KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2023

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

OŚWIADCZENIE

Wszystkie osoby* planujące w roku 2023 wykonywanie lotów z lotniska Kąkolewo – EPPG, zobowiązane są do podpisania oświadczenia o zapoznaniu się z poniższą prezentacją oraz zdania egzaminu KWT.

Lista dostępna jest u Kierownika Szkolenia Aeroklubu Poznańskiego.

** za wyjątkiem studentów Centrum Kształcenia Lotniczego.*

AGENDA

- Bezpieczeństwo w Aeroklubie Poznańskim; *(definicje, przepisy)*
- Plan Działania w Sytuacjach Awaryjnych;
- Analiza bezpieczeństwa za rok 2022; *(statystyki, niektóre zdarzenia);*
- Zasady wykonywania lotów na lotnisku Kąkolewo – EPPG;
- Zasady planowania lotów;
- Zasady organizowania lotów szkolnych;
- Przepisy PART FCL dot. bieżącej praktyki;
- PDT – zmiany i najczęściej popełniane pomyłki podczas jego wypełniania.

Osoby funkcyjne w Aeroklubie Poznańskim

- Górzeński Radosław - *Prezes*
- Łodygowski Tomasz - *V-ce Prezes*
- Piotr Haberland - *Dyrektor, Kierownik Odpowiedzialny (ACM)*
- Rafał Pawłowski - *Zastępca Dyrektora*
- Krzysztof Sałkowski - *Kierownik Szkolenia (HT)*
- Kinga Niemier - *Kierownik ds. bezpieczeństwa (SM)*
- Tadeusz Malarczyk - *Kierownik ds. monitorowania zgodności (CMM)*
- Anna Chudyk - *Asystentka Dyrektora*
- Arkadiusz Kornowicz – *Specjalista ds. administracji*

Kontakt email do ww. osób: *imie.nazwisko@aeroklub.poznan.pl*

KADRA TECHNICZNA

- Paweł Antkowiak – *Kierownik CAO*
- Kornobis Kamil – *Z-ca Kierownika CAO*
- Major Sławomir – *Asystent techniczny CAO*
- Marek Leliński - *Mechanik samolotowy/balonowy*
- Adam Kulka - *Mechanik samolotowy*
- Piotr Leliński - *Mechanik samolotowy*

Kontakt email do ww. osób: *imie.nazwisko@aeroklub.poznan.pl*

AEROPORT Sp. z o.o. (ZARZĄDZAJĄCY LOTNISKIEM EPPG)

- Krzysztof Maciejewski – *Prezes*
- Niemier Kinga – *Kierownik ds. bezpieczeństwa (SM)*
- Mirosław Wrześniewski
- Kacper Cecuła

Kontakt email do ww. osób: *imie.nazwisko@lotniskokakolewo.pl*

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

RODZAJE ZADRZEŃ

INCYDENT

WYPADEK

POWAŻNY INCYDENT

***Definicje znajdują się dokumencie 966/2010**

ZGŁASZANIE ZDARZEŃ LOTNICZYCH

Aeroklub Poznański ustanowił systemy zgłaszania zdarzeń:

- obowiązkowy;
- dobrowolny (w tym anonimowy).

bezpieczenstwo@aeroklub.poznan.pl

UWAGA - Zarządzający Lotniskiem Kąkolewo ustanowił odrębny system zgłaszania zdarzeń na lotnisku, niezwiązanych z działalnością Aeroklubu Poznańskiego.

bezpieczenstwo@lotniskokakolewo.pl

OBOWIĄZKOWY SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH

Aeroklub Poznański jako Organizacja/Operator oraz
Aeroport jako Zarządzający Lotniskiem zobowiązują:

- 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.

OBOWIĄZKOWY SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH

Zdarzenie należy zgłosić do:
Kierownika ds. Bezpieczeństwa / Kierownika Odpowiedzialnego / Kierownika Szkolenia / Prezesa Zarządzającego Lotniskiem Kąkolewo

(niezwłocznie, ale w żadnym wypadku nie później niż w ciągu 72h od zaistnienia zdarzenia)

Osobiście, telefonicznie lub mailowo:

bezpieczenstwo@aeroklub.poznan.pl

bezpieczenstwo@lotniskokakolewo.pl

ZDARZENIA PODLEGAJACE OBOWIĄZKOWEMU ZGŁOSZANIU

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

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 na stronie internetowej Aeroklubu Poznańskiego w zakładce:

(„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 / Aeroporcie promowana jest kultura bezpieczeństwa.

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.

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 zalecane dla:

- Członków sekcji specjalnościowych;
- Instruktorów ATO.

Biuletyny bezpieczeństwa ULC

INSTRUKCJA ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

ZMIANA 12 Z DNIA 07.02.2023

PLAN DZIAŁAŃ W SYTUACJACH AWARYJNYCH NA LOTNISKU W KĄKOLEWIE

skoordynowany z Planem działania w sytuacji zagrożenia – PDSZ

BEZPOŚREDNIA ODPOWIEDZIALNOŚĆ

1.1 Bez uszczerbku dla działań określonych w wyżej wymienionych dokumentach (druk wytłuszczony), poniżej określono odpowiedzialność i zakres działania w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej, związanej z działalnością Aeroklubu Poznańskiego.

1.3 Zarządzający Lotniskiem, w porozumieniu z Kierownikiem Odpowiedzialnym wyznacza osobę pełniącą funkcję kierującego (nadzorującego) lotami jako odpowiedzialną za bezpośrednie podejmowanie i koordynowanie wszelkich działań związanych z Planem działań w sytuacjach awaryjnych.

1.4 Gdy w związku z charakterem prowadzonych operacji lotniczych kierujący (nadzorujący) lotami nie jest wyznaczony, jego rolę przejmuje pierwsza osoba, która znalazła się w posiadaniu informacji o zaistnieniu sytuacji awaryjnej.

1.5 Kierownik Odpowiedzialny w momencie otrzymania powiadomienia o wystąpieniu sytuacji awaryjnej, pozostaje **główną osobą odpowiedzialną** za dalsze koordynowanie działań, zgodnie z opublikowanym Planem działania w sytuacji zagrożenia – PDSZ.

1.6 Kierownik Odpowiedzialny pozostaje w kontakcie z Zarządzającym Lotniskiem, osobami funkcyjnymi Aeroklubu Poznańskiego, a także z innymi organizacjami.

PODJĘCIE DZIAŁAŃ

2. Postępowanie osób na miejscu zdarzenia

2.1 Osoba odpowiedzialna za bezpośrednie podejmowanie i koordynowanie wszelkich działań, wymieniona w pkt 1.3 lub 1.4, powinna niezwłocznie:

2.1.1 Jeśli istnieje prawdopodobieństwo, że nastąpiło bezpośrednie zagrożenie życia, obowiązkowo powiadomić służby ratownicze:

- policję – tel. 997, 61 44 44 211 lub 112,
- pogotowie ratunkowe – tel. 999, lub 112,
- straż pożarną – tel. 998, lub 112,

2.1.2 Zaalarmować osoby znajdujące się na terenie lotniska, jak i te które planują wykorzystać lotnisko do wykonywania operacji lotniczych o powstałej sytuacji awaryjnej.

2.1.3 Wskazać osoby mogące pomóc w realizacji bezpośrednich działań oraz w raz z nimi w miarę możliwości przystąpić do gaszenia małych pożarów z wykorzystaniem dostępnych gaśnic, a także udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym.

2.1.4 Powiadomić Kierownika Odpowiedzialnego, a jeśli jest to niemożliwe – Prezesa Zarządzającego Lotniska, który przejmie jego obowiązki opisane w pkt 1.5.

2.1.5 Realizować polecenia Kierownika Odpowiedzialnego lub Prezesa Zarządzającego Lotniskiem związane z dalszą koordynacją działań, z wyjątkiem gdy podejmie się on tego osobiście na miejscu zdarzenia lub wyznaczy do tego celu inną osobę.

Uwaga – w przypadku braku kontaktu z osobami wymienionymi w pkt 2.1.4, należy powiadomić pozostałe osoby funkcyjne Aeroklubu Poznańskiego.

OSOBY FUNKCYJNE

Stanowisko	Imię Nazwisko	Kontakt
Kierownik Odpowiedzialny (AM); Dyrektor Kierownik Operacji Lotniczych	Piotr Haberland	Tel.: 601 232 882 e-mail: piotr.haberland@aeroklub.poznan.pl
Kierownik ds. monitorowania zgodności (CMM)	Tadeusz Malarczyk	Tel.: 601 688 111 e-mail: malartadek@wp.pl
Kierownik ds. bezpieczeństwa (SM)	Niemier Kinga	Tel.: 660 512 234 e-mail: kinga.niemier@lotniskokakolewo.pl
Kierownik Szkolenia (HT) Z-ca Kierownika Operacji Lotniczych;	Krzysztof Sałkowski	Tel.: 604 099 254 e-mail: krzysztof.salkowski@aeroklub.poznan.pl
Kierownik CAO Kierownik Operacji Naziemnych;	Paweł Antkowiak	Tel.: 508 445 712 mail: pawel.antkowiak@aeroklub.poznan.pl
Zarządzający EPPG Prezez Aeroport Sp. z o.o.	Krzysztof Maciejewski	Tel.: 500 123 341 mail: krzysztof.maciejewski@lotniskokakolewo.pl

ZOBOWIĄZANIE

Kierownik Odpowiedzialny obliguje do szczegółowego zapoznania się z Planem Działań w Sytuacjach Zagrożenia (PDSZ) lotniska Kąkolewo:

- Wszystkie osoby funkcyjne Aeroklubu Poznańskiego;
- Osoby sprawujące funkcję Kierującego (nadzorującego) Lotami;
- Instruktorów szkolenia praktycznego FI;
- Kadrę Zarządzającego lotniskiem.

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA ZA ROK 2022

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

POWIADOMIENIE O ZDARZENIU

+48 500 233 233

www.pkbwl.gov.pl

kontakt@pkbwl.gov.pl

ul. Chałubińskiego 4/6,
00-928 Warszawa

+48 22 522 55 20
Sekretariat Komisji

+48 22 522 55 21
Fax

pkbwl.gov.pl

Krzysztof Miłkowski
Zastępca Przewodniczącego PKBWL

Statystyka zdarzeń

	Klasyfikacja				Inne	SUMA
	Wypadki	Wypadki ze skutkiem śmiertelnym	Poważne Incydenty	Incydenty		
2003	93	14	2	108	-	203
2018	111	16	17	1213	3106	4447
2019	126	17	46	2725	2935	5832
2020	126	9	31	2153	1592	3902
2021	79	13	27	2340	2106	4552
2022	82	**17**	56	3879	3279	7301

WYPADKI ZE SKUTKIEM ŚMIERTELNYM 2022

Lp.	Nr PKBWL	Klasa SP	Opis	Ofiary
1.	1340	ULM Aventura	Prawdopodobnie przeciągnięcie przy obniżonej mocy silnika spowodowanej oblodzeniem	1
2.	2700	Samolot Cessna 152	Zderzenie samolotu z ziemią w nieznanych okolicznościach	2
3.	2765	ULM Straton	Zderzenie z ziemią, bez uprawnień, odstąpienie	2
4.	3025	Motoparalotnia	Zderzenie się motoparalotni z ziemią w nieznanych okolicznościach (brak danych)	1
5.	3946	ULM Aircamper	Prawdopodobnie niezamierzony start	1
6.	3987	Motolotnia	Usterka silnika i zderzenie z ziemią lot rekreacyjny	1
7.	4500	Motolotnia	Zderzenie motolotni z ziemią w nieznanych okolicznościach (brak danych)	2
8.	5134	Samolot SKYVAN	Zderzenie samolotu z ziemią	2
9.	5555	Spadochron	Splątanie czasz dwóch skoczków i zderzenie z ziemią	1
10.	5876	Paralotnia	Zderzenie z ziemią w ruchu przypominającym korkociąg	1
11.	6240	Szybowiec	Utrata mocy, wyczepienie szybowca po starcie i zderzenie z ziemią	2
12.	6507	Motolotnia	Zderzenie z ziemią w nieznanych okolicznościach	1

ANALIZA ZDARZEŃ W AEROKLUBIE

STASTYKA ZDARZEŃ W AEROKLUBIE

	LICZBA OPERACJI	LICZBA ZGŁOSZONYCH ZDARZEŃ
2021	***3867***	***7***
2022	***4431***	***4***

ZDARZENIE 1

Uszkodzenie koła prawego podwozia głównego w momencie przyziemienia.

- Cessna 152 wykonująca lot z lotniska w Kąkolewie do lotniska w Kaniowie.
- Podczas przyziemienia pilot usłyszał trzask, którego źródło zostało zidentyfikowane z prawym kołem podwozia głównego.
- Mimo zredukowanej efektywności hamowania oraz drgań pilot dokonał pełnego i bezpiecznego zatrzymania.
- Uszkodzeniu uległ hamulec, łożysko oraz doszło do przemieszczenia się koła względem jego osi.

ZDARZENIE 2

Uszkodzenie pokrycia szybowca w wyniku lądowania w terenie przygodnym.

- Pilot szybowca wykonywał przelot, realizując program szkolenia, podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym.
- Rozpoczął budowę kręgu z wysokości 300 m, jednak po trzecim zakręcie zauważył pofalowanie nawierzchni wybranego pola - zdecydował zmienić pole na zapasowe.
- Nachylenie powierzchni pola spowodowało dalsze przyziemienie i zatrzymanie szybowca w rowie.
- Doszło do niewielkiego pęknięcia dolnej części pokrycia.

ZDARZENIE 3

Zderzenie z ptakiem.

- Pilot samolotu EA 300 wykonywał loty treningowe na lotnisku w Kąkolewie.
- Po lądowaniu zauważył drobne uszkodzenie jednej z trzech łopat śmigła.
- Jako przyczynę ustalono zderzenie z ptakiem w nieznanej fazie lotu, który został później odnaleziony na pasie.

ZDARZENIE 4

Nieuprawnione wtargnięcie na pole wzlotów lotniska.

- Pilot-uczeń przygotowywał się do lotów szkolnych, kiedy zauważył nieznanego mężczyznę poruszającego się rowerem po drodze kołowania.
- Po słownym zwróceniu uwagi, pilot-uczeń wrócił do przygotowywań.
- Kilka minut później zauważono jak mężczyzna, bez uprzedniej zgody, przecina drogę startową w użyciu.
- W momencie zdarzenia nie odbywały się operacje startu i lądowania.

RAPORTY KOŃCOWE
I WSTĘPNE
INFORMACJE O ZDARZENIU

PKBWL

Wypadek 2021/1037

9 maja 2021r. Około godziny 9:15

Lotnisko Przylep (EPZP)

Samolot Tecnam Astore, I-C326

Lot rekreacyjny (trasowy)

Załoga, pilot lat 71 z licencją PPL(A)

Warunki atmosferyczne VMC

Wypadek 2021/1037

Pilot w dniu wypadku zamierzał wykonać lot trasowy.

Po starcie na wysokości ok. 30-40 m pilot zgłosił problemy z silnikiem i zamiar lądowania z wiatrem. Manewr zakończył się przeciągnięciem samolotu i zderzeniem z ziemią. Pilot wskutek zderzenia i pożaru zginął.

Wypadek 2021/1037

Lot samolotu na podstawie zapisów z kamery lotniska

Wypadek 2021/1037

Wypadek 2021/1037

Przyczyną zdarzenia było przeciągnięcie samolotu w trakcie wykonywania zakrętu na małej wysokości

Wypadek 2022/5615

Data wypadku: 24 września 2022 r.;

Miejsce zdarzenia: około 180 m od progu pasa lotniska Lubin;

Samolot Socata- Rallye, SP-WOP;

Holowanie szybowca;

Pilot posiadał licencję i uprawnienia do wykonywania lotów;

Warunki atmosferyczne VMC

Wypadek 2022/5615

Po wykonaniu holu i wyczepieniu szybowca pilot wykonał zniżanie z zamiarem lądowania z wiatrem. W trakcie wykonywania zakrętu pilot stwierdził, że jest za nisko próbował zwiększyć obroty silnika, ale silnik nie reagował. Lądowanie nastąpiło w terenie przygodnym ok. 180 m przed pasem lotniska. Samolot uległ uszkodzeniu.

Wypadek 2022/5615

Wypadek w trakcie badania

Wypadek 2022/6240

Data wypadku: 23 październik 2022 r.;

Miejsce zdarzenia: okolice lotniska Rudniki;

Samolot holujący WT-9 Dynamic, szybowiec MDM-1 FOX;

Holowanie szybowca do lotu szkolnego na akrobację;

Wypadek 2022/6240

Po starcie zespołu samolot i szybowiec w trakcie wznoszenia utrata mocy silnika, dowrót do lotniska, wyczepienie szybowca. Po wyczepieniu szybowiec w trakcie zakrętu do lotniska wpada w korkociąg zderza się z ziemią. Samolot holujący ląduję bezpiecznie na lotnisku. Załoga szybowca zginęła wskutek zderzenia z ziemią.

Wypadek 2022/6240

Działania PKBWL

Badania techniczne silnika samolotu holującego;

Analiza lotu zespołu samolot - szybowiec

Wypadek 2022/3285

Data zdarzenia: 24 czerwca 2022 r.;

Miejsce zdarzenia: okolice lotniska Bielsko Biała;

Samolot Cessna 206;

Lot ze skoczkami spadochronowymi;

Załoga: pilot z licencją CPL(A), 5 pasażerów (2 x tandem, 1 operator kamery);

Warunki atmosferyczne VMC

Wypadek 2022/3285

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

Start do lotu na wyrzucenie skoczków spadochronowych, krótko po starcie wyłączenie silnika, lądowanie w terenie przygodnym. Samolot poważnie uszkodzony. Pilot i pasażerowie lekkie obrażenia ciała.

Wypadek 2022/3285

Badanie zakończone, opublikowany Raport Końcowy.

Przyczyna zdarzenia: błąd pilota polegający na wykonaniu startu z pustym zbiornikiem paliwa.

Czynniki sprzyjające:

Rutyna i nie stosowanie list kontrolnych - czynności do wykonania przed startem.

WYPADEK 2022/3434

Data zdarzenia: 30 czerwca 2022 r.;

Miejsce zdarzenia; Witanowice k. Wadowic;

Samolot Aero AT-3;

Uczeń-pilot- szkolenie do ATPL

Warunki atmosferyczne VMC

Wypadek 2022/3434

Uczeń wykonywał lot trasowy z lądowaniem na innym lotnisku. W trakcie przelotu po ok. 1;30 h lotu wystąpiła nierównomierna praca silnika i wyłączenie. Lądowanie w terenie przygodnym, załoga bez obrażeń, samolot uszkodzony

Wypadek 2022/3434

W trakcie badania

Dotychczasowe ustalenia:

1. Wypracowanie paliwa z lewego zbiornika;
2. Błędne wskazania paliwomierzy;
3. Uszkodzenie pokrętła sterowania zaworem paliwa.

Wypadek 2022/2765

Ultralight Straton D-8 Moby Dick
Lot bez uprawnień

Wypadek 2022/2765

- Po starcie w czasie wykonywania drugiego zakrętu o 90 stopni samolot na przemian:
  - przechodził na wznoszenie i tracił prędkość
  - pochylał nos i rozpędzał się
- Ostatecznie po utracie prędkości przepadł i rozpoczął korkociąg płaski
- Następnie prawie pionowo zderzył się z ziemią
- Po zderzeniu z ziemią samolot się zapalił
- obaj bracia ponieśli śmierć – jeden na miejscu, a drugi w szpitalu

Wypadek 2022/2765

Wypadek 2022/2765

Ustalenia

1. Samolot nie miał ważnego przeglądu technicznego
2. Samolot nie był ubezpieczony (brak OC)
3. Brak uprawnień do jego pilotowania

Działanie PKBWL - odstąpienie od badania

- Art. 135 pkt. 6 ustawy Prawo lotnicze
  - statek powietrzny w chwili zdarzenia był użytkowany przez osobę nieuprawnioną

Wypadek 2022/5425

- Data zdarzenia 15 września 2022 r.
- Miejsce zdarzenia- 1900 m. N-E od lotniska Pruszcz Gdański
- Lot szkolny do licencji SPL, ćw. I-5
- Załoga: instruktor lat 55, licencja SPL z uprawnieniem FI(R) nalot jako instruktor 13 godz. 52 min.
- Uczeń- pilot lat 19
- Statek powietrzny: szybowiec SZD-50-3 Puchacz
- Warunki atm. VMC

Wypadek 2022/5425

Drugi lot na ćwiczenie wyprowadzania z korkociągu.

Na wysokości ok. 700m. Załoga przystąpiła do wykonywania zadania, pierwszy korkociąg wykonany poprawnie , wyprowadzenie na wys. Około 600-550 m.

Drugi korkociąg problemy z wyprowadzeniem, na wysokości ok.300m. Zatrzymanie obrotu i ponowny korkociąg.

Zderzenie z ziemią, załoga z obrażeniami ciała.

Wypadek w trakcie badania , opublikowany Raport Wstępny.

WYPADEK 2022/4500

- Miejsce zdarzenia – miejscowość Piątnice okolice Łomży
- Data zdarzenia – 7 lipca 2022 r. ok. godz. 19.00LMT
- Lot z pasażerem
- Statek powietrzny- motolotnia dwuosobowa Pipistrel
- Napęd- silnik Rotax Bombardier, 64 KM
- Użytkownik prywatny
- Warunki atmosferyczne VMC

Wypadek 2022/4500

W trakcie lotu z pasażerem prawdopodobnie doszło do głębokiego ślizgu i motolotnia w spirali zderzyła się z ziemią. Pilot i pasażer ponieśli śmierć na miejscu.

Wypadek w trakcie badania.

<u>Dotychczasowe ustalenia Komisji:</u>

1. Pilot posiadał Ś.K z terminem ważności do marca 2022, ale na podstawie zarządzenia Prezesa ULC (covid) zostało z automatu przedłużone o pół roku;
2. Motolotnia nie miała znaków rozpoznawczych i nie była zgłoszona do ewidencji;
3. Pilot nie posiadał badań lotniczo-lekarskich wymaganych do przewozu pasażerów.

Wypadek 2022/5555

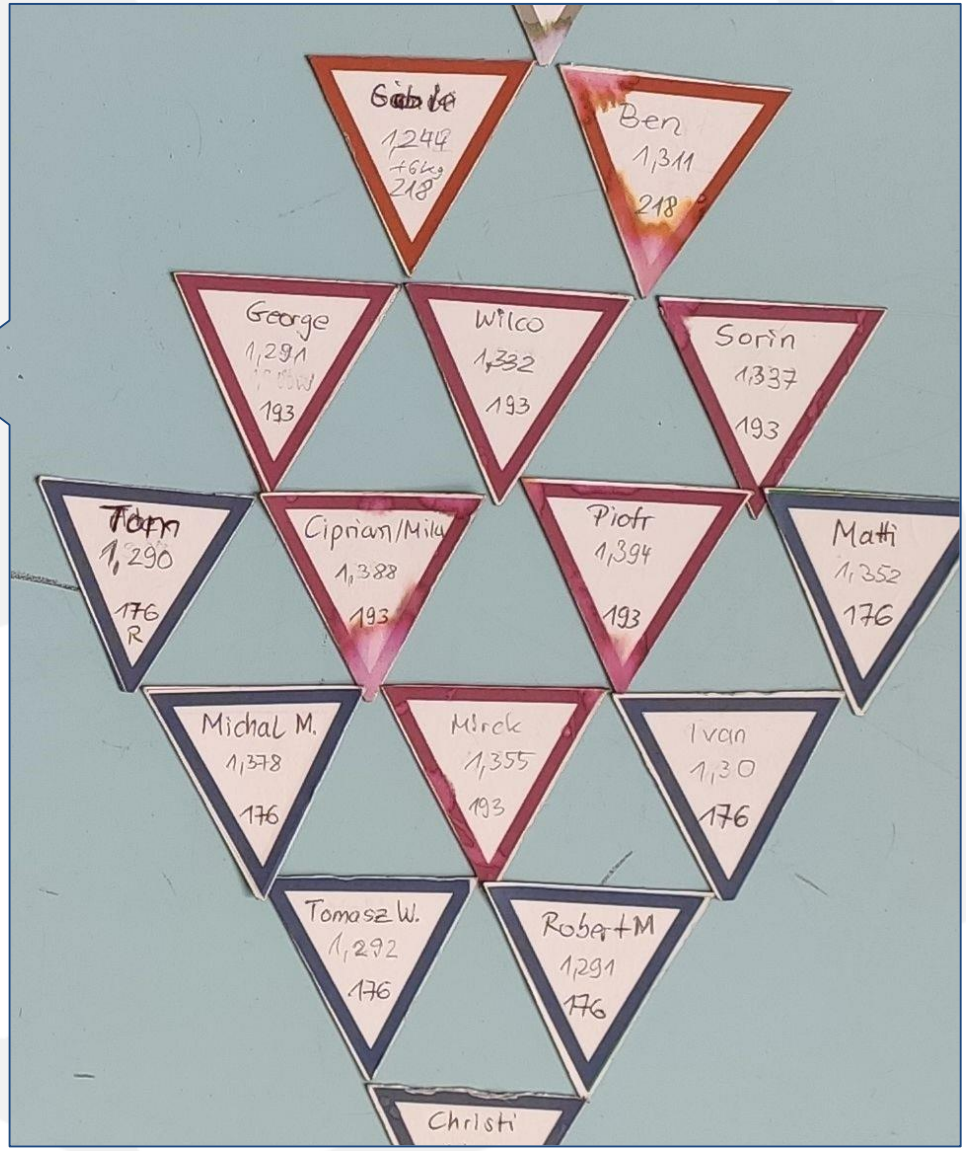
- Data zdarzenia- 23 września 2022r około godz. 9:14
- Miejsce zdarzenia- m. Longinówka okolice lotniska Piotrków Trybunalski
- Uczestnicy zdarzenia – skoczkowie spadochronowi
- Skok 16 spadochroniarzy w celu utworzenia formacji CRW(canopy relative work)

Wypadek 2022/5555

16 skoczków spadochronowych + operator kamery wykonywało skok z wysokości 4000 m w celu treningu w budowaniu formacji CRW.

W trakcie budowania formacji na otwartych spadochronach doszło do kontaktu dwóch skoczków i zaplątania spadochronów na wysokości około 3000 m. Splątani skoczkowie zderzyli się z ziemią.

1 skoczek zginął na miejscu, 2 skoczek z ciężkimi obrażeniami został odwieziony do szpitala.

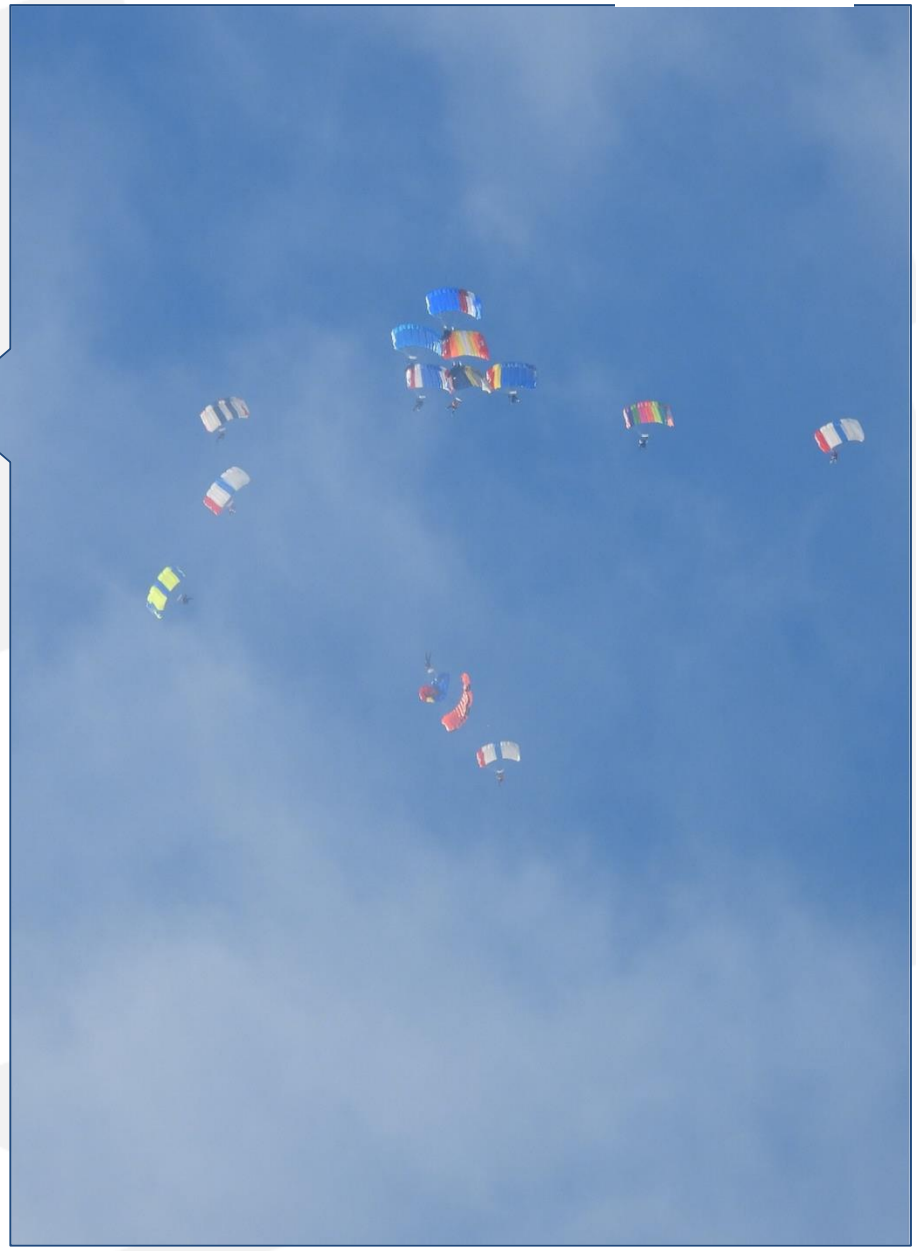


Wypadek 2022/5555

Wypadek w trakcie badania.

Wstępne ustalenia Komisji:

1. Skoczkowie posiadali kwalifikacje do wykonywania skoków;
2. Był to trening do próby bicia rekordu w ilości skoczków w formacji.



Wypadek 2022/5555

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

OGÓLNE ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW NA EPPG

DOKUMENTACJA

Zasady organizacji lotów na lotnisku opisują poniższe dokumenty:

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

WAŻNE INFORMACJE

- Wymagana obowiązkowa łączność wszystkich statków powietrznych wykonujących loty.
- Należy zajmować DS zawsze w gotowości do startu po uzyskaniu zgody oraz unikać długiego postoju po jej zajęciu.
- Należy kołować po wyznaczonych DK i unikać kołowania zbyt blisko innych statków powietrznych oraz przeszkód.
- Ustawiając samolot/śmigłowiec po skończonym locie należy uważać, aby nie narażać innych statków powietrznych i ludzi będących w pobliżu na działanie strumienia zaśmigłowego.

PROCEDURY ŁĄCZNOŚCI

NIE ZAKŁÓCAĆ ŁĄCZNOŚCI

Podczas startu szybowca;

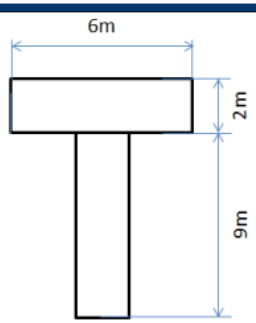
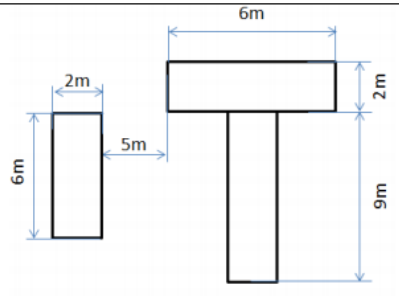
- Za wyciągarką – do momentu wyczepienia;
- Za samolotem – do momentu oderwania się od ziemi.

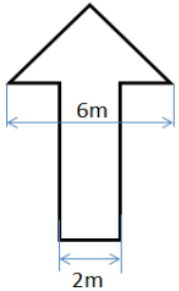
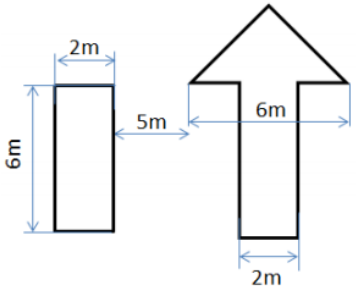
OGRANICZYĆ ŁĄCZNOŚĆ DO NIEZBĘDNEGO MINIMUM

Podczas wykonywanych lotów akrobacyjnych.

ZNAKI NAZIEMNE ROZKŁADANE PODCZAS LOTÓW SZKOLNYCH

- Wyłożone 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.**

PRZEPISY LOTÓW NA EPPG

Lotnisko dopuszczone jest do wykonywania lotów:

- VFR W DZIEŃ i W NOCY;

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

Łączność radiowa:

- Częstotliwość - 119,935 MHz
  (częstotliwość zapasowa 122,800 MHz)
- 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:

- **10L** – MAG 102; dł. ref. 1190x30 m; nawierzchnia sztuczna
- **28R** – MAG 282; dł. ref. 1190X30 m; nawierzchnia sztuczna
- **10R** - MAG 102; dł. ref. 1190x100 m; nawierzchnia naturalna
- **28L** – MAG 282; dł. ref. 1190x100 m; nawierzchnia naturalna

Wysokość kręgu nadlotniskowego:

- 1300 ft (400 m) AMSL

DEKLAROWANE DŁUGOŚCI

Nr drogi startowej	Rodzaj nawierzchni	Oznaczenie RWY /nr	TORA (m)	TODA (m)	LDA (m)	ASDA (m)
DS-1	Nawierzchnia sztuczna	**10L**	1190	1190	1190	1930
		28R	1190	1190	1190	1560
DS-2	Bez nawierzchni sztucznej	**10R**	1190	1190	1190	1190
		28L	1190	1190	1190	1190

TORA *– Rozporządzalna długość rozbiegu (Take-off run available)*

TODA *– Rozporządzalna długość startu (Take-off distance available)*

TODA *– Rozporządzalna długość lądowania (Landing distance available)*

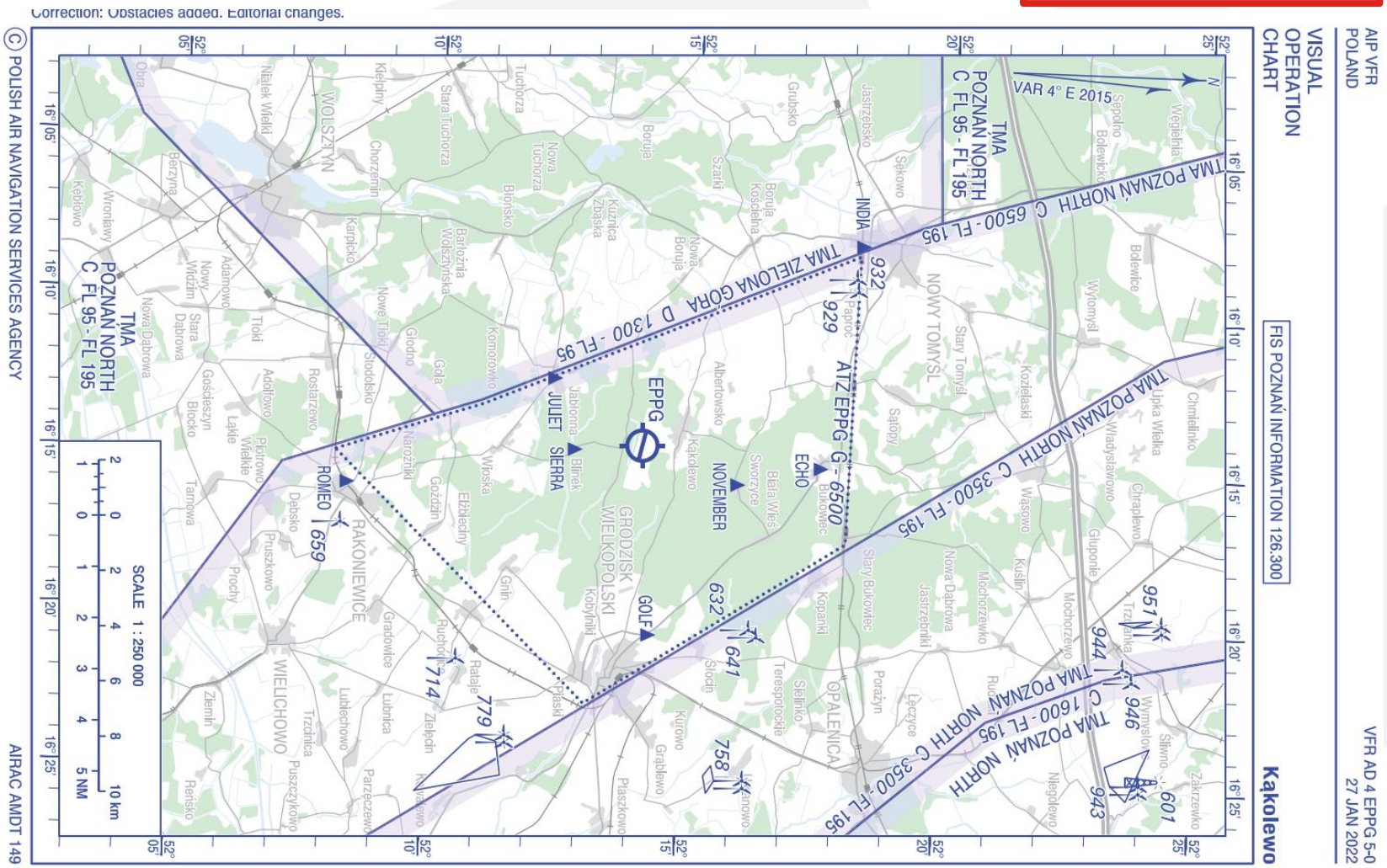
ASDA *– Rozporządzalna długość przerwanego startu (Accelerate-stop distance available)*

PRZEPISY LOTÓW

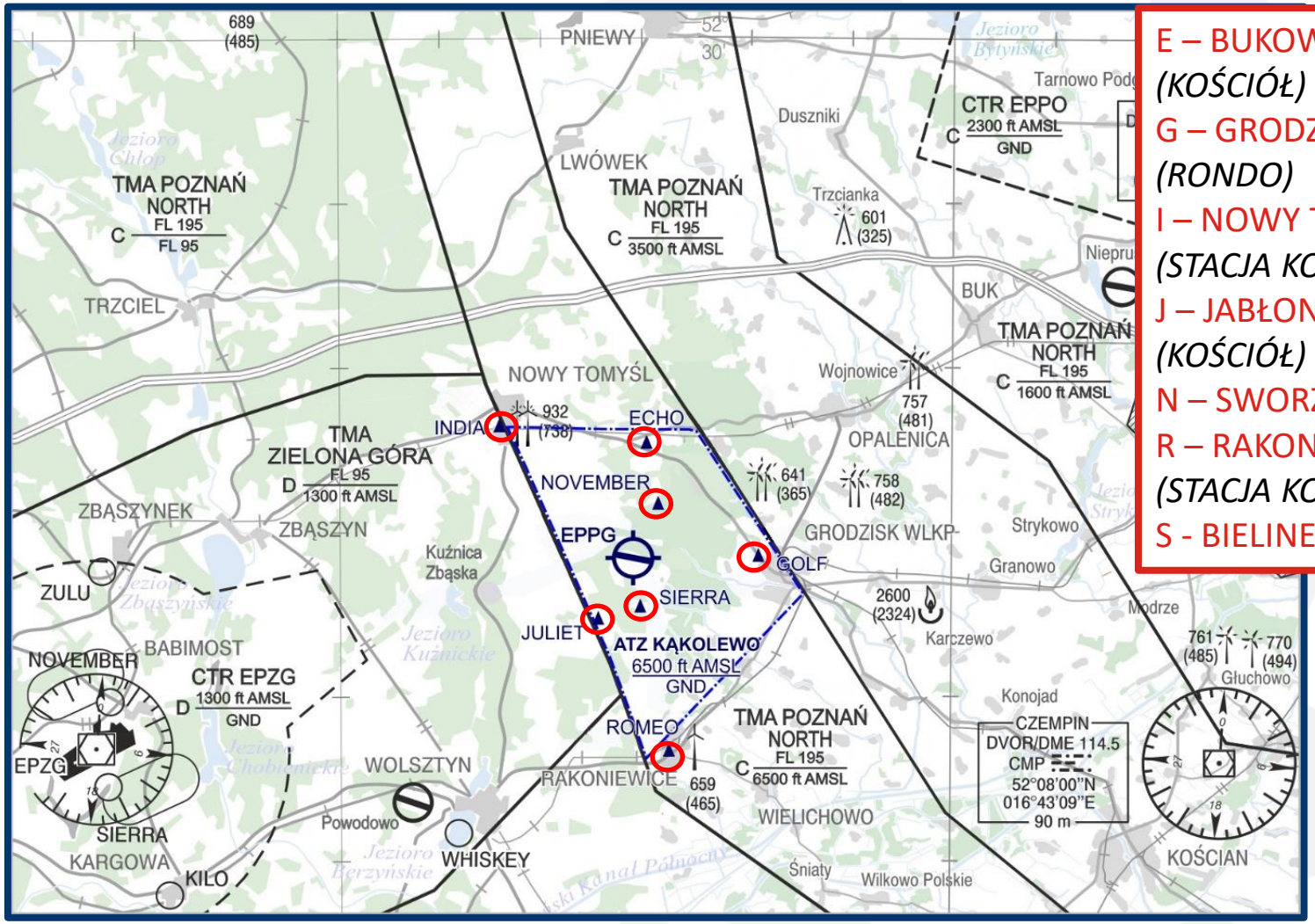
- W przypadku dużego nasilenia operacji lotniczych lub sytuacji ruchowej Kierujący Lotami może ograniczyć rodzaj wykonywanych operacji innych statków powietrznych.
  (włącznie do odmowy wydania zgody na wykonanie lotu)

STREFY RUCHU LOTNISKOWEGO

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

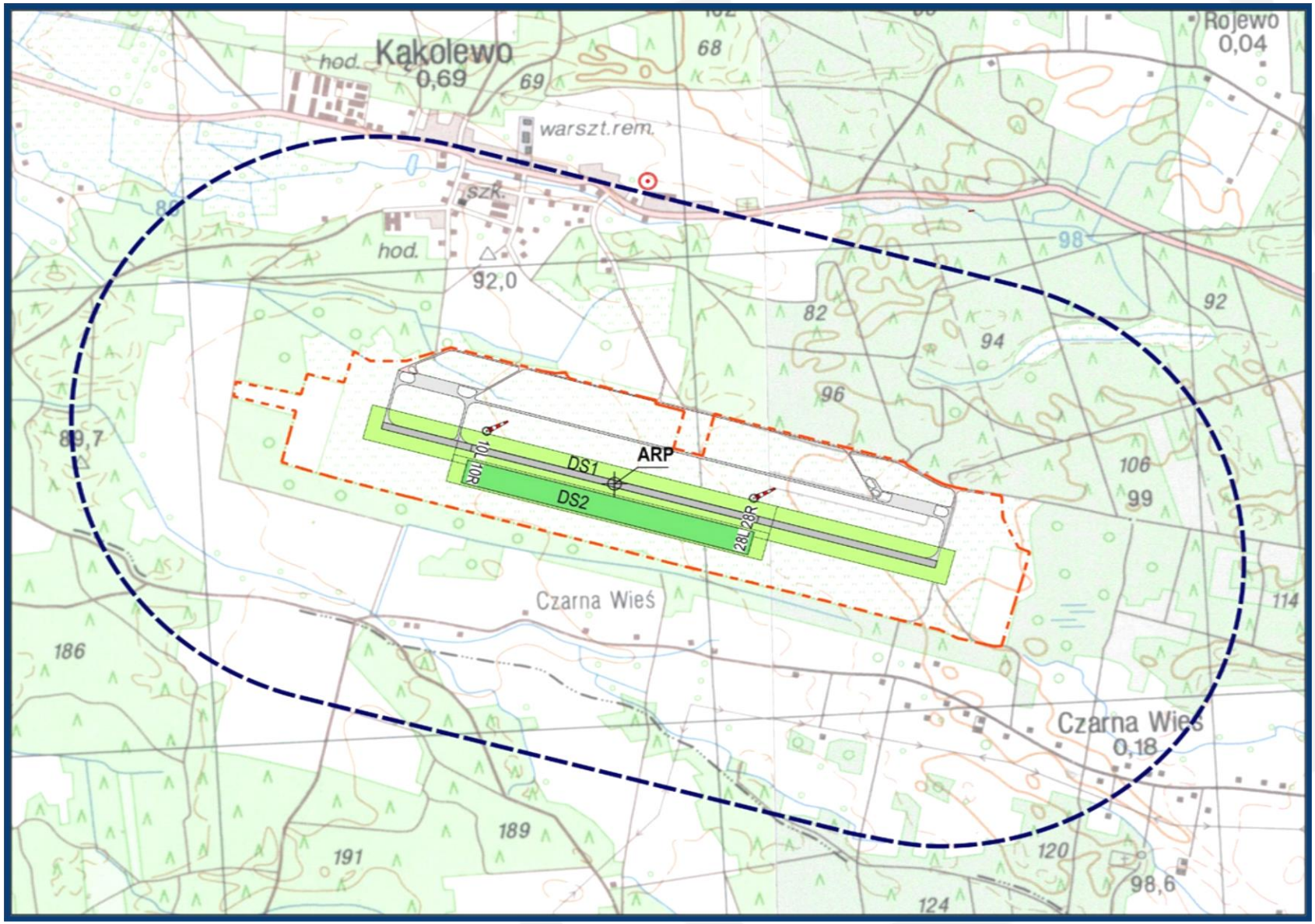


TRASY DOLOTOWE



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

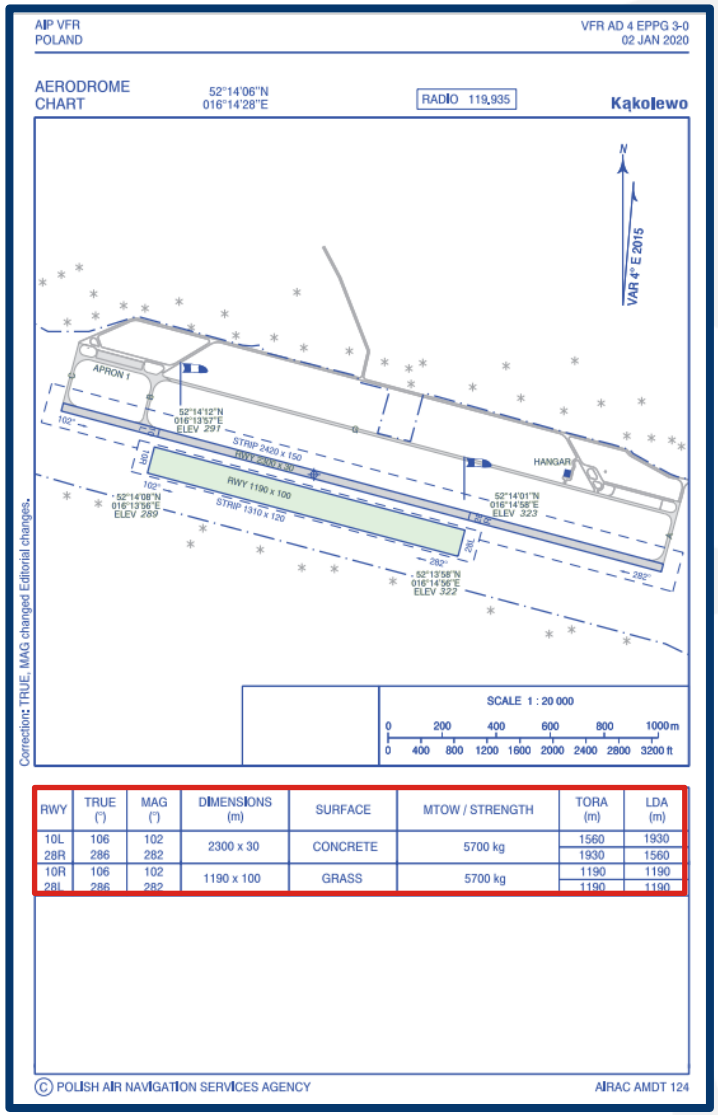
REJON WYKONYWANIA LOTÓW AKROBACYJNYCH



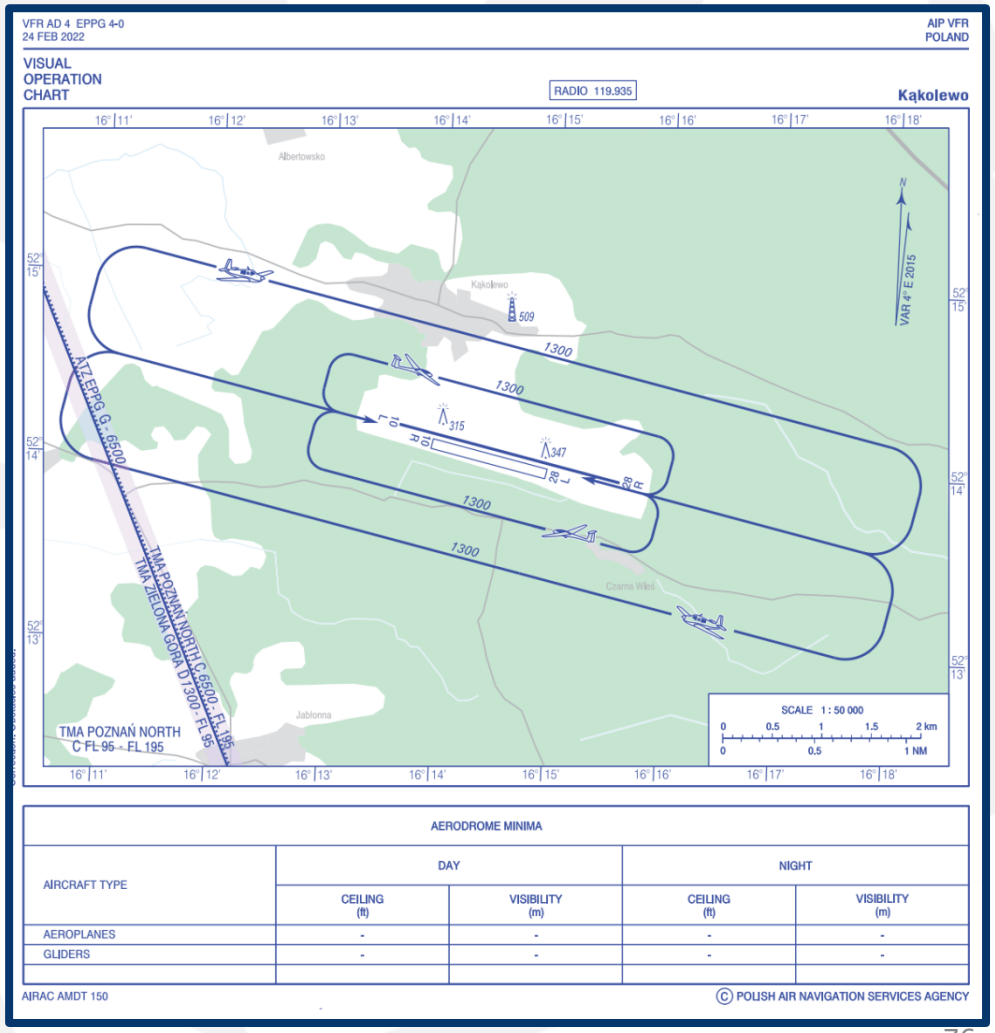
SCHEMAT LOTNISKA

Gdy loty mieszane:

- 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

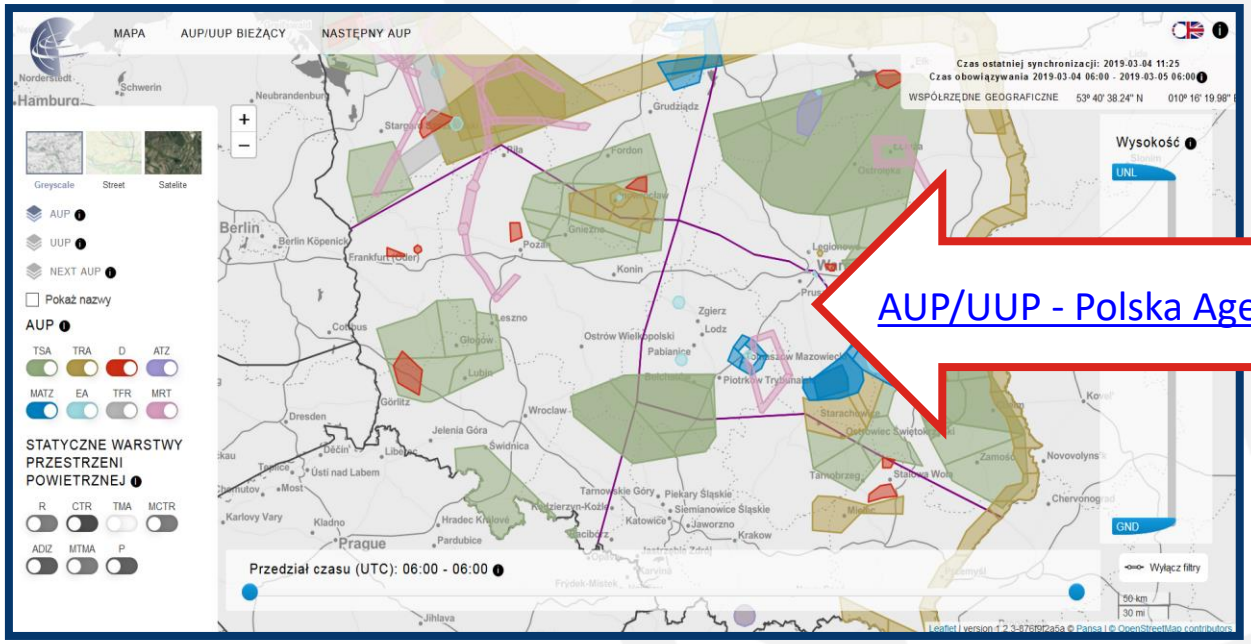
Planowane i aktualnie aktywne strefy przestrzeni powietrznej wykazane są w:

- 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

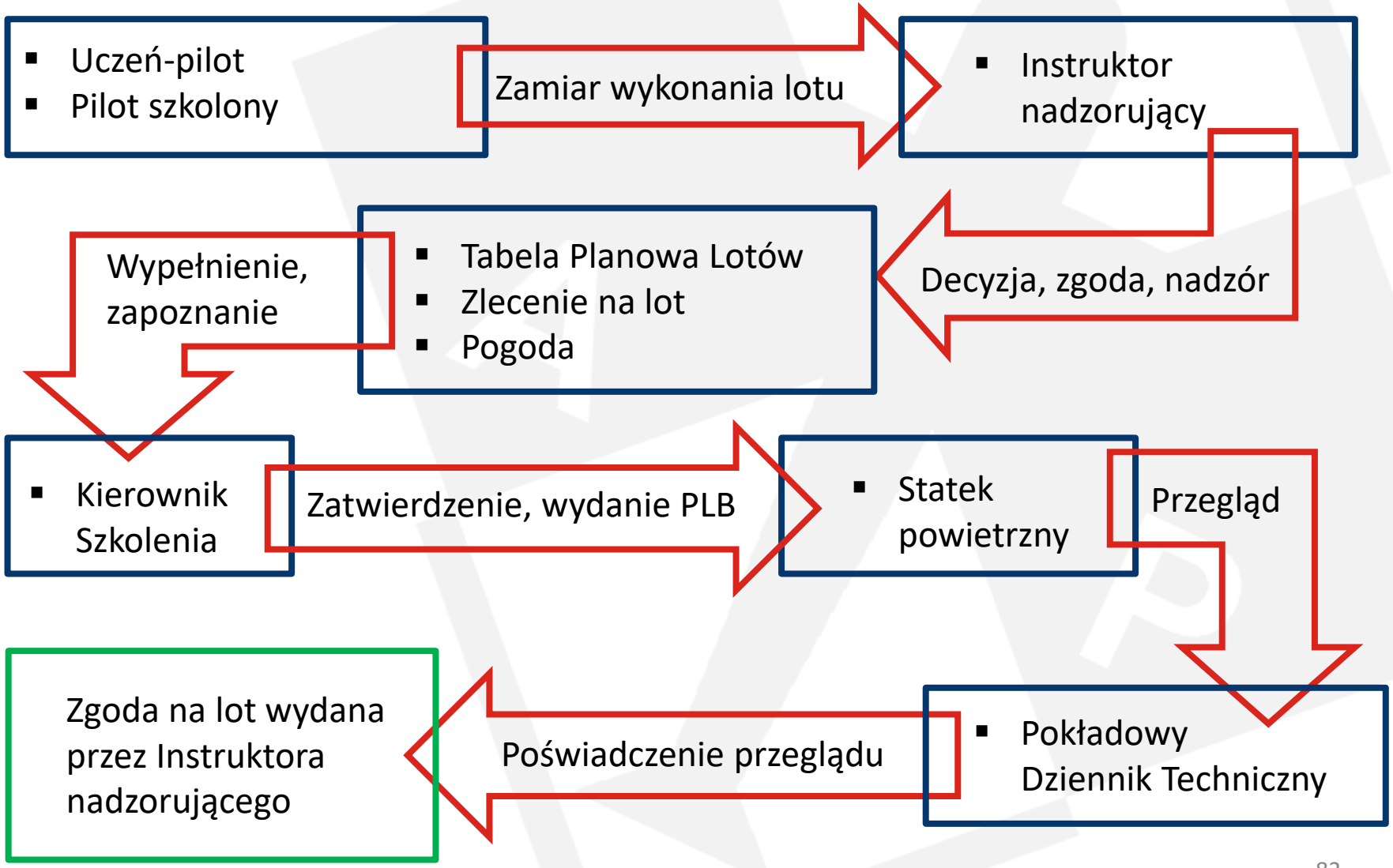
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI

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

↳ *tel. +48 22 574 57 33*

OGÓLNE ZASADY ORGANIZACJI LOTÓW SZKOLNYCH

DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE PRZED LOTEM



DZIAŁANIA ORGANIZACYJNE PO LOCIE

- Wypełnienie PDT;
- Wpisanie danych do elektronicznego systemu ewidencji lotów;
- Zdanie statku powietrznego;
- Zwrot nadajnika PLB (jeśli znajdował się na pokładzie)
- Wypełnienie dokumentacji szkoleniowej ucznia (Karta szkolenia, Książka szkolenia ucznia-pilota)

PRZEPISY PART FCL DOT.

BIEŻĄCEJ PRAKTYKI

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

SAMOLOTY UPRAWNIENIE SEP(L)

W celu przedłużenia ważności uprawnień na klasę samolotów jednosilnikowych tłokowych z załogą jednoosobową kandydat musi:

1) w okresie **3 miesięcy** poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia, zaliczyć w obecności egzaminatora kontrolę umiejętności na odpowiedniej klasie zgodnie z dodatkiem 9 do niniejszej części;

lub

2) w okresie **12 miesięcy** poprzedzających datę upływu ważności uprawnienia wykonać **12 godzin** czasu lotu na odpowiedniej klasie, w tym:

- **6 godzin** w charakterze pilota dowódcy PIC;
- **12 startów i 12 lądowań**;
- szkolenie odświeżające z co najmniej **1 godziną** całkowitego czasu lotu z instruktorem szkolenia ogólnego (FI) lub instruktorem szkolenia na klasę (CRI). Kandydat jest zwolniony z takiego szkolenia odświeżającego, jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności wymaganą do uprawnienia na klasę lub typ, zdał egzamin praktyczny lub przeszedł ocenę kompetencji na samolocie innej klasy lub typu.

3) Kontrola umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia na klasę samolotów jednosilnikowych z załogą jednoosobową może być połączona z kontrolą umiejętności przeprowadzaną w celu przedłużenia ważności uprawnienia BIR, zgodnie z pkt FCL.835 lit. g) pkt 8.

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

SZYBOWCE LICENCJA SPL

Szybowce z wyłączeniem motoszybowców turystycznych.

Posiadacz licencji SPL korzysta z przywilejów wynikających z licencji SPL, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych wyłącznie wówczas, gdy w ciągu ostatnich **24 miesięcy** przed planowanym lotem:

1) wykonał, na szybowcach, co najmniej **5 godzin** czasu lotu jako **pilot dowódca** lub **w locie z instruktorem** bądź **w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora FI(S),** w tym – na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych – co najmniej:

(i) **15 startów**; oraz

(ii) **2 loty szkoleniowe z instruktorem FI(S)**; **lub**

2) zaliczył kontrolę umiejętności przed **egzaminatorem FE(S)** na szybowcu, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych; kontrola umiejętności musi się opierać na egzaminie praktycznym na licencję SPL.

Zaliczenie lotów z instruktorem, lotów pod nadzorem oraz lotów szkoleniowych określonych w pkt.1 jak również kontroli umiejętności określonych w pkt 2, jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane – przez odpowiedzialnego instruktora FI(S), a w przypadkach określonych w pkt 2 – przez odpowiedzialnego egzaminatora FE(S).

W celu wznowienia ciągłości bieżącej praktyki (czyli przez 24 miesiące pilot nie zrealizował wymagań wskazanych w SFCL.160 lit. a) pkt 1), pilot musi zaliczyć kontrolę umiejętności przed egzaminatorem FE(S).

3) Przewóz pasażerów

Posiadacze licencji SPL mogą przewozić pasażerów wyłącznie wówczas, gdy w okresie **poprzednich 90 dni** wykonali w charakterze pilota dowódcy, co najmniej **3 starty** na szybowcach, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych, jeżeli pasażerowie mają być przewożeni szybowcami, z wyłączeniem motoszybowców turystycznych.

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

BALONY LICENCJA BPL

a) Posiadacz licencji BPL korzysta z wynikających z niej przywilejów wyłącznie wówczas, gdy zaliczył w odpowiedniej klasie balonów:

1) albo:

(i) w ciągu 24 miesięcy przed planowanym lotem, co najmniej sześć godzin czasu lotu, w tym: 10 startów i lądowań, jako pilot dowódca, w locie z instruktorem lub w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora FI(B); oraz

(ii) w ciągu 48 miesięcy przed planowanym lotem, co najmniej jeden lot szkoleniowy z instruktorem FI(B); lub

2) w ciągu 24 miesięcy przed planowanym lotem, kontrolę umiejętności zgodnie z lit. c)

b) Oprócz wymagań określonych w lit. a), w przypadku pilotów posiadających kwalifikacje do pilotowania więcej niż jednej klasy balonów, korzystanie z przywilejów związanych z inną klasą balonów jest uzależnione od zaliczenia co najmniej trzech godzin czasu lotu, jako pilot dowódca, w locie z instruktorem lub w locie samodzielnym pod nadzorem instruktora FI(B), w każdej dodatkowej klasie balonów w ciągu ostatnich 24 miesięcy.

c) Posiadacz licencji BPL niespełniający wymagań określonych w lit. a) pkt 1 oraz, w stosownych przypadkach, w lit. b), przed wznowieniem korzystania z przywilejów musi zaliczyć kontrolę umiejętności przed egzaminatorem FE(B) na balonie odpowiedniej klasy.

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

BALONY LICENCJA BPL c.d.

d) Po spełnieniu wymagań lit. a), b) lub c), stosownie do przypadku, posiadacz licencji BPL z przywilejami dotyczącymi pilotowania balonów na ogrzane powietrze korzysta ze swoich przywilejów wyłącznie na balonach na ogrzane powietrze, które należą do:

(i) tej samej grupy balonów na ogrzane powietrze, w której zaliczył lot szkoleniowy określony w lit. a) pkt 1 ppkt (ii) lub kontrolę umiejętności określoną w lit. c), stosownie do przypadku, lub do grupy balonów o mniejszej pojemności powłoki; lub

(ii) grupy A balonów na ogrzane powietrze w przypadkach, w których pilot – zgodnie z lit. b) – zaliczył lot szkoleniowy określony w lit. a) pkt 2 w klasie balonów innej niż klasa balonów na ogrzane powietrze.

e) Zaliczenie lotów z instruktorem, lotów pod nadzorem oraz lotów szkoleniowych określonych w lit. a) pkt 1 i lit. b), jak również kontroli umiejętności określonej w lit. c), jest wpisywane do książki lotów pilota oraz podpisywane, w przypadkach określonych w lit. a) pkt 1 i lit. b) – przez odpowiedzialnego instruktora FI(B), a w przypadku określonym w lit. c) – przez odpowiedzialnego egzaminatora FE(B).

f) Uznaje się, że posiadacz licencji BPL, który posiada również przywileje dotyczące operacji zarobkowych określone w podczęści ADD pkt BFCL.215 niniejszego załącznika, spełnił wymagania:

1) lit. a) oraz – w stosownych przypadkach – lit. b), jeżeli zaliczył kontrolę umiejętności zgodnie z pkt BFCL.215 lit. d) pkt 2 ppkt (i) w odpowiedniej klasie lub odpowiednich klasach balonów w ciągu ostatnich 24 miesięcy; lub

2) lit. a) pkt 1 ppkt (ii), jeżeli zaliczył lot szkoleniowy określony w pkt BFCL.215 lit. d) pkt 2 ppkt (ii) w odpowiedniej klasie balonów.

W przypadku klasy balonów na ogrzane powietrze zastosowanie mają ograniczenia określone w lit. d), dotyczące przywilejów dotyczących pilotowania balonów poszczególnych klas, w zależności od klasy balonów wykorzystanej do spełnienia wymagań lit. f) pkt 1 lub lit. f) pkt 2.

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

BIEŻĄCA PRAKTYKA INSTRUKTORSKA

W przypadku **instruktora samolotowego FI(A)**

Przedłużenie

1) W celu przedłużenia ważności upoważnienia FI posiadacze certyfikatu muszą spełnić co najmniej **dwa z trzech** następujących wymogów przed upływem terminu ważności upoważnienia FI:

(i) ukończyli w przypadku certyfikatu FI(A), co najmniej **50 godzin szkolenia** w locie na statku powietrznym odpowiedniej kategorii, w okresie ważności uprawnienia, jako instruktorzy FI, TRI, CRI, IRI, MI lub egzaminatorzy. Jeżeli przedłużenie ma objąć uprawnienia do szkolenia IR, co najmniej 10 z tych godzin musi być szkoleniem w locie do IR i musi zostać wykonane w okresie 12 miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia FI;

(ii) odbyli instruktorskie szkolenie odświeżające jako FI w ATO lub we właściwym organie;

(iii) uzyskali pozytywną ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935, w okresie **12 miesięcy** bezpośrednio poprzedzających datę upływu ważności upoważnienia FI.

2) Co najmniej przy co drugim przedłużeniu ważności FI(A) posiadacz danego certyfikatu FI musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935.

Wznowienie

Jeżeli uprawnienie FI straciło ważność, osoba ubiegająca się w okresie **12 miesięcy przed datą złożenia wniosku o jego wznowienie** musi odbyć instruktorskie **szkolenie odświeżające** jako FI w ATO lub we właściwym organie lub w przypadku instruktora i musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z pkt FCL.935 (egzamin LKE – 60 min.)

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

BIEŻĄCA PRAKTYKA INSTRUKTORSKA c.d.

W przypadku **instruktora szybowcowego FI(S)**

A) Posiadacz certyfikatu FI(S) korzysta z przywilejów wynikających z posiadanego certyfikatu wyłącznie wówczas, gdy przed planowanym skorzystaniem z tych przywilejów:

1) w ciągu ostatnich **3 lat**, zaliczył:

(i) prowadzone przez ATO, DTO lub właściwy organ instruktorskie szkolenie odświeżające, które obejmowało wykłady z wiedzy teoretycznej służące odświeżeniu i aktualizacji wiedzy istotnej dla instruktorów szybowcowych; **oraz**

(ii) prowadząc szkolenie w locie jako instruktor FI(S), zaliczył co najmniej:

A) **30 godzin**; lub

B**) 60 startów i lądowań**; oraz

2) w ciągu ostatnich **9 lat** oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu przez właściwy organ, wykazał instruktorowi FI(S) posiadającemu kwalifikacje zgodne z pkt SFCL.315 lit. a) pkt 7 i wyznaczonemu przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, że potrafi prowadzić szkolenie na szybowcach.

B) Na poczet wymagania określonego w lit. A) pkt 1 ppkt (ii) zalicza się w pełni godziny lotu wykonane jako egzaminator FE(S) podczas egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności i ocen kompetencji.

C) Jeżeli posiadacz certyfikatu FI(S) nie uzyskał pozytywnej oceny instruktora FI(S) za lot szkolny wykonany pod jego nadzorem zgodnie z lit. A) pkt 2, to nie może korzystać z przywilejów wynikających z certyfikatu FI(S) do czasu pomyślnego zaliczenia oceny kompetencji zgodnie z pkt SFCL.345 (egzamin LKE ocena kompetencji).

D) Aby wznowić korzystanie z przywilejów wynikających z certyfikatu FI(S), posiadacz certyfikatu FI(S), który nie spełnia wszystkich wymagań lit. A), musi spełnić wymagania lit. A) pkt 1 ppkt (i) oraz pkt SFCL.345 (egzamin LKE ocena kompetencji).

PRZEPISY PART FCL - BIEŻĄCA PRAKTYKA

BIEŻĄCA PRAKTYKA INSTRUKTORSKA c.d.

W przypadku uprawnienia **instruktora balonowego FI(B)**

a) Posiadacz certyfikatu FI(B) korzysta z przywilejów wynikających z certyfikatu wyłącznie w przypadku, gdy:

1) w ciągu ostatnich **3 lat** przed planowanym skorzystaniem z tych przywilejów:

(i) odbył prowadzone przez ATO, DTO lub właściwy organ instruktorskie szkolenie odświeżające, które obejmowało wykłady z wiedzy teoretycznej służące odświeżeniu i aktualizacji wiedzy istotnej dla instruktorów balonowych;

(ii) przeprowadził co najmniej **6 godzin** szkolenia w locie na balonach jako instruktor FI(B); oraz

2) wykonał, w ciągu ostatnich **9 lat** oraz zgodnie z procedurami ustanowionymi w tym celu przez właściwy organ, jeden lot szkolny na balonie jako instruktor FI(B) pod nadzorem instruktora FI(B) posiadającego kwalifikacje zgodne z pkt BFCL.315 lit. a) pkt 4 i wyznaczonego przez kierownika szkolenia ATO lub DTO, uzyskując pozytywną ocenę.

b) Na poczet wymagania określonego w lit. a) pkt 1 ppkt (ii) zalicza się w pełni godziny lotu wykonane jako egzaminator FE(B) podczas egzaminów praktycznych, kontroli umiejętności lub ocen kompetencji.

c) Jeżeli posiadacz certyfikatu FI(B) nie wykonał lotu szkolnego pod nadzorem i z pozytywną oceną instruktora FI(B) zgodnie z lit. a) pkt 2, to nie może korzystać z przywilejów wynikających z certyfikatu FI(B) do czasu pomyślnego zaliczenia oceny kompetencji zgodnie z pkt BFCL.345.

d) Aby wznowić korzystanie z przywilejów wynikających z certyfikatu FI(B), posiadacz certyfikatu FI(B), który nie spełnia wymagań lit. a), musi spełnić wymagania określone w lit. a) pkt 1 ppkt (i) oraz w pkt BFCL.345.

UWAGA:

Co najmniej w **co trzecim** przedłużeniu ważności **FI(S) i FI(B)** jego posiadacz musi przejść ocenę kompetencji zgodnie z FCL.935.

WYBRANE PRZEPISY PART MED

W nawiązaniu do zapisu rozporządzenia UE Nr 1178 załącznik IV MED.A.030 lit. c), pilot z licencją CPL(A) lub ATPL(A) wykonujący:

a. lot rekreacyjny na samolocie o maksymalnej masie startowej 2000 kg., przewożących maksymalnie 3 pasażerów (przywilej wynikający z licencji LAPL(A)), do takiego lotu wystarczą badania **LAPL**.

b. badania klasy 1 wymagane są jeżeli pilot wykonuje operacje lotnicze wynikające z lic. CPL/ATPL (Part-MED. MED.A.30(c) 5)), *„wynikających z licencji pilota zawodowego (CPL), licencji pilota w załodze wieloosobowej (MPL) lub licencji pilota liniowego (ATPL), pilot musi posiadać ważne orzeczenie lekarskie 1 Klasy”*

WYBRANE PRZEPISY PART MED

MED.A.030(b) Wnioskodawca ubiegający się o licencję zgodnie z zał. I (część FCL) musi posiadać orzeczenie lekarskie wydane zgodnie z niniejszym załącznikiem (część MED) i odpowiadające **przywilejom wynikającym z licencji**, o którą się ubiega. Wobec powyższego posiadacz licencji CPL / ATPL wykonujący loty rekreacyjne może korzystać z zapisów punku **MED.A.030 c) 1/ i 2):**

1) wynikających z licencji pilota (LAPL), licencji pilota balonowego (BPL) wydanej zgodnie z zał. III (część BFCL) do rozporządzenia Komisji (UE) 2018/395 lub licencji pilota szybowcowego (SPL) wydanej zgodnie z załącznikiem III (część SFCL) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1976, ***pilot musi posiadać przynajmniej ważne orzeczenie lekarskie na potrzeby LAPL****;*

2) wynikających z licencji pilota turystycznego (PPL), pilot musi posiadać przynajmniej ***ważne orzeczenie lekarskie 2. klasy;***

WYBRANE PRZEPISY PART MED

Lot jako instruktor lub egzaminator LKE (przywilej wynikający z licencji PPL(A)):

- Klasa 2 - jeżeli FI prowadzi szkolenie w zakresie licencji i uprawnień niekomercyjnych.
- Klasa 1 jeżeli FI prowadzi szkolenie w zakresie licencji i uprawnień komercyjnych (CPL, ATPL czy IR).

PŁATNOŚCI ZA LOTY W ROKU 2023

- Każda osoba latająca w bieżącym sezonie na statkach powietrznych Aeroklubu Poznańskiego będzie w elektronicznej bazie lotów opisywana jako **PŁATNIK** lotu;
- Aby uzyskać zwolnienie z opłat za loty należy zwrócić się na piśmie do Zarządu Aeroklubu o wydanie decyzji o zwolnieniu z określonych opłat za loty;

Decyzję podejmuje Zarząd Aeroklubu lub Dyrektor w zakresie swoich uprawnień.

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ!

KIEROWNK CAO

PDT – zmiany i najczęściej popełniane pomyłki podczas wypełniania PDT