna

Wysokość kręgu:

- 1150 ft (350 m) AMSL

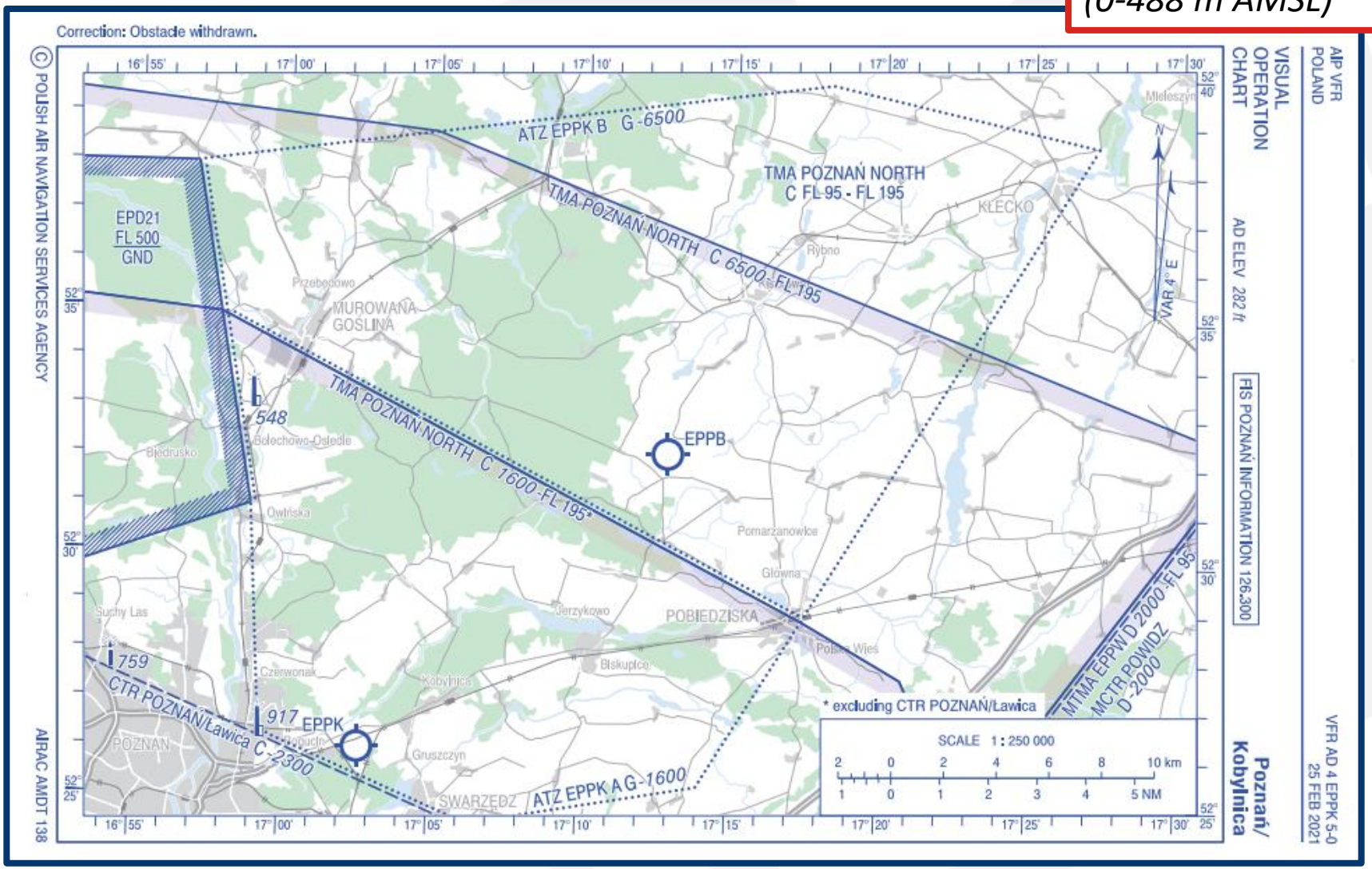
PRZEPISY LOTÓW

- Aeroklub Poznański jako główny użytkownik, posiada pierwszeństwo w korzystaniu z lotniska.

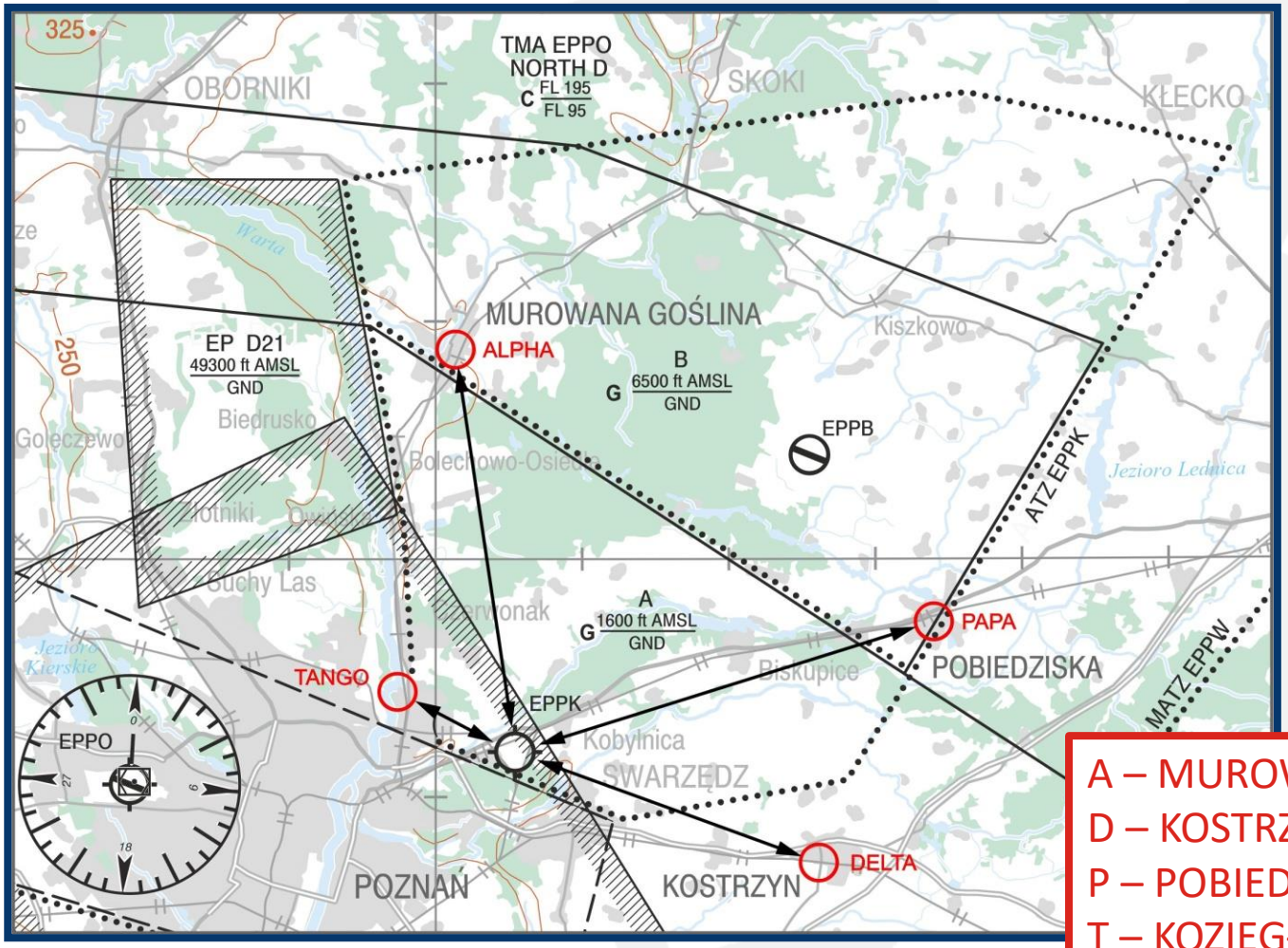
- W przypadku dużego nasilenia lotów Kierujący Lotami Szkolnymi może ograniczyć rodzaj wykonywanych operacji innych statków powietrznych włącznie do odmowy wydania zgody na wykonanie lotu.

STREFA RUCHU LOTNISKOWEGO

ATZ EPPK A G-1600 ft
(0-488 m AMSL)



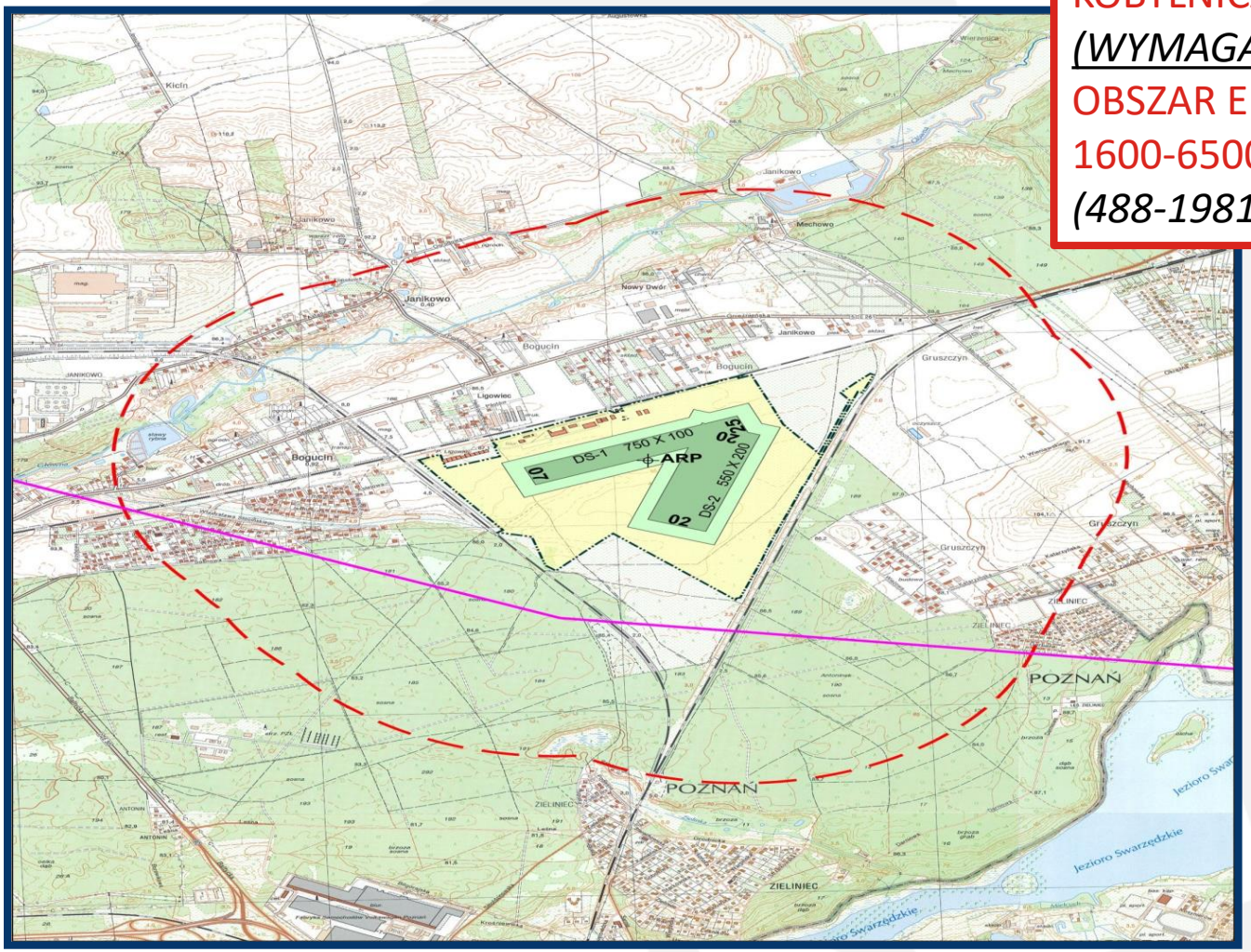
PUNKTY I TRASY DOLOTOWE



A – MUROWANA GOŚLINA
D – KOSTRZYN
P – POBIEDZISKA
T – KOZIEGŁOWY
(OCZYSZCZALNIA ŚCIEKÓW)

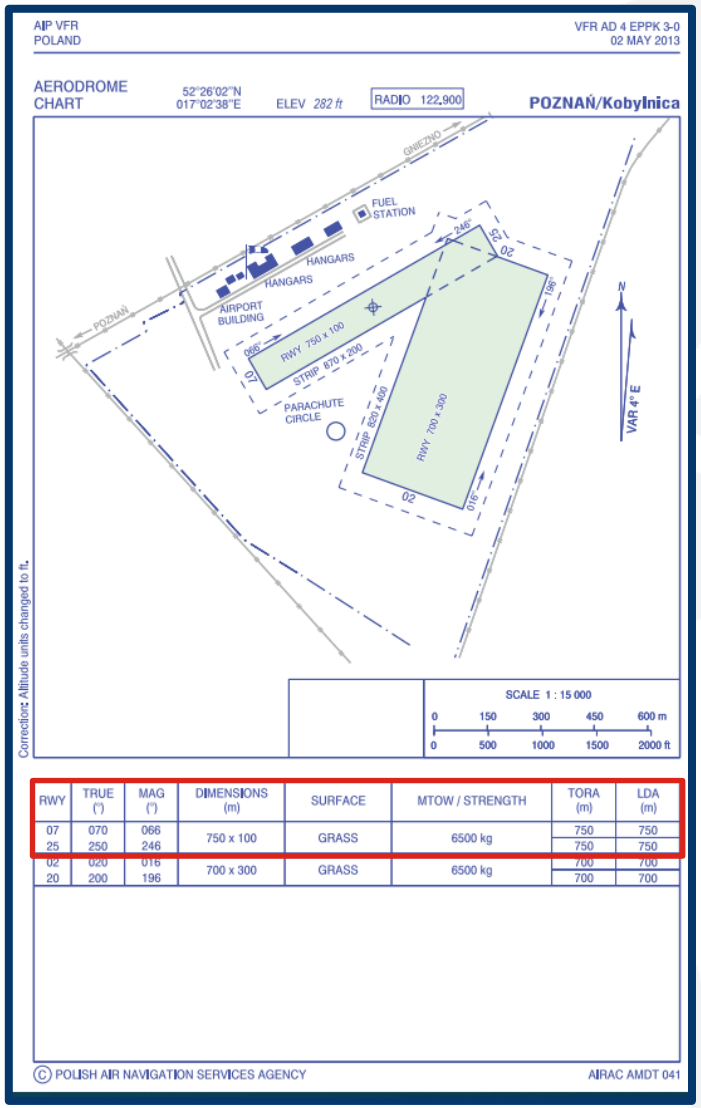
REJON WYKONYWANIA LOTÓW AKROBACYJNYCH

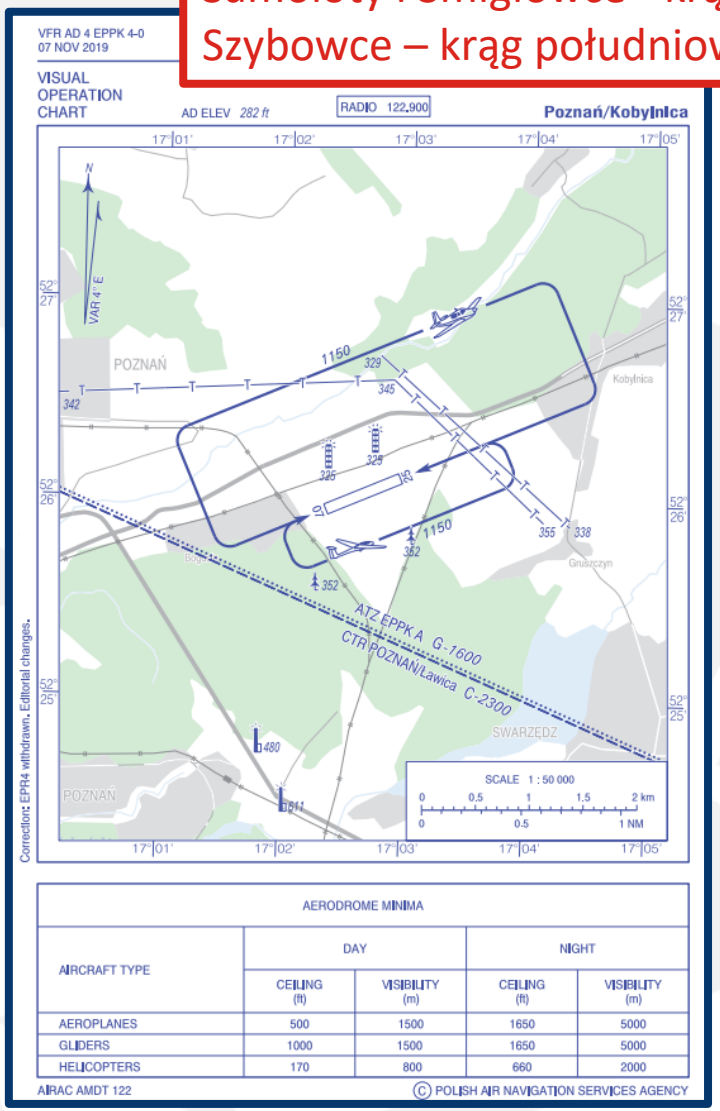
KOBYLNICA „AREA”
(WYMAGAJĄCA AKTYWACJI)
OBSZAR EPPK ATZ A
1600-6500 ft AMSL
(488-1981 m AMSL)



SCHEMAT LOTNISKA

Samoloty i Śmigłowce - krąg północny;
Szybowce – krąg południowy.





FLAGA NA MASZCIE

- Wywieszenie flagi na maszcie jest równoznaczne z wykonywaniem lotów przez Aeroklub Poznański.

ZGŁOSZENIE LOTÓW

Pozostali użytkownicy lotniska zamierzający wykonywać loty, zobowiązani są:

- gdy Aeroklub wykonuje loty – do osobistego zgłoszenia operacji lotniczych u Kierującego Lotami lub w Porcie w Dziale Szkolenia ATO;
- gdy Aeroklub nie wykonuje lotów - wypełnienie druku „Zgłoszenie operacji lotniczych” i wrzucenie do skrzynki na piętrze w budynku administracyjnego.

……Tel:…… ……

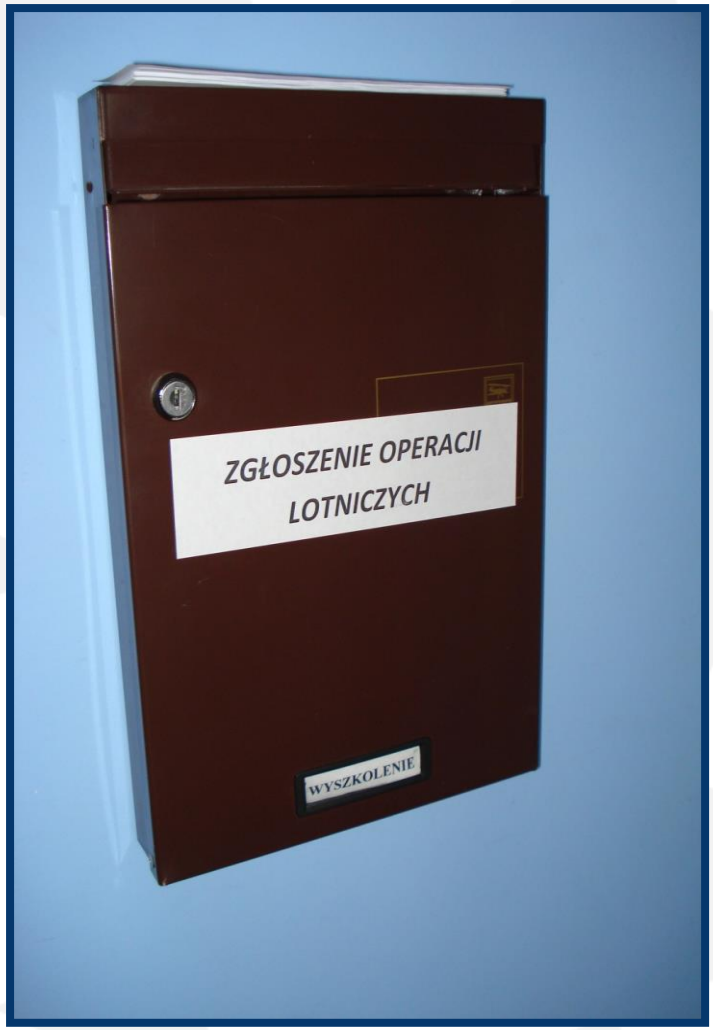
/imię i nazwisko/ /data/

Typ i znaki statku powietrznego: …… / ……

Typ zadania: …… Plan. godz. powrotu:……

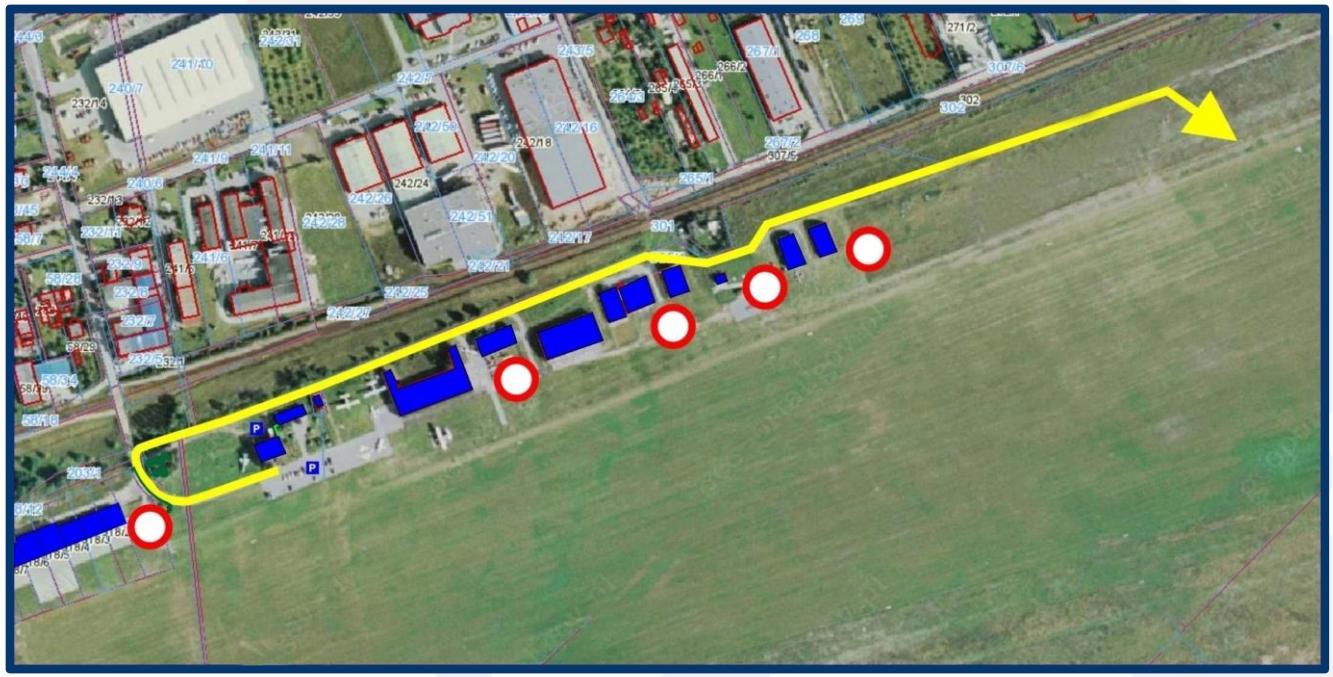
czyste druki umieszczone są na skrzynce

SKRZYNKA ZGŁOSZENIA LOTÓW



ZASADY PRZEMIESZCZANIA SIĘ PO LOTNISKU – DOJAZD NA KWADRAT WSCHODNI

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



EPPG – KĄKOLEWO
LOTNISKO UŻYTKU PUBLICZNEGO

PRZEPISY LOTÓW

Lotnisko dopuszczone jest tylko do wykonywania lotów:

- VFR W DZIEŃ;

(dla statków powietrznych o całkowitej masie startowej [MTOW] do 5700 kg)

PRZEPISY LOTÓW

Łączność radiowa:

- Częstotliwość - 119,935 MHz
- Obowiązujący znak wywoławczy - KĄKOLEWO RADIO

QNH - wysokość bezwzględna:

- Elewacja - 310 ft (94,5 m)

Źródła aktualnego ciśnienia:
1. METAR EPZG,
2. METAR/ATIS EPPO.

PRZEPISY LOTÓW

Drogi startowe:

DS-1, nawierzchnia sztuczna

- **10L** – MAG 102°; dł. ref. 1190x30 m;
- **28R** – MAG 282°; dł. ref. 1190X30 m;

DS-2, nawierzchnia naturalna

- **10R** - MAG 102°; dł. ref. 1190x100 m;
- **28L** – MAG 282°; dł. ref. 1190x100 m;

Wysokość kręgu:

- 1300 ft (400 m) AMSL

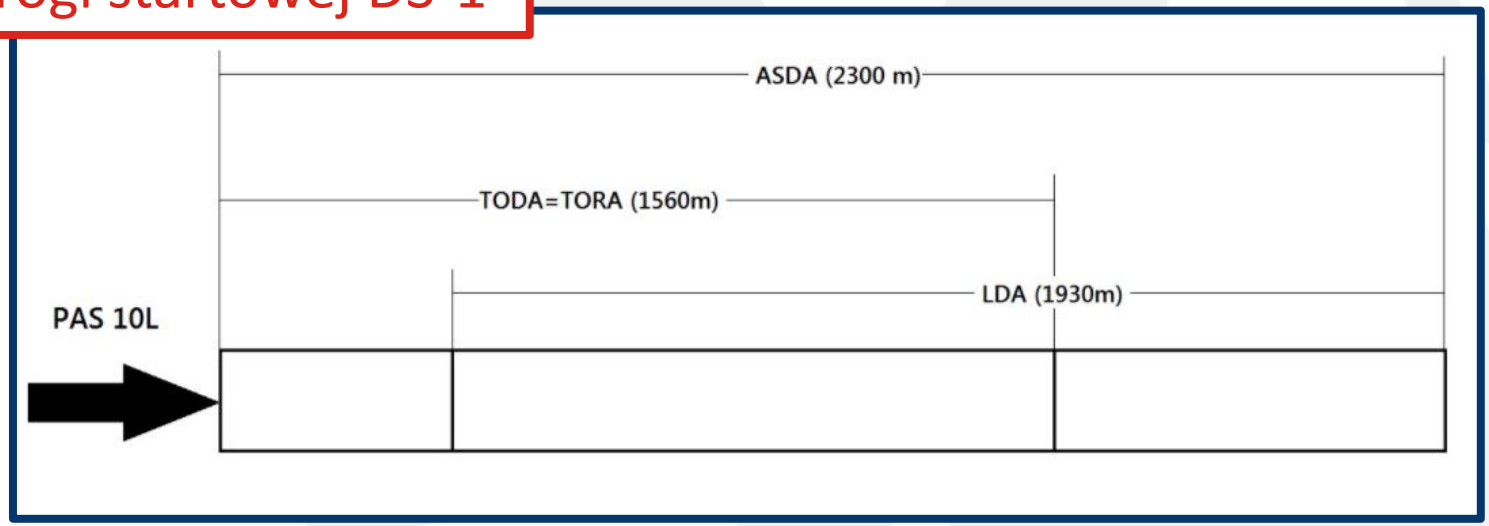
DEKLAROWANE DŁUGOŚCI

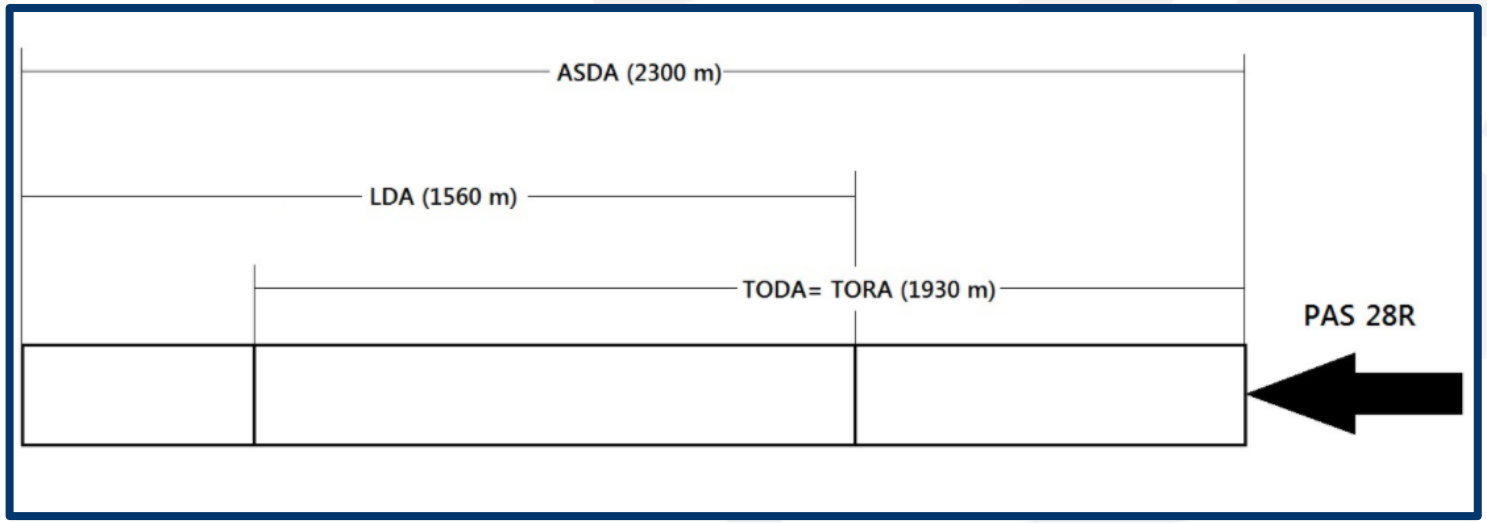
	Rodzaj nawierzchni	RWY	Kurs GEO	TORA (m)	TODA (m)	LDA (m)	ASDA (m)
DS - 1	Nawierzchnia sztuczna	10L	106°06'27"	1560	1560	1930	2300
		28R	286°06'27"	1930	1930	1560	2300
DS - 2	Bez nawierzchni sztucznej	10R	106°06'27"	1190	1190	1190	1190
		28L	286°06'27"	1190	1190	1190	1190

TORA - Rozporządzalna długość rozbiegu (Take-off run available),
TODA - Rozporządzalna długość startu (Take-off distanceavailable),
LDA - Rozporządzalna długość lądowania (Landing distance avaliable),
ASDA - Rozporządzalna długość przerwanego startu (Accelerate–stop distance avaliable)

DEKLAROWANE DŁUGOŚCI

Dotyczy drogi startowej DS-1



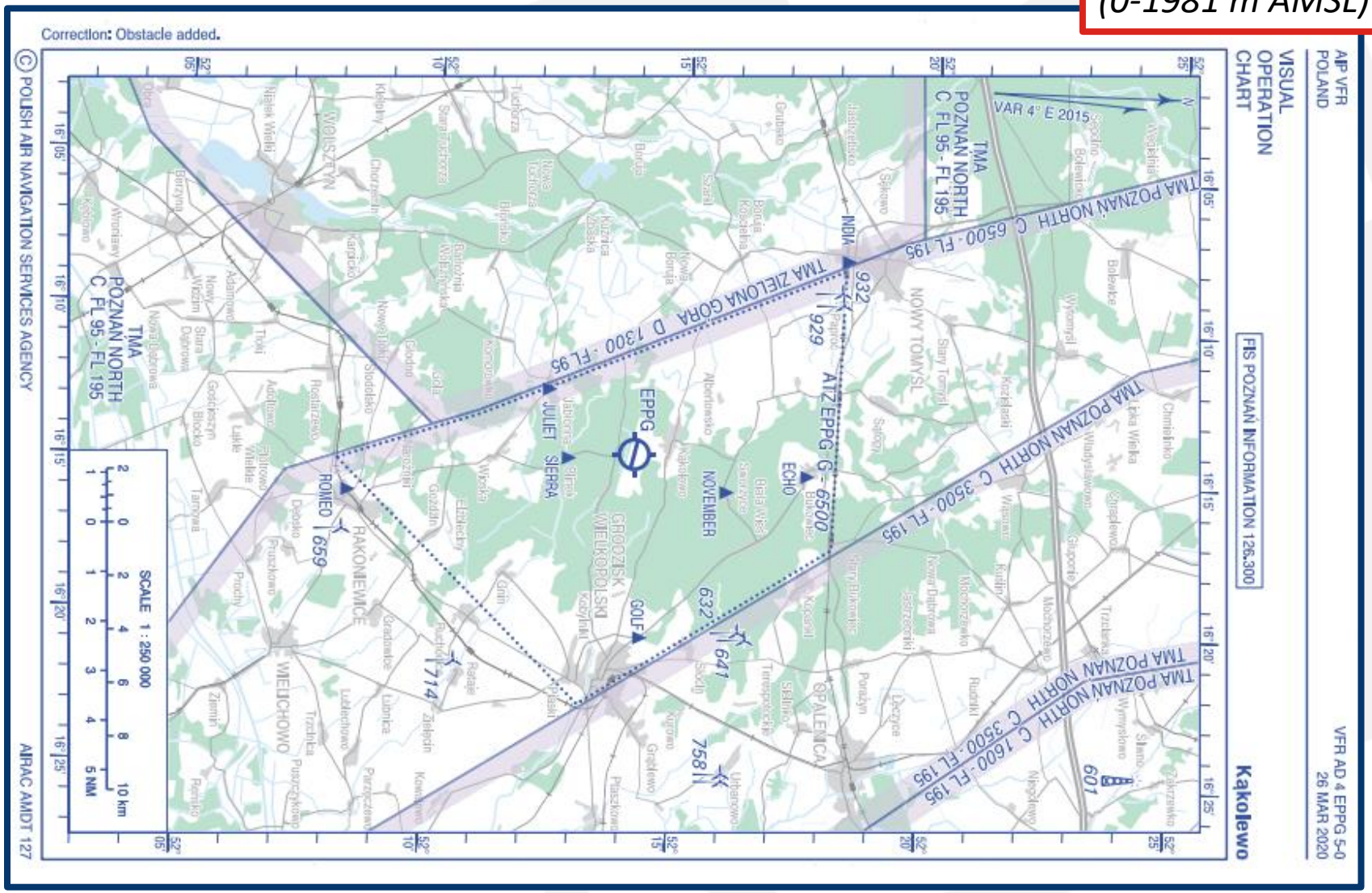


PRZEPISY LOTÓW

- W przypadku dużego nasilenia lotów, Kierujący Lotami Szkolnymi może ograniczyć rodzaj wykonywanych operacji innych statków powietrznych, włącznie do odmowy wydania zgody na wykonanie lotu.

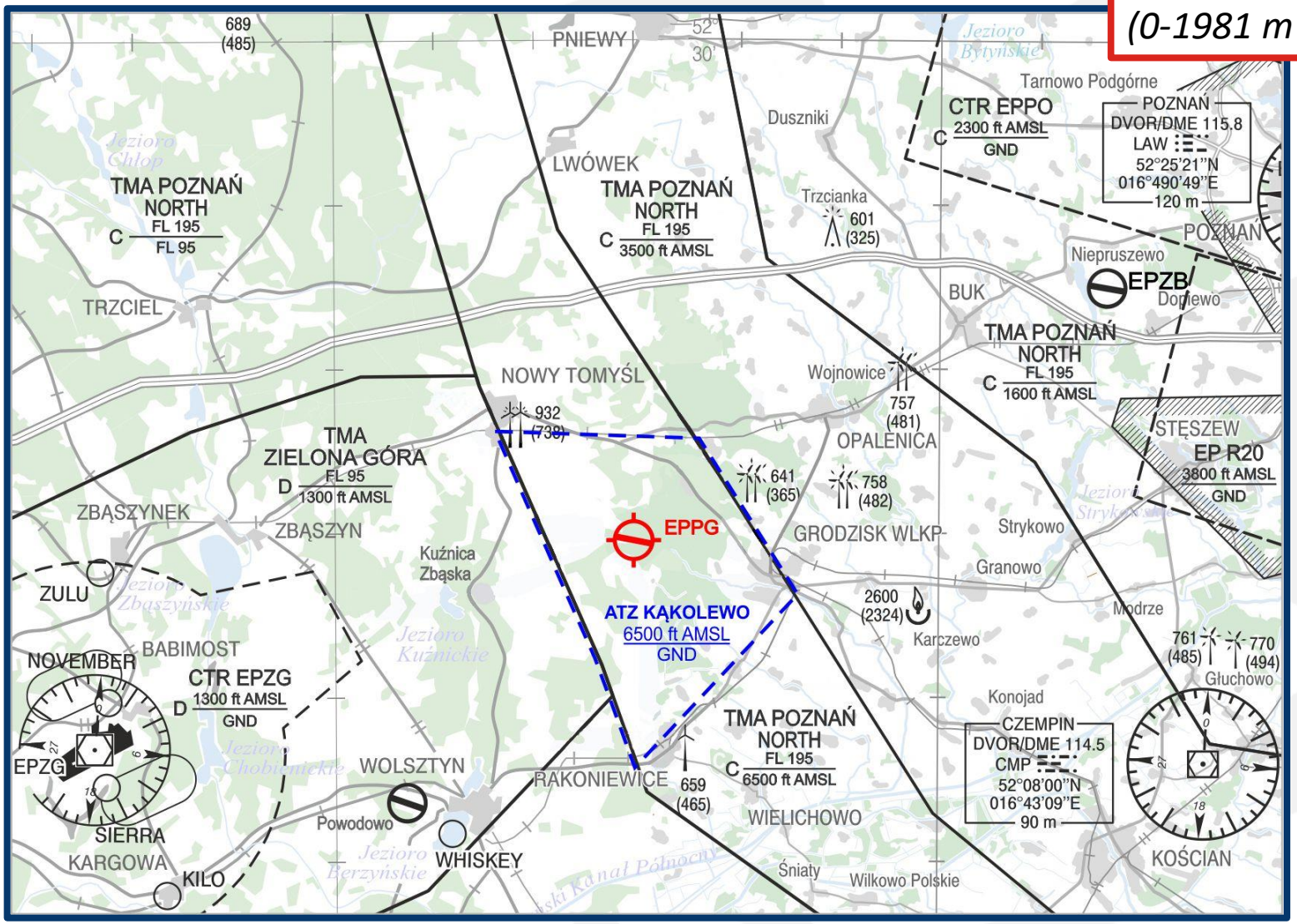
STREFA RUCHU LOTNISKOWEGO

ATZ EPPG G-6500 ft
(0-1981 m AMSL)

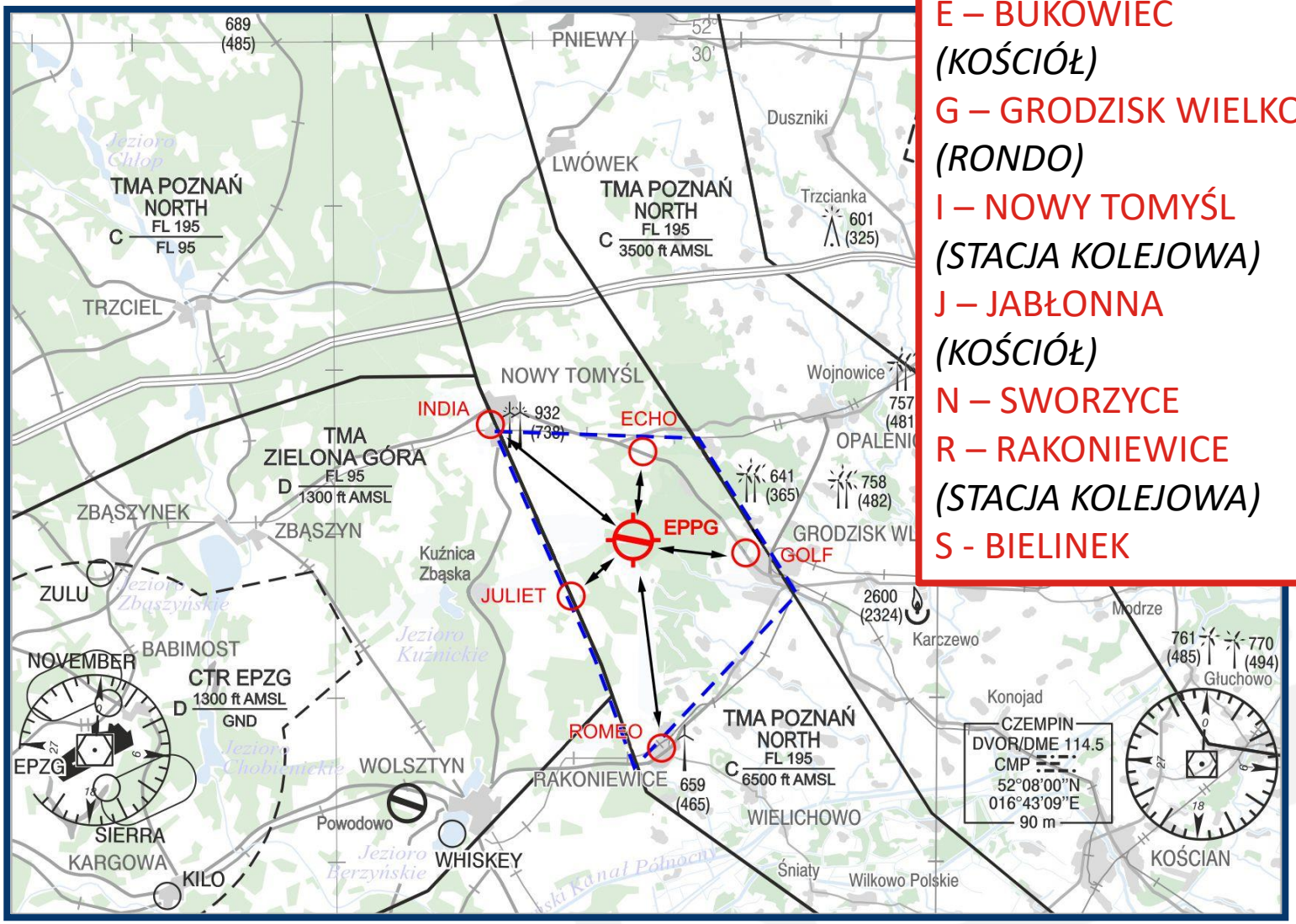


STREFA RUCHU LOTNISKOWEGO

ATZ EPPG G-6500 ft
(0-1981 m AMSL)



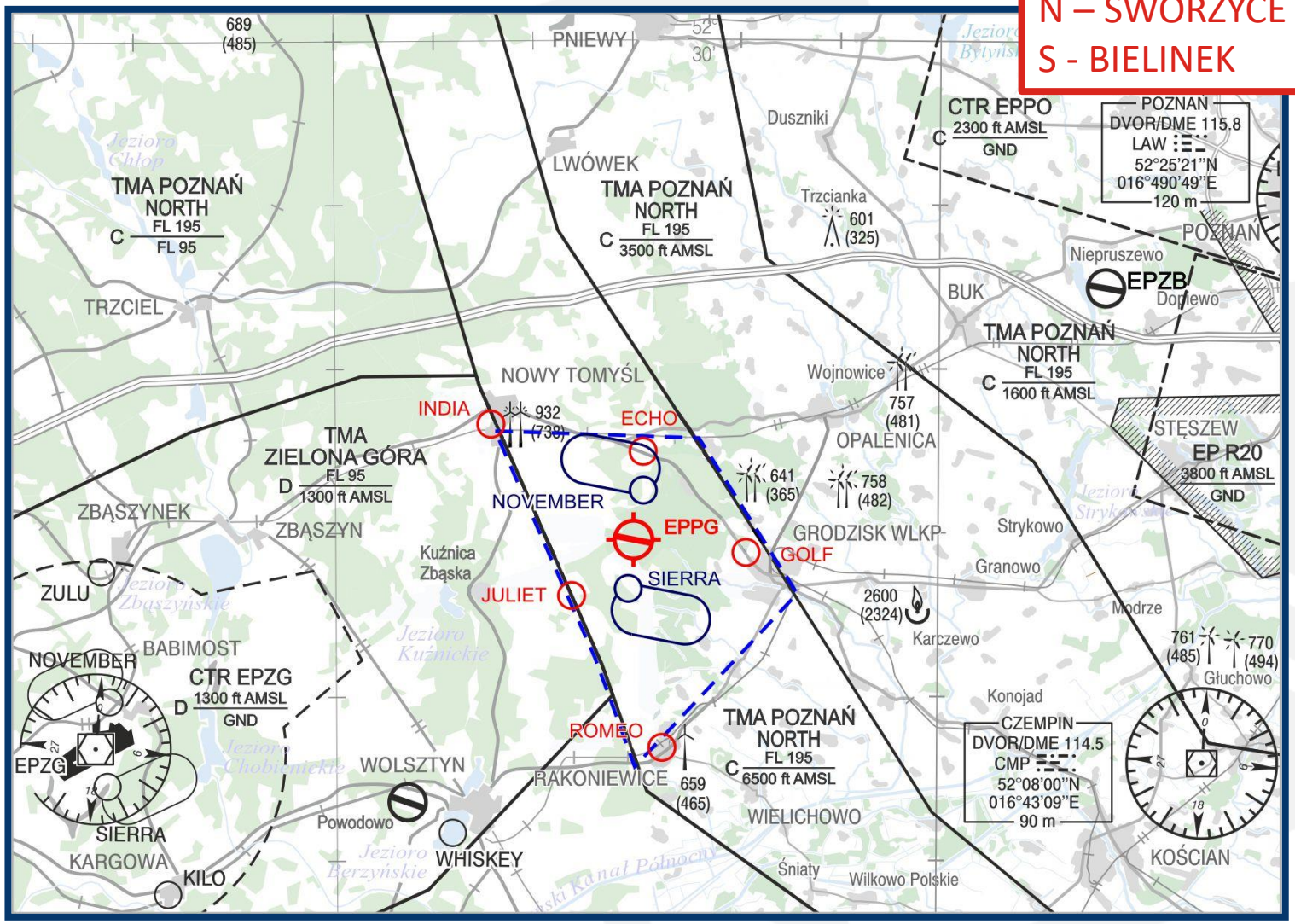
PUNKTY I TRASY DOLOTOWE



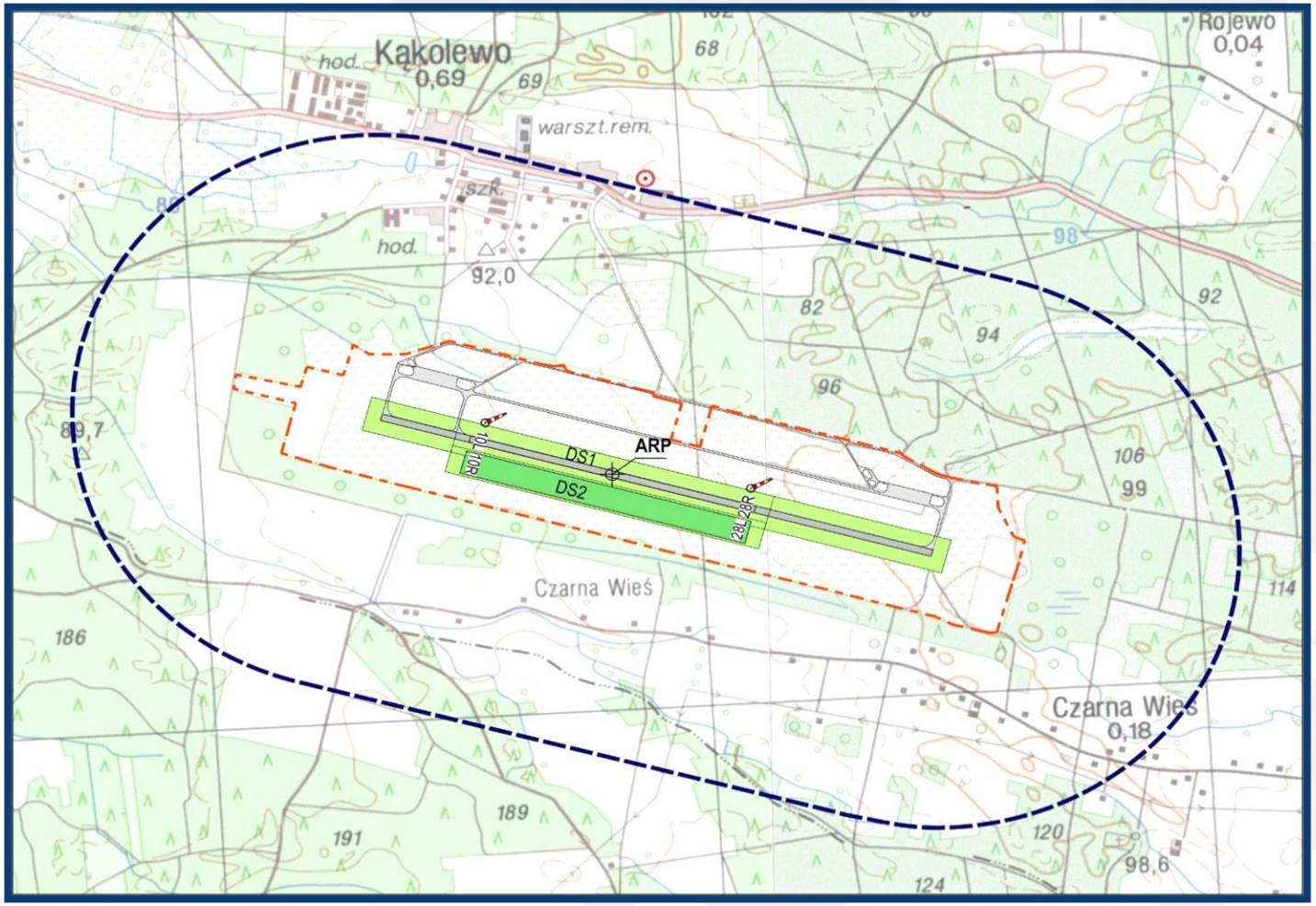
E – BUKOWIEC
(KOŚCIÓŁ)
G – GRODZISK WIELKOPOLSKI
(RONDO)
I – NOWY TOMYŚL
(STACJA KOLEJOWA)
J – JABŁONNA
(KOŚCIÓŁ)
N – SWORZYCE
R – RAKONIEWICE
(STACJA KOLEJOWA)
S - BIELINEK

PUNKTY OCZEKIWANIA

N – SWORZYCE
S - BIELINEK



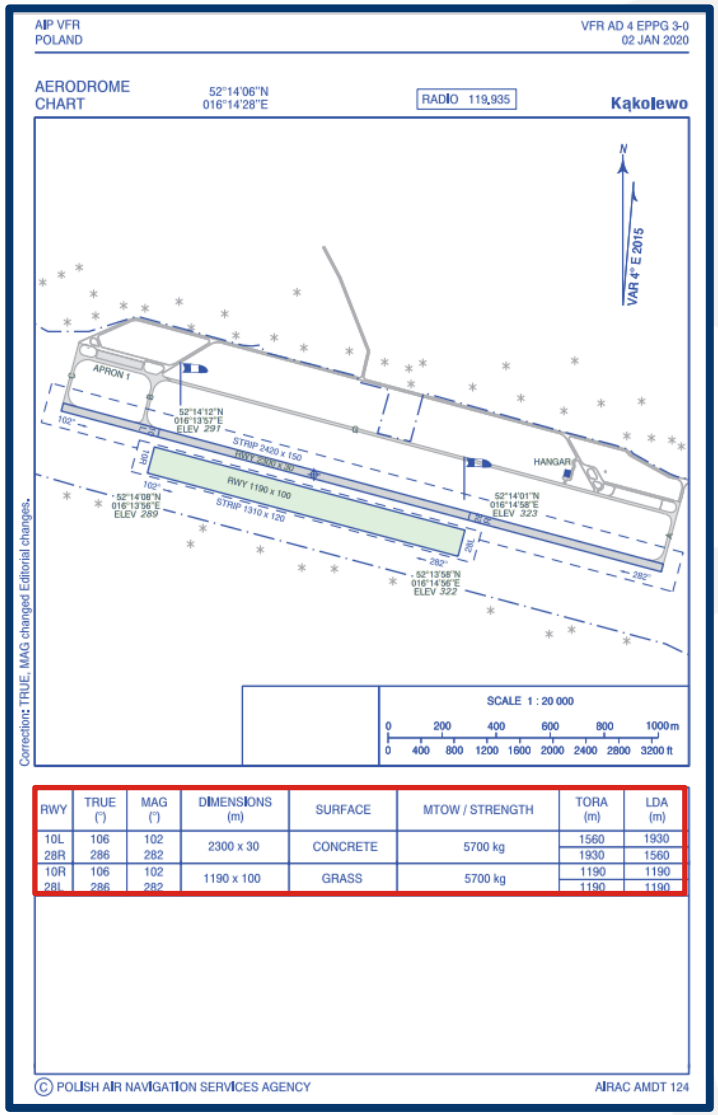
REJON WYKONYWANIA LOTÓW AKROBACYJNYCH



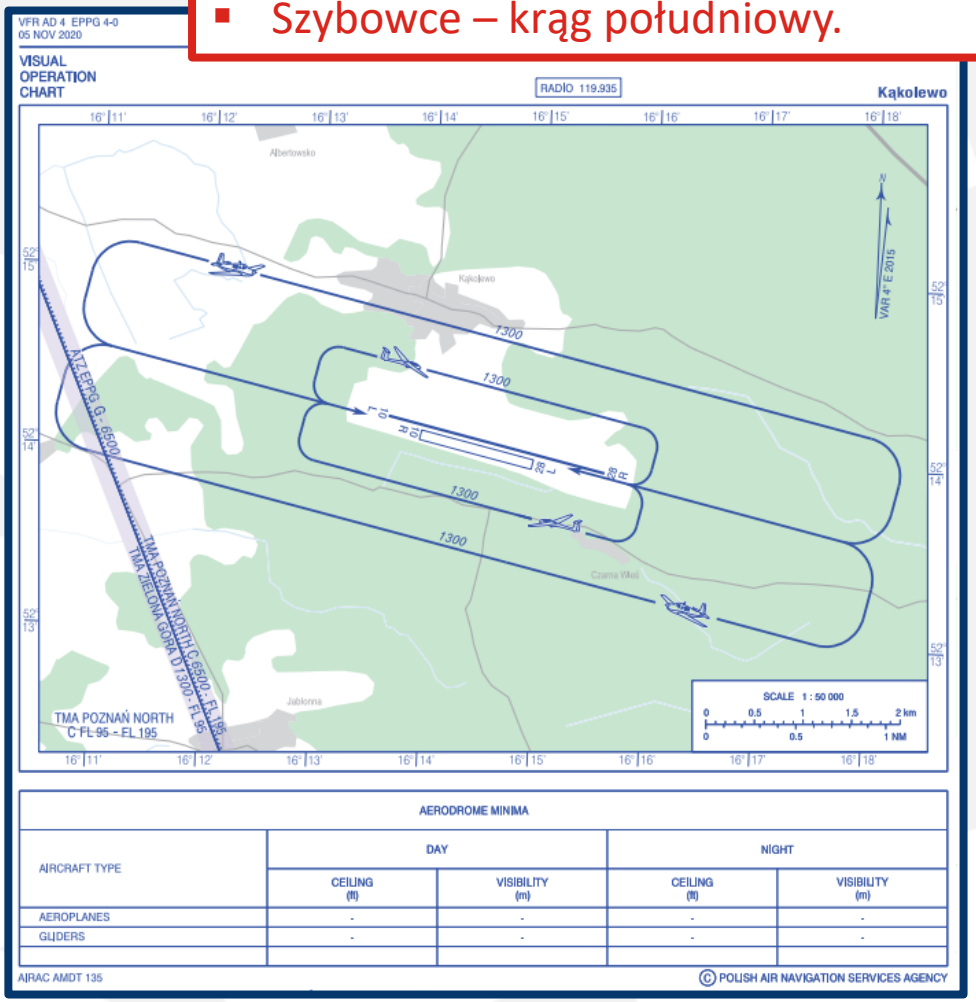
SCHEMAT LOTNISKA

Gdy loty równoczesne:

- Samoloty i Śmigłowce - krąg północny;
- Szybowce – krąg południowy.



RWY	TRUE (°)	MAG (°)	DIMENSIONS (m)	SURFACE	MTOW / STRENGTH	TORA (m)	LDA (m)
10L	106	102	2300 x 30	CONCRETE	5700 kg	1560	1930
28R	286	282				1930	1560
10R	106	102	1190 x 100	GRASS	5700 kg	1190	1190
28L	286	282				1190	1190



OGÓLNE ZASADY PLANOWANIA LOTÓW

NOTAM

Piloci zobowiązani są do zapoznania z aktualnymi depeszami NOTAM, dotyczącymi, lotnisk i obszarów, które obejmuje planowany lot.

EAD
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Pre-Flight Information Bulletin: **AERODROME**	VALIDITY (UTC): **03 MAR 2021 08:19 - 04 MAR 2021 08:19**
Service Type: **FULL**	
Date: **03 MAR 2021** Time: **08:19 UTC**	Height Limits: Lower: **000** Upper: **999**
Flight Rules: **IFR/VFR**	
PIB includes: **NOTAM**	
Contents: **Aerodromes**	
Briefing Type: **International,Military**	
Aerodromes: **EPPG**	
Legend: + NOTAM not older than 250 days * Different from original - Beginning of the message	

[EUROCONTROL - The European Organisation for the Safety of Air Navigation | EAD Basic]

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI

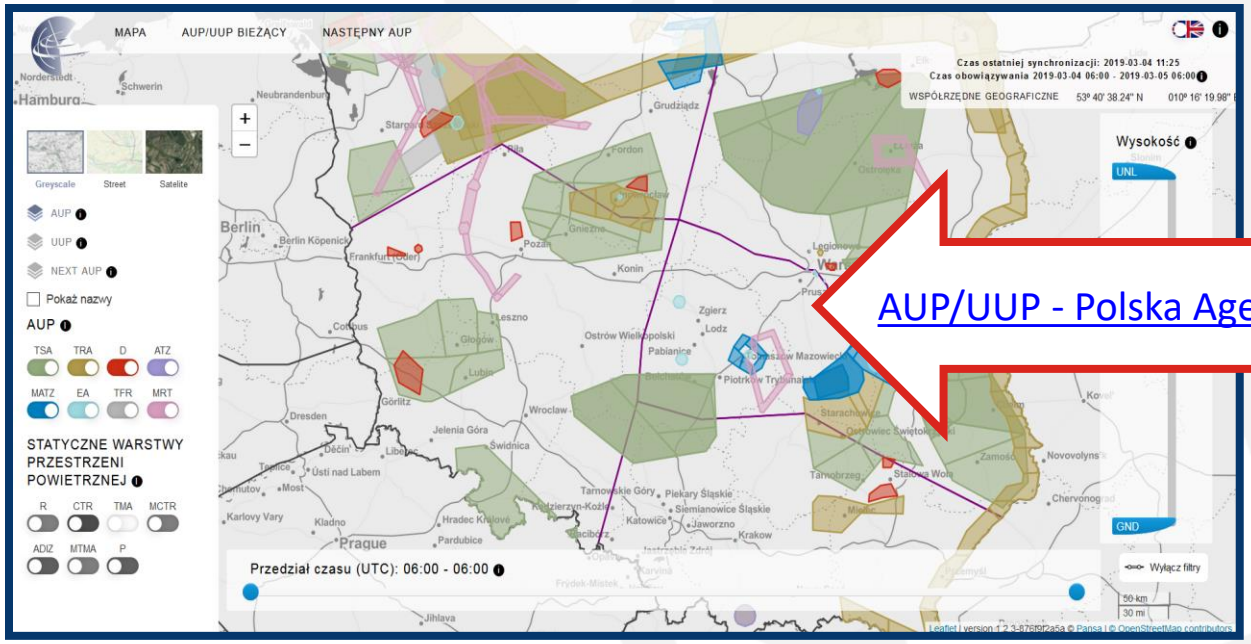
Planowane i aktualnie aktywne strefy przestrzeni powietrznej wykazane są w:

- AUP (*Airspace Use Plan*) – na mapie wyświetlany jest plan użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej zawierający informacje o przydziale struktur przestrzeni powietrznej. Każdego dnia publikowany jest tylko jeden AUP.

- UUP (*Updated Airspace Use Plan*) – na mapie wyświetlany jest zaktualizowany plan użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej zawierający zmiany do opublikowanego AUP. Widok jest aktualizowany w momencie wygenerowania kolejnego UUP.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI

- NEXT AUP *(Next Airspace Use Plan)* – na mapie wyświetlany jest plan użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej zawierający informacje o przydziale struktur przestrzeni powietrznej na następny dzień.



AUP/UUP - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

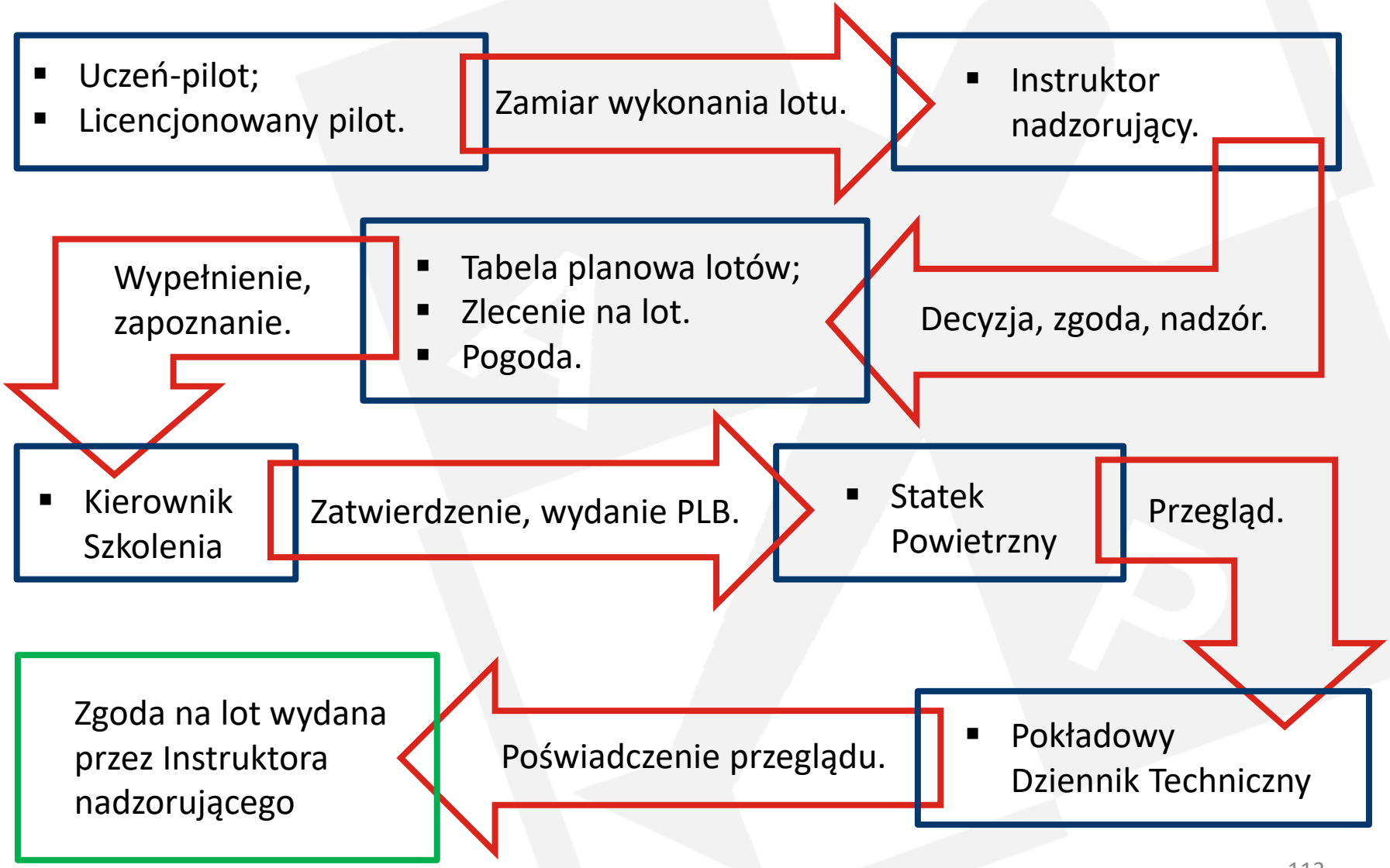
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI

Skonsultowanie przebiegu trasy lotu w zakresie dostępności przestrzeni powietrznej, możliwe jest telefonicznie, z jednostką **ASM3**.

tel. +48 22 574 57 33

OGÓLNE ZASADY ORGANIZACJI LOTÓW SZKOLNYCH

DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE PRZED LOTEM



DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE PO LOCIE

- Wypełnienie Pokładowego Dziennika Technicznego;
- Wpisanie danych do systemu ewidencji lotów;
- Zdanie statku powietrznego;
- Zwrot nadajnika PLB.
  (jeśli znajdował się na pokładzie)

PŁATNOŚCI ZA LOTY W ROKU 2021

- Każda osoba latająca w bieżącym sezonie na statkach powietrznych 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 podejmuje Zarząd Aeroklubu lub Dyrektor w zakresie swoich uprawnień.

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ!