KONFERENCJA BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO 2024

AEROKLUB POZNAŃSKI IM. WANDY MODLIBOWSKIEJ

OŚWIADCZENIE

Wszystkie osoby* planujące w roku 2024 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 2023; *(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)*
- Katarzyna Pietrzak - *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 / Kierownik Odpowiedzialny*
- Niemier Kinga – *Kierownik ds. bezpieczeństwa (SM)*
- Kacper Cecuła – *Specjalista ds. Technicznych*

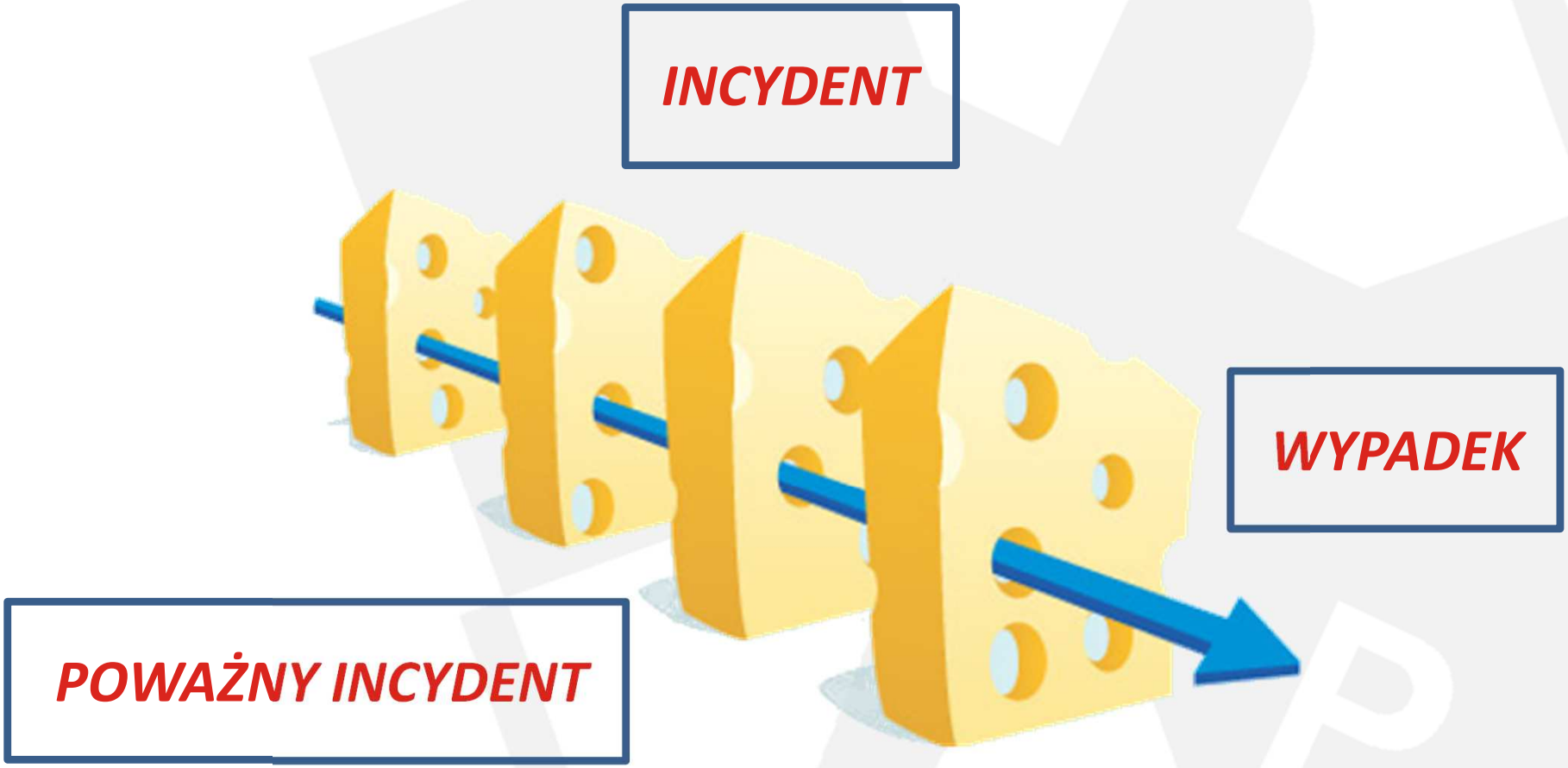
Kontakt email do ww. osób: *imie.nazwisko@lotniskokakolewo.pl*

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE W AEROKLUBIE POZNAŃSKIM

Model Reason'a

Aktywatory (awarie, błędy,…) prowadzą do wystąpienia zdarzenia wówczas, kiedy bariery ochronne nie są szczelne – kiedy w barierach ochronnych występują „dziury" w postaci niewidocznych i pozornie nieaktywnych czynników - <u>często w postaci konsekwencji błędnych decyzji podjętych wcześniej (lub braku decyzji) na najwyższych szczeblach zarządzania w danym systemie.</u>

RODZAJE ZADRZEŃ



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

PARSZYWA DWUNASTKA
BRAK KOMUNIKACJI
NORMY
BRAK ASERTYWNOŚCI
ZMĘCZENIE
NIEZNAJOMOŚĆ
BRAK ŚWIADOMOŚCI
NACISK
BRAK PRACY ZESPOŁOWEJ
SAMOZADOWOLENIE
STRES
ROZTARGNIENIE
BRAK ZASOBÓW

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

Zdarzenie należy zgłosić do:
Kierownika ds. Bezpieczeństwa / Kierownika Odpowiedzialnego / Kierownika Szkolenia / Kierownika Odpowiedzialnego dla Lotniska 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

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.

ZDARZENIA PODLEGAJACE OBOWIĄZKOWEMU ZGŁASZANIU

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

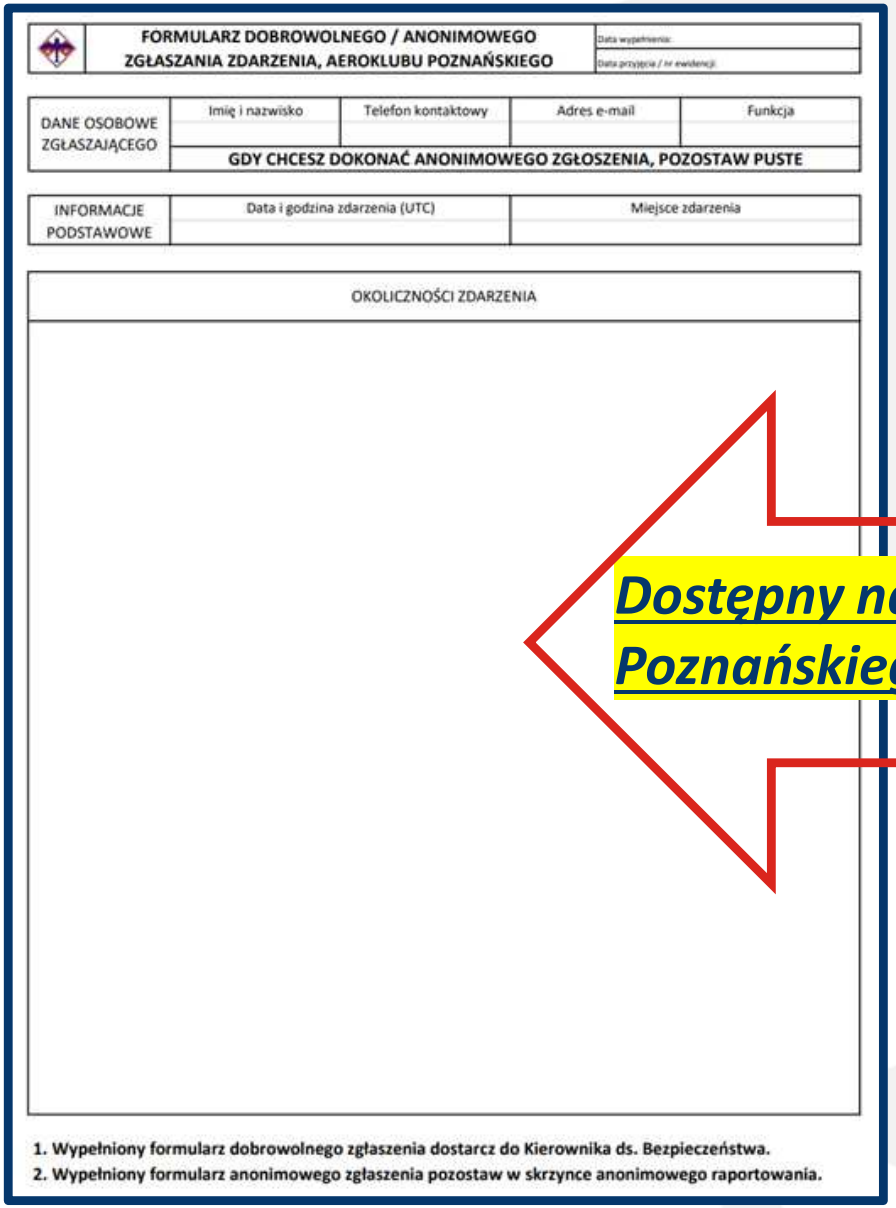
DOBROWOLNY SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH

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 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 13 Z DNIA 24.04.2023

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.

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.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

BADANIE ZDARZEŃ

CEL BADANIA

Komisja prowadzi badania w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej oraz krajowego, jedynie w celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym w przyszłości.

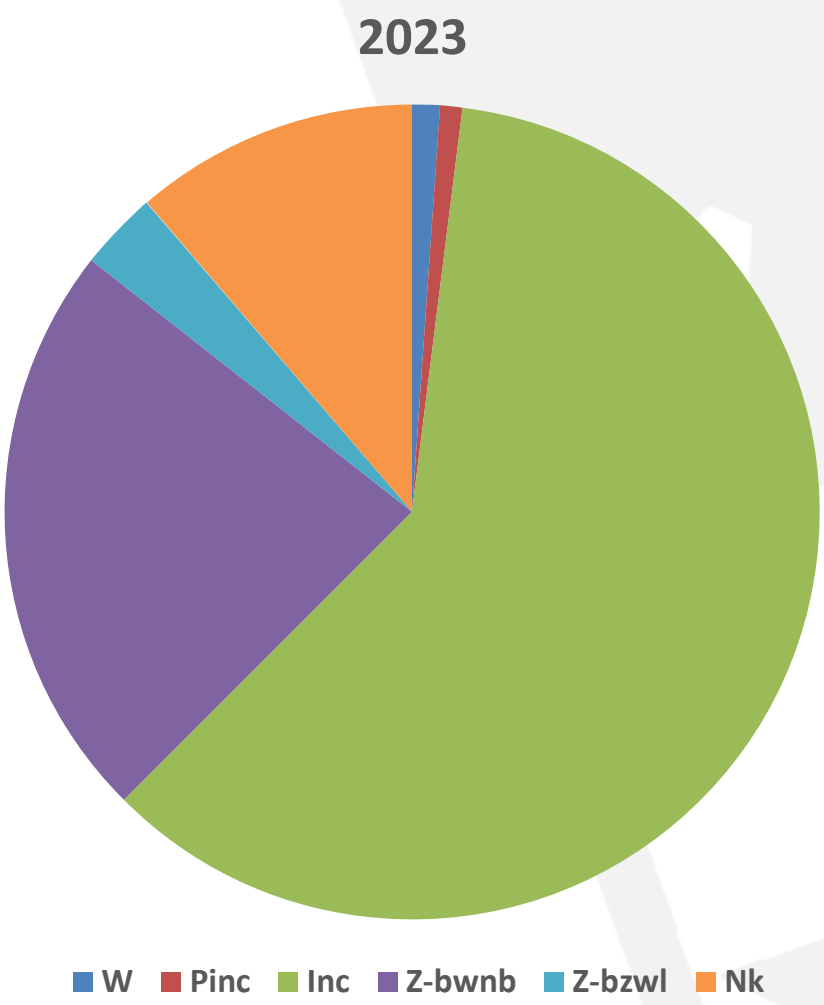
Działalność ta nie ma na celu orzekania o winie lub odpowiedzialności.

BADANIE I NADZÓR

Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję.

Inne incydenty lotnicze tych statków powietrznych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

LICZBA ZDARZEŃ ZAREJESTROWANYCH W 2023 R. NA TERENIE RP



Zgłoszone zdarzenia - 8078
Wypadki - 77
Poważne Incydenty - 61
Incydenty - 4834
Bez wpływu na bezpieczeństwo -2785
Bez zamiaru wykonania lotu - 275
Nieokreślone - 46

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
2023	**77**	**13**	**61**	**4834**	**3106**	**8078**

WYPADKI ZE SKUTKIEM ŚMIERTELNYM 2023

Lp.	Nr PKBWL	Klasa SP	Opis	Ofiary
1.	0001	Śmigłowiec	Zderzenie śmigłowca ULM z ziemią w nieznanych okolicznościach.	1
2.	0009	Motoparalotnia	Wypadek ze skutkiem śmiertelnym w nieznanych okolicznościach	1
3.	0013	Szybowiec	Zderzenie szybowca z ziemią na brzegu jeziora Yamba-Agatsuma w nieznanych okolicznościach.	1
4.	0015	Motoparalotnia	Po starcie zderzenie z ziemią w spirali.	1
5.	0026	Spadochron	Zderzenie z ziemią z nieznanych powodów	1
6.	0035	Samolot	Zderzenie samolotu z ziemią w nieznanych okolicznościach	1
7.	0040	Szybowiec	Zderzenie z drzewami a następnie z ziemią po starcie.	1
8.	0046	Samolot	Zderzenie SP z budynkiem aeroklubu w zakręcie po manewrze T&G.	6
9.	0050	Samolot	Utrata kontroli na małej wysokości i zderzenie z ziemią	1
10.	0066	Paralotnia	Użycie spadochronu zapasowego na małej wysokości i zderzenie z ziemią po zwinięciu się paralotni	1
11.	0069	Samolot	Zderzenie samolotu z ziemią w nieznanych okolicznościach	1
12.	0070	Spadochron	Brak rozwinięcia spadochronu zasadniczego i zapasowego i zderzenie skoczka z ziemią.	1
13.	0073	Szybowiec	Podczas startu szybowiec rozbił się na terenie lotniska. Pilot poniósł śmierć.	1

POWIADOMIENIE O ZDARZENIU – TELEFON ALARMOWY 24 H

+48 500 233 233

www.pkbwl.gov.pl

kontakt@pkbwl.gov.pl
email

ul. Nowy Świat 6/12
00-497 Warszawa
adres siedziby

+48 22 522 55 20
sekretariat Komisji

+48 22 522 55 21
fax

pkbwl.gov.pl

Krzysztof Miłkowski
Przewodnicząc PKBWL

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA ZA ROK 2023

ANALIZA ZDARZEŃ W AEROKLUBIE

STATYSTYKA ZDARZEŃ W AEROKLUBIE

ROK	LICZBA OPERACJI	LICZBA ZGŁOSZONYCH ZDARZEŃ
2021	***3867***	***7***
2022	***4431***	***4***
2023	***6124***	***2***

ZDARZENIE 1

WYPADEK 2023-0044 – Ukręcenie ogona szybowca podczas lądowania w terenie przygodnym

- Pilot szybowcowy wykonywał przelot podczas zawodów zawodów Ostrów Glide.
- Po utracie kontaktu z termiką pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym.
- Z odległości około 800 m wybrał teren do wykonania lądowania przygodnego. Z tej odległości pilot nie zauważył żadnych przeszkód na podejściu do lądowania.

- Z wysokości około 100 m wyprowadził szybowiec na prostą do lądowania. Po przyziemieniu, w trakcie dobiegu szybowiec przetoczył się przez niewidoczne zagłębienie terenu, co spowodowało uderzenie ogonem o ziemię. W wyniku tego uderzenia belka ogonowa szybowca została złamana, a owiewka kabiny uległa pęknięciu.

ZDARZENIE 2

Uderzenie śmigłem podczas kołowania na płycie postojowej.

- Pilot wykonywał loty samolotowe związane ze skokami spadochronowymi
- Podczas kołowania pilot podchodził do strefy wsiadania na płycie postojowej. W tym momencie kolumna przedniego koła samolotu obróciła się, co w rezultacie obniżyło dziób samolotu i spowodowało kontakt śmigła z ziemią.
- Pilot natychmiast wykonał procedurę wymaganą do wyłączenia, zgodnie z wymaganiami listy kontrolnej. Następnie wyłączył silnik. Kontrola wzrokowa wykazała, że wszystkie trzy łopaty śmigła zostały uszkodzone – jedna wygięta, dwie złamane.
- Pilot ani żadne osoby znajdujące się na lotnisku nie zostały poszkodowane.

RAPORTY KOŃCOWE
I WSTĘPNE
INFORMACJE O ZDARZENIU

PKBWL

Wypadek 2023-0040

Wypadek w trakcie badania.

Zdarzenie z dnia 7 lipca 2023, lotnisko Borsk, szybowiec SZD-24-4A „Foka 4”, użytkownik prywatny.

Po starcie za samochodem holującym , po oderwaniu na wysokości ok. 100m pilot stracił kontrolę nad szybowcem, odchylił się w prawo nad las i po wyczepieniu liny nastąpiło zderzenie z drzewami i ziemią, pilot poniósł śmierć na miejscu. Pilot posiadał licencję szybowcową. Zdarzenie w trakcie badania, na razie nie ustalono przyczyny wypadku - zdarzenie nie jest jeszcze zakończone.

Zdarzenia

Wypadek 2023-0031
Poważny Incydent 2023-0048
Incydent 2023-0076
Poważny Incydent 2023-0079

- Wszystkie zdarzenia dotyczyły lądowania bez wypuszczonego podwozia
- Samoloty zostały uszkodzone w większym lub mniejszym stopniu
- W każdym przypadku załoga nie poniosła żadnych obrażeń

Incydent 2021/845

- Pilot-uczeń, szkolenie do licencji PPL(A), wykonywał loty szkolne.
- Podczas wykonywania lotów samodzielnych wykonał lądowanie na przednie koło podwozia i doszło do kilkukrotnego odbicia od pasa (tzw. „kangur”) i odejście na drugi krąg.
- W trakcie wznoszenia zameldował o niestabilnej pracy silnika i silnych wibracjach.
- Instruktor nakazał kontrolę parametrów silnika i wykonanie lotu po skróconym kręgu. W trakcie tego lotu inny instruktor przekazał, aby uczeń-pilot wykonał niski krąg.
- Lądowanie wykonane zostało prawidłowo na pasie 30.

Incydent 2021/845

- Po opuszczeniu pasa uczeń-pilot zameldował, że ma problemy z kołowaniem, instruktor nakazał przerwać kołowanie i pozostać na drodze kołowania, a następnie udał się na miejsce postoju samolotu. Na miejscu stwierdzono uszkodzenie śmigła i przedniego podwozia. Uczeń-pilot nie odniósł obrażeń.

- Przyczyna: Nieprawidłowe poprawianie błędu odbicia się samolotu od pasa w trakcie lądowania.
- Czynnik sprzyjający: tylny wiatr do lądowania.

Wypadek 2023-0021

- Pilot szybowca wykonywał przelot o długości 117 km, lot w warunkach termiki bezchmurnej przebiegał normalnie.
- Przed osiągnięciem drugiego punktu zwrotnego, pilot rozpoczął dolot do lotniska EPBK (Białystok-Krywlany). Gdy znalazł się nad miastem Białystok, w odległości około 3 km od lotniska stwierdził, że mała wysokość nie pozwoli mu przelecieć nad miastem, ani nie umożliwi cofnięcia się poza jego granice – w stronę terenów nadających się do lądowania przygodnego.
- Pilot podjął próbę lądowania na parkingu samochodowym, na terenie dworca kolejowego.
- W trakcie podejścia do lądowania szybowiec zawadził skrzydłem o maszt odgromnika zbiornika do magazynowania paliwa. Obrócił się w powietrzu i spadł bezwładnie z wysokości kilkunastu metrów, zderzając się ze ścianą zbiornika, drzewem a następnie z ziemią.
- Pilot odniósł poważne obrażenia, ale zdołał samodzielnie opuścić kabinę szybowca. Szybowiec został poważnie uszkodzony.

Wypadek 2023-0021

Przyczyny zdarzenia:

- Wlot szybowca nad miasto na wysokości, która nie dawała możliwości dolotu do lotniska,
- Kontynuowanie lotu do lotniska, nad obszarem miejskim, w warunkach względnie silnego wiatru czołowego oraz obszarów duszeń, co istotnie ograniczało zasięg lotu,
- Błędne zadeklarowanie punktu docelowego w komputerze pokładowym (dolotowym) oraz bezkrytyczne stosowanie się do wskazań komputera,
- Niezastosowanie się do przepisu nakazującego wybór pola do lądowania z wysokości 500 m
- Poszukiwanie miejsca do lądowania od wysokości zaledwie 250 m.

Poważny incydent 2023-0043

- Pilot wykonywał lot widokowy balonem, w koszu oprócz pilota znajdowało się 14 pasażerów.
- Podczas lotu, pilot aby określić kierunek wiatru przy ziemi, obniżył lot do około 60 m AGL. Na tej wysokości kierunek wiatru ulegał zmianie o około 170°. Fakt ten spowodował, że pilot rozpoczął poszukiwanie dogodnego miejsca do lądowania.
- Aby nie niszczyć upraw, pilot zamierzał wylądować na łące. Nadchodzący zmierzch i wzrost zachmurzenia powodował spadek widzialności.
- Zdecydował się na lądowanie i wybrał łąkę, przed którą przebiegała asfaltowa droga.
- Wydał pasażerom polecenie, aby przygotowali się do przyziemienia. Wychładzał balon i kontrolując opadanie zbliżał się do ziemi, od strony przebiegającej poprzecznie do drogi w kierunku podejścia.

Poważny incydent 2023-0043

- Jednocześnie oceniał warunki terenowe, m.in. zauważył linię elektryczną, biegnącą po przeciwnej stronie wybranego terenu. Linia ta, w ocenie pilota, nie stanowiła przeszkody do lądowania.
- Dolatując do drogi spostrzegł kolejne słupy elektryczne, niewidoczne wcześniej na ciemnym tle łąki. Zbyt późno dostrzegł przebiegające pomiędzy nimi przewody.
- Natychmiast uruchomił palniki, aby podgrzać balon i przelecieć nad przeszkodą.
- Jednak nie udało mu się uniknąć zderzenia z linią energetyczną. Balon zaczepił koszem o przewody, zerwał je i spowodował przewrócenie się dwóch słupów.
- Podczas zdarzenia nie doszło do zwarcia elektrycznego. Balon wzniósł się i bezpiecznie wylądował na polu uprawnym w miejscowości Małszyce.
- W trakcie zdarzenia nikt nie odniósł obrażeń ciała, a statek powietrzny nie został uszkodzony. Miejsce zdarzenia zostało zabezpieczone przez policję, straż pożarną i pogotowie energetyczne.

Poważny incydent 2023-0043

Przyczyny zdarzenia:

- Lądowanie w warunkach zapadającego zmierzchu, przy ograniczonej widzialności.
- Błąd pilota polegający na założeniu, że pomiędzy słupami energetycznymi nie ma rozciągniętych przewodów.

Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia:

- W trakcie lotu nastąpiła niespodziewana i nieprognozowana zmiana warunków meteorologicznych, skutkująca przedłużeniem się lotu.
- Pilot wykazał chęć wykonania lądowania na łące a nie na polu uprawnym.

OGÓLNE ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW NA EPPG

DOKUMENTACJA LOTNISKOWA

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.

DOKUMENTACJA WYPEŁNIANA W CZASIE AKTYWNOŚCI LOTNISKA

Dokumentacja wypełniana w momencie aktywacji strefy ATZ EPPG:

- **Książka Kontroli Lotniska Kąkolewo EPPG**

Dokumentacja wypełniana w trakcie wykonywania lotów szkolnych:

- **Książka Raportów Dziennych Kierującego Lotami**
- **Chronometraż**
- **Tabela Planowa Lotów**
- **PDT**

NOWY WZÓR KSIĄŻKI RAPORTÓW DZIENNYCH KIEROWANIA LOTAMI

RAPORT DZIENNY KIERUJĄCEGO LOTAMI / SKOKAMI		1. Nr Raportu : .....
2. Lotnisko ..... /kod lotniska/		3. Data .....-.....-.....
4. Kierujący lotami	Imię:	Nazwisko: .....
5. Potwierdzenie przyjęcia obowiązków przez kierującego lotami		Podpis: .....
6. Godz. przyjęcia obowiązków	7. Godz. zakończenia obowiązków	
8. Rodzaj operacji	Loty ☐ Skoki spadochronowe ☐	Lotnicze zawody sportowe ☐ Kierowanie samodzielnymi lotami szkolnymi ☐
9. Ocena stanu lotniska	Pozytywna ☐ Negatywna ☐	
10. Ocena stanu oświetlenia	Pozytywna ☐ Negatywna ☐	Nie dotyczy ☐
11. Pomocnik kierującego	Imię:	Nazwisko: .....

ZMIANA KIERUJĄCEGO LOTAMI / SKOKAMI

1. Kierujący lotami	Imię:	Nazwisko: .....
2. Potwierdzenie przyjęcia obowiązków przez kierującego lotami		Podpis: .....
3. Godz. przyjęcia obowiązków	4. Godz. zakończenia obowiązków	

1. Kierujący lotami	Imię:	Nazwisko: .....
2. Potwierdzenie przyjęcia obowiązków przez kierującego lotami		Podpis: .....
3. Godz. przyjęcia obowiązków	4. Godz. zakończenia obowiązków	

SPRAWDZENIE DOKUMENTACJI

		Pozytywna	Negatywna	Uwagi
1.	Instrukcja Operacyjna Lotniska			
2.	Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia			
3.	Wykaz telefonów alarmowych			

SPRAWDZENIE WYPOSAŻENIA STANOWISKA KIEROWANIA

		Pozytywna	Negatywna	Uwagi
1.	Radiostacja			
2.	Radiostacja zapasowa			
3.	Telefon			
4.	Gaśnica			
5.	Zestaw pierwszej pomocy			
6.	Zestaw tymczasowych znaków startowych (płótna)			

PRZED ROZPOCZĘCIEM LOTÓW

		TAK	NIE
1.	Analiza komunikatu meteorologicznego		
2.	Uzgodnienie z organem służby ruchu lotniczego warunków wykonywania lotów		
3.	Odprawa przed lotami		

LOTY

Godzina rozpoczęcia lotów/skoków: ..... :			
Pas w użyciu		**Incydenty i wypadki lotnicze**	
Wiatr			
Widzialność			
Podstawa chmur			
Zjawiska		**Zakończenie lotów**	Godz.: .....
Temperatura			
QFE/QNH			
Ostrzeżenia meteo			

.....

Podpis kierującego lotami / skokami

Podpis osoby, która ostatnia pełniła obowiązki KL

UWAGI:

.....

.....

.....

WAŻNE INFORMACJE

- Książkę „Raportów Dziennych Kierującego Lotami” należy wypełniać zawsze gdy na lotnisku odbywają się loty szkolne szybowcowe lub samolotowe (Książki Raportów KL przechowywane są wyłącznie na lotnisku).
- 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;

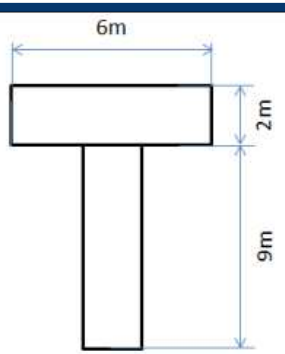
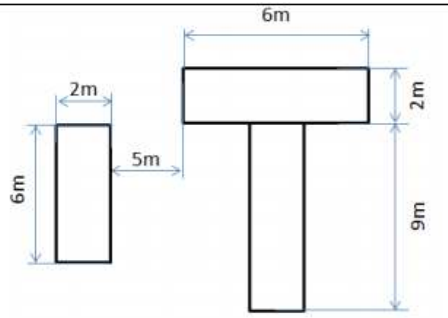
- Za wyciągarką – do momentu wyczepienia;
- Za samolotem – do momentu oderwania się od ziemi.

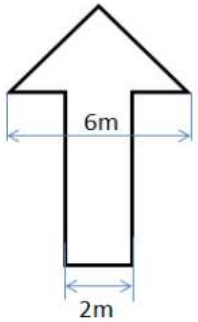
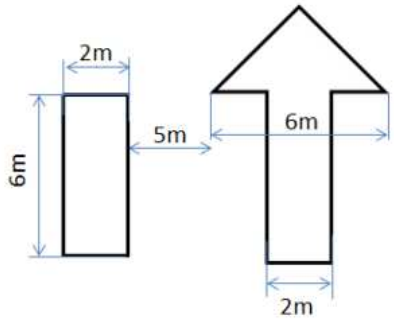
OGRANICZYĆ ŁĄCZNOŚĆ DO NIEZBĘDNEGO MINIMUM

- 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 WYKONYWANIA 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 WYKONYWANIA 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:

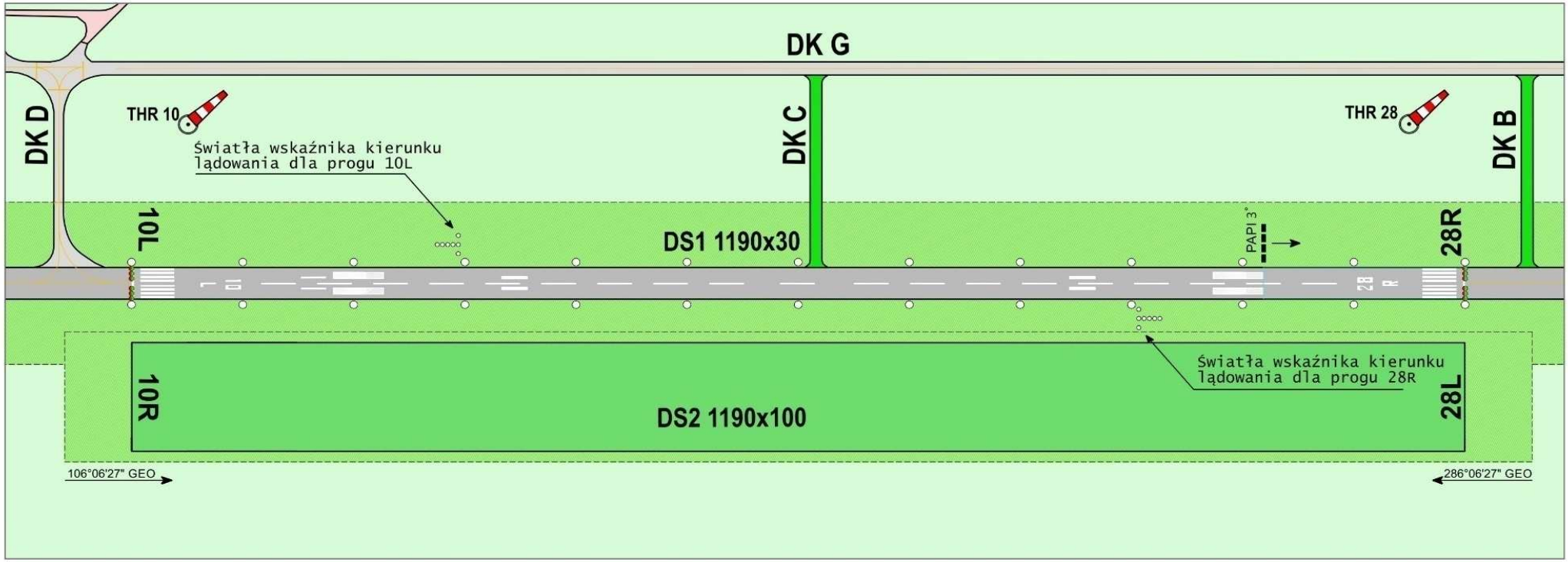
- 1300 ft (400 m) AMSL

STACJONARNE OŚWIETLENIE NAWIGACYJNE NA EPPG

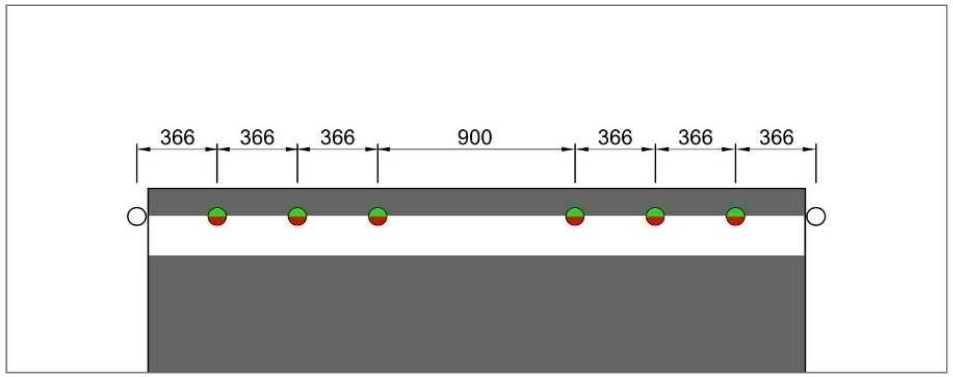
W skład stacjonarnego oświetlenia nawigacyjnego na EPPG wchodzą:

- **Białe światła krawędziowe drogi startowej** – po 13 lamp w jednym rzędzie w regularnych odstępach co 98,83 m
- **Zielone/Czerwone światła początku i końca drogi startowej** – po 6 lamp na każdym progu DS
- **Białe światła wskaźników kierunku lądowania** – podświetlana litera „T” składająca się z 7 świateł
- **Światła precyzyjnego wskaźnika ścieżki schodzenia PAPI** – wyłącznie dla kierunku 28R
- **Latarnia lotniskowa** – na dachu budynku tzw. „Łącznika”
- **Światła oświetlenia wskaźników kierunku wiatru**

SCHEMAT STACJONARNEGO OŚWIETLENIA NAWIGACYJNEGO



RYS. 1-A



RYS. 1-B

Moduł światła PAPI

Latarnia Lotniskowa

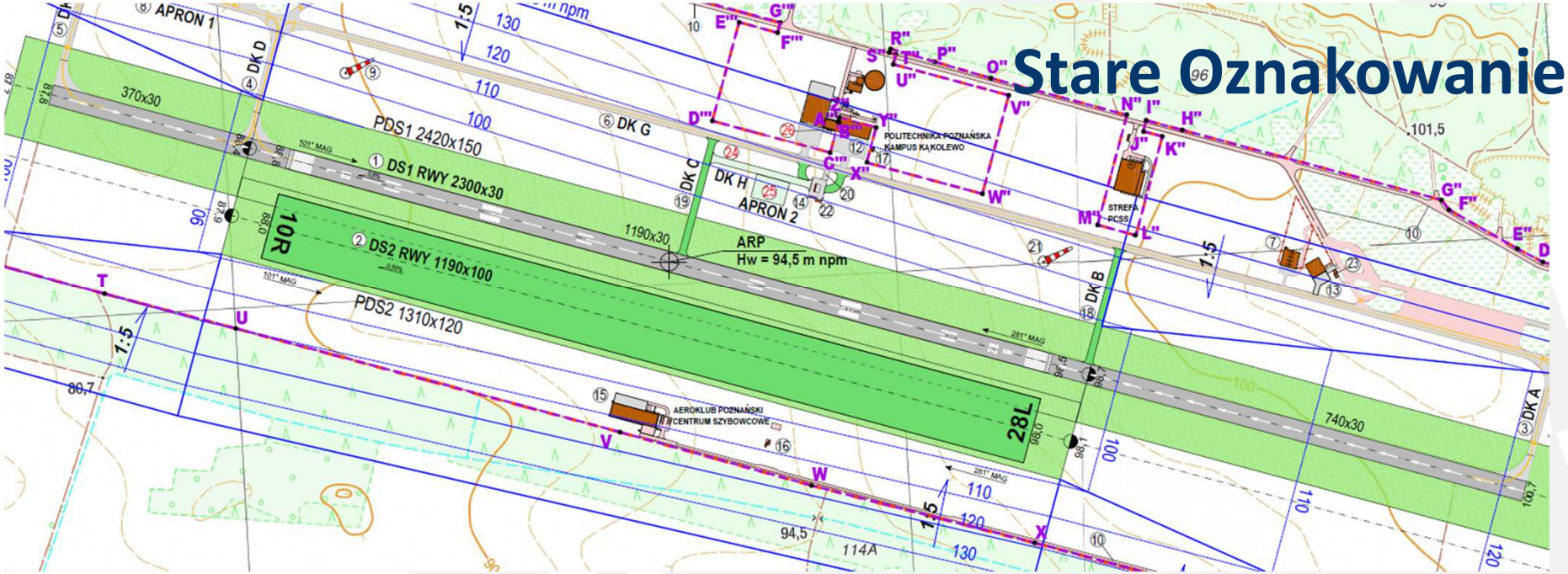
ŚWIATŁA PRECYZYJNEGO WSKAŹNIKA ŚCIEŻKI SCHODZENIA PAPI

Światła służą jako pomoc dla pilota w ocenie wysokości na prostej do lądowania. Charakteryzują się:

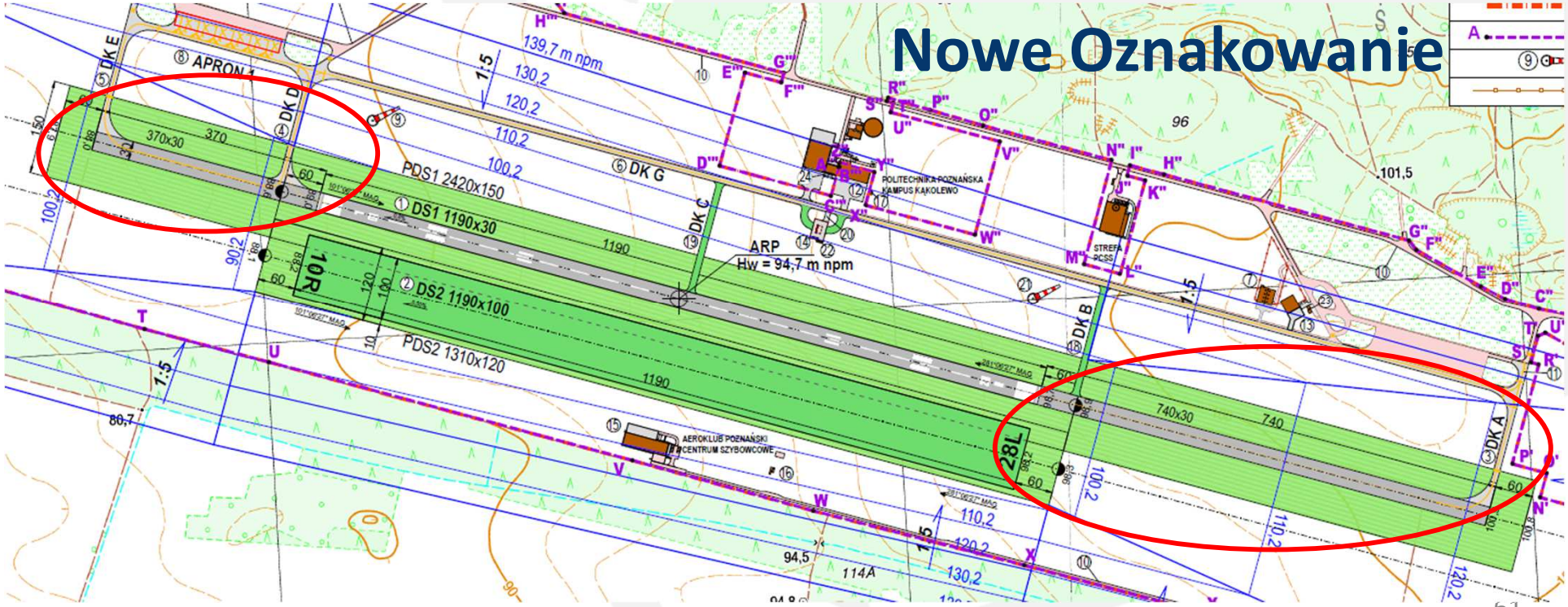
- Czterema światłami w rzędzie zlokalizowanymi prostopadle do drogi startowej, umieszczone w odległości 180 m od początku progu 28R;
- 3 stopniową ścieżką schodzenia;
- Odległość PAPI od progu 28R dostosowana do samolotu referencyjnego – Cessny 172.

W związku z budową stałego oświetlenia nawigacyjnego wraz ze światłami PAPI, zmianie uległo oznakowanie (malowanie) poziome lotniska, w tym strefa przyziemienia i punkt celowania.

Stare Oznakowanie



Nowe Oznakowanie



ZMIANA DEKLAROWANYCH 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	1190
		28R	1190	1190	1190	1190
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)*

STACJA PALIW LOTNICZYCH NA EPPG

Na lotnisku dostępne są dwa dwukomorowe zbiorniki paliwa, każdy o pojemności 30 000 litrów, w tym:

Zbiornik nr 1 – komory „A” i „B”

- komora „A” z paliwem z akcyzą **AVGAS100LL** o pojemności 10 000 litrów,
- komora „B” z paliwem bez akcyzy **AVGAS100LL** o pojemności 20 000 litrów,

Zbiornik nr 2 – komory „C” i „D”

- komora „C” z paliwem z akcyzą **PB95/E10** o pojemności 10 000 litrów,
- komora „D” z paliwem bez akcyzy **AVGAS100LL** o pojemności 20 000 litrów.

STACJA PALIW NA EPPG

Razem:

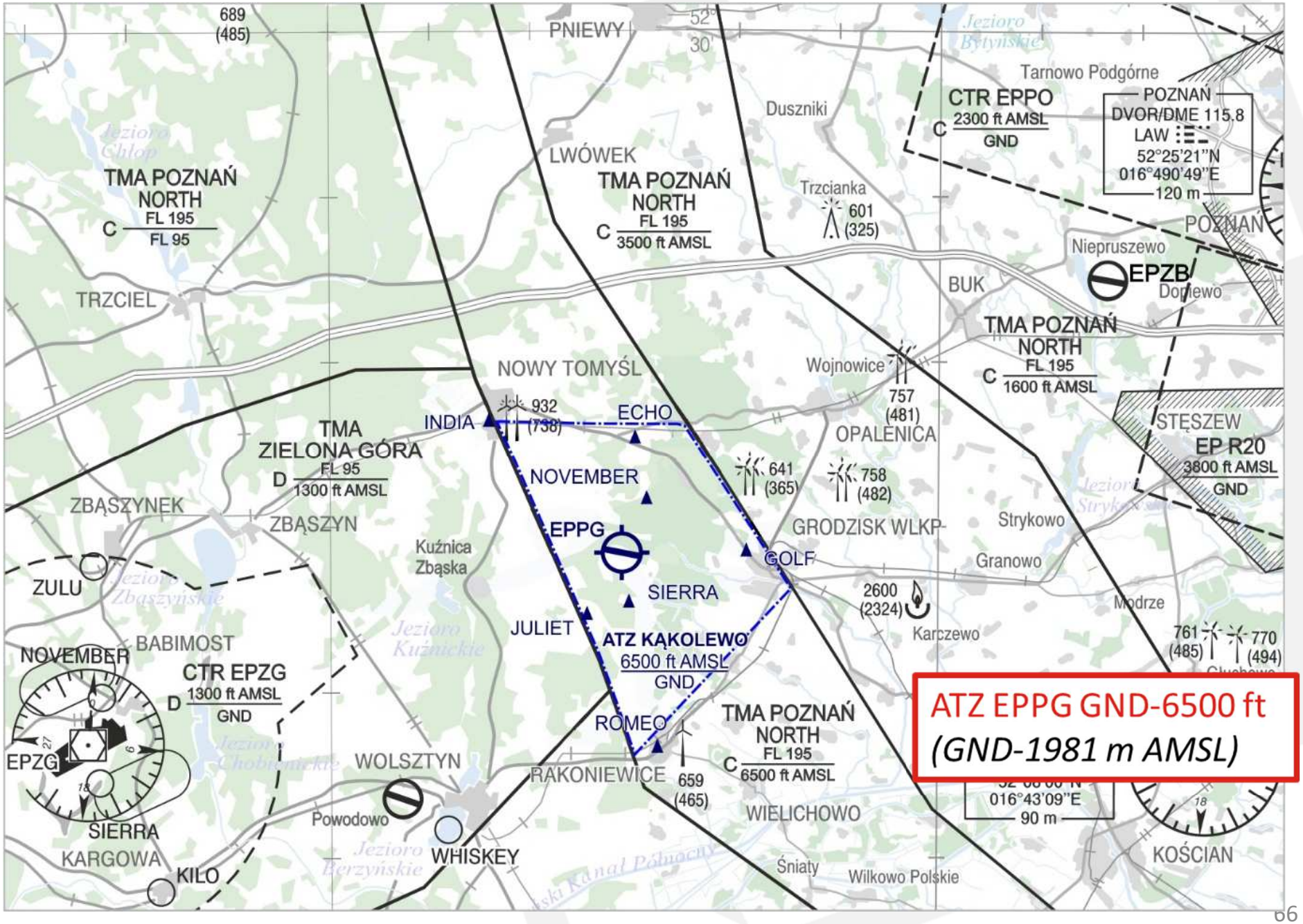
- 40 000 litrów paliwa AVGAS100LL bez akcyzy
- 10 000 litrów paliwa AVGAS100LL z akcyzą
- 10 000 litrów paliwa PB95/E10 z akcyzą

PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW

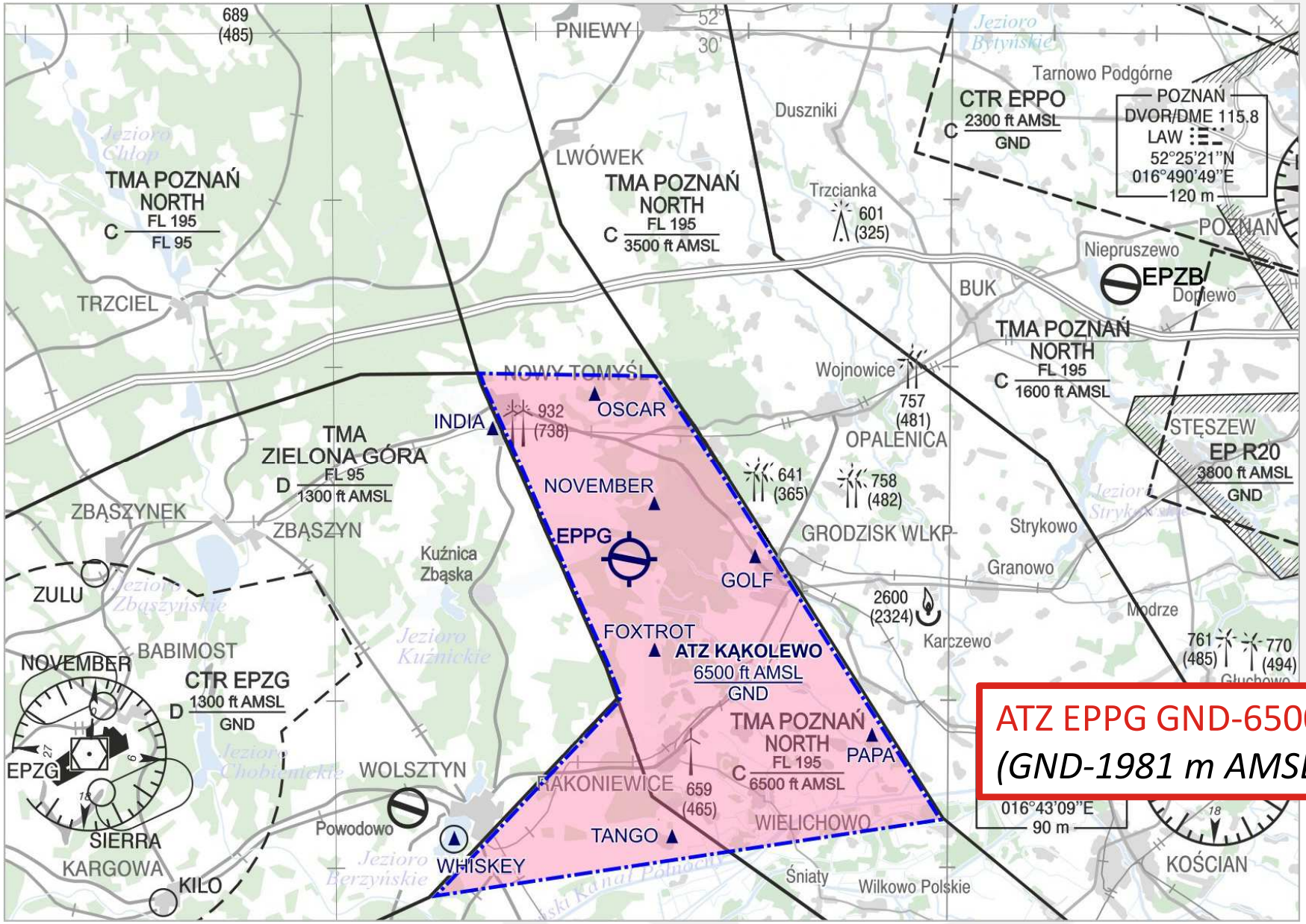
W przypadku dużego nasilenia operacji lotniczych lub sytuacji ruchowej Kierujący Lotami może ograniczyć rodzaj wykonywanych operacji innych statków powietrznych
włącznie do odmowy wydania zgody na wykonanie lotu.

1. Przy jednoczesnym wykonywaniu operacji lotniczych na obu drogach startowych (DS-1 i DS-2) wymagane jest **zachowanie separacji czasowej** między startami (lub lądowaniami) statków powietrznych na każdej z dróg startowych.
2. Wg Aneksu 14 – w przypadku użytkowania równoległych nieprzyrządowych dróg startowych dla liczby wyższej kodu 2 lotniska, minimalna odległość między liniami środkowymi dróg startowych powinna wynosić nie mniej niż 150 m – wtedy dopuszczalne jest jednoczesne wykonywanie startów i lądowań. **Lotnisko EPPG posiada liczbę kodu 2A i nie spełnia tych kryteriów, dlatego zaleca się stosowanie wymagań pkt 1.**

AKTUALNA STREFA RUCHU LOTNISKOWEGO ATZ EPPG



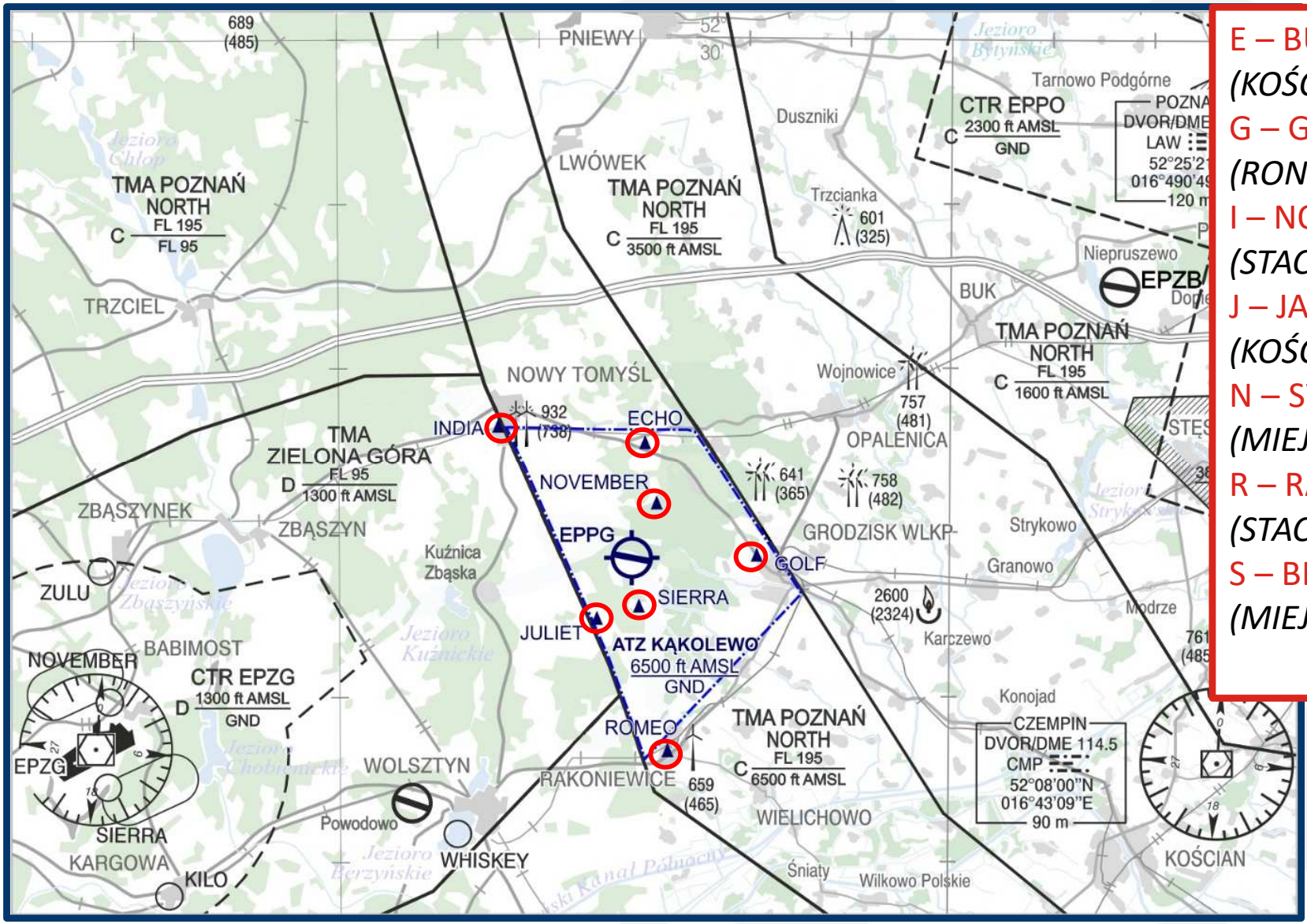
NOWA STREFA RUCHU LOTNISKOWEGO ATZ EPPG



ATZ EPPG GND-6500 ft
(GND-1981 m AMSL)

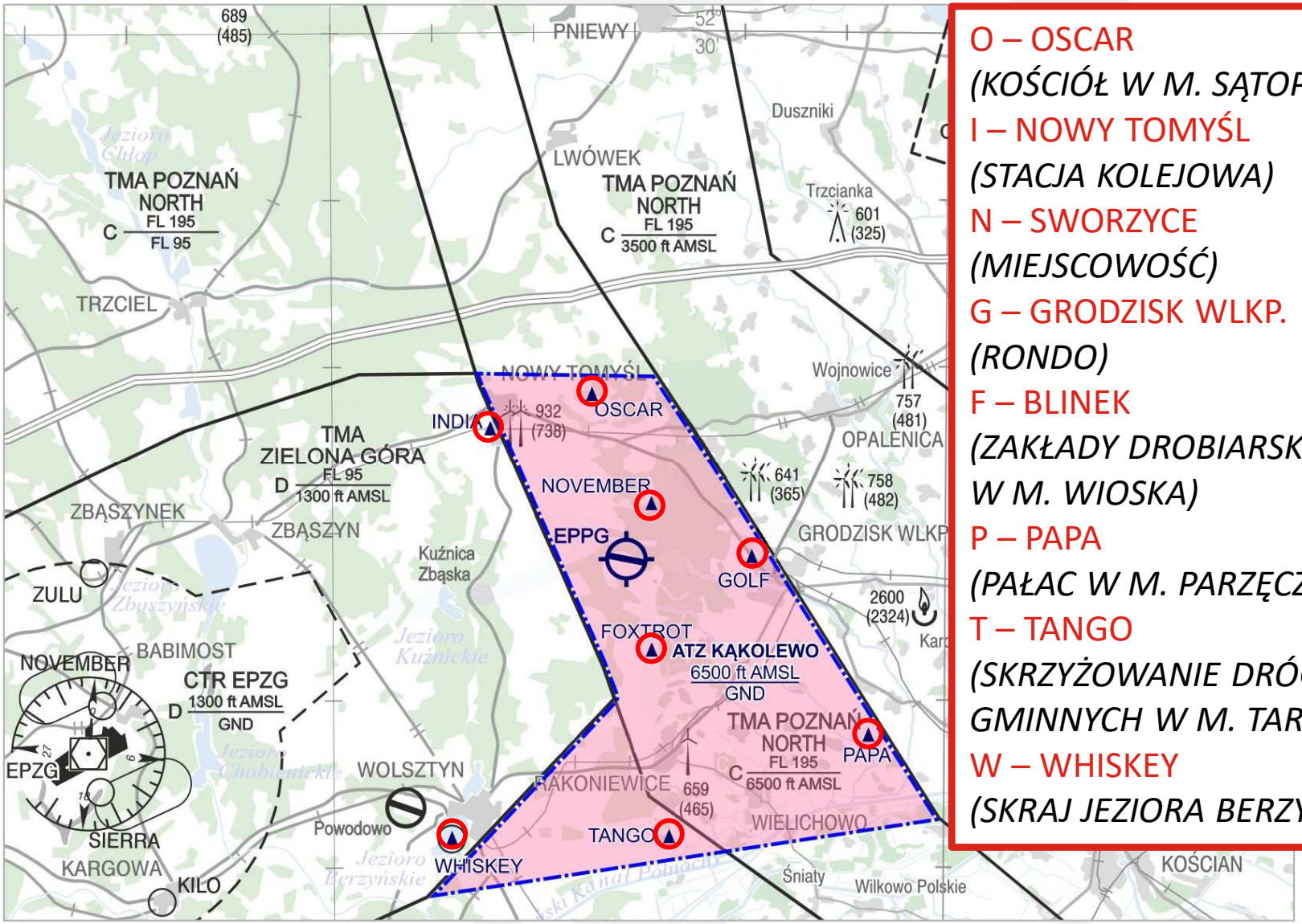
WDROŻENIE NOWEGO ATZ ZGODNIE Z CYKLEM AIRAC OD 18.04.2024 r.

AKTUALNE PUNKTY ODLOTOWE I DOLOTOWE



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

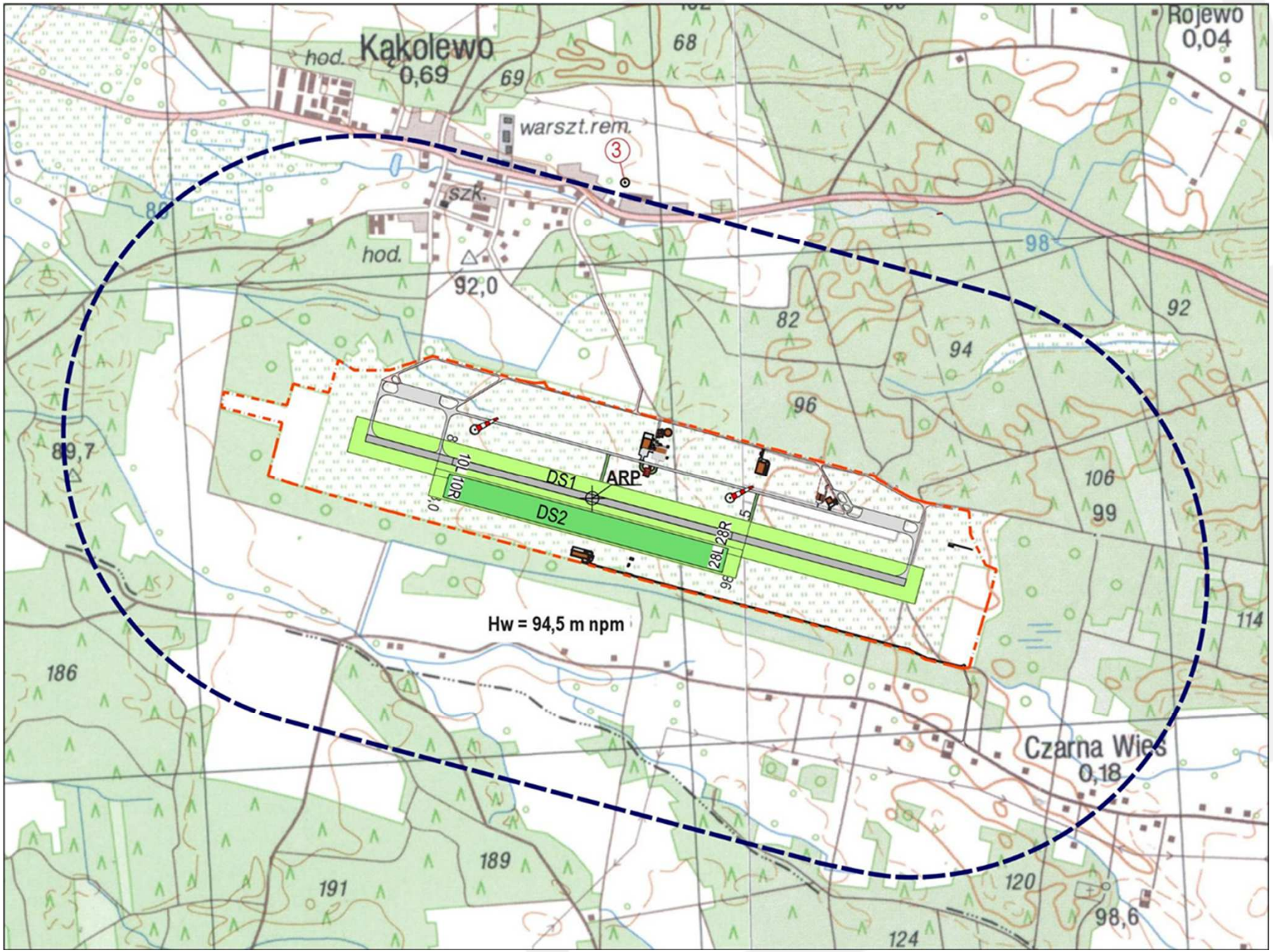
NOWE PUNKTY DOLOTOWE I ODLOTOWE



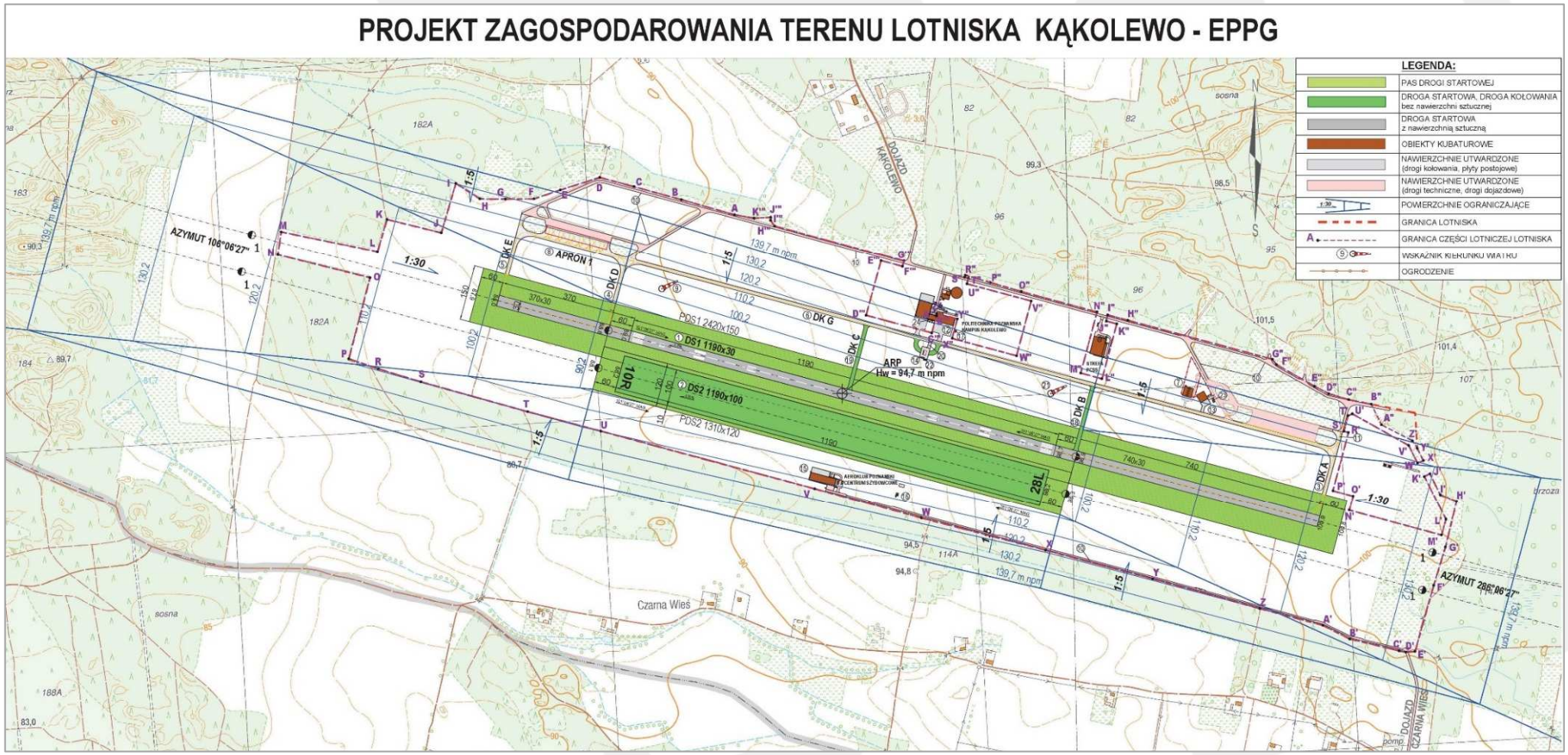
O – OSCAR
(KOŚCIÓŁ W M. SĄTOPY)
I – NOWY TOMYŚL
(STACJA KOLEJOWA)
N – SWORZYCE
(MIEJSCOWOŚĆ)
G – GRODZISK WLKP.
(RONDO)
F – BLINEK
(ZAKŁADY DROBIARSKIE W M. WIOSKA)
P – PAPA
(PAŁAC W M. PARZĘCZEWO)
T – TANGO
(SKRZYŻOWANIE DRÓG GMINNYCH W M. TARNOWA)
W – WHISKEY
(SKRAJ JEZIORA BERZYŃSKIEGO)

WDROŻENIE NOWEGO ATZ ZGODNIE Z CYKLEM AIRAC OD 18.04.2024 r.

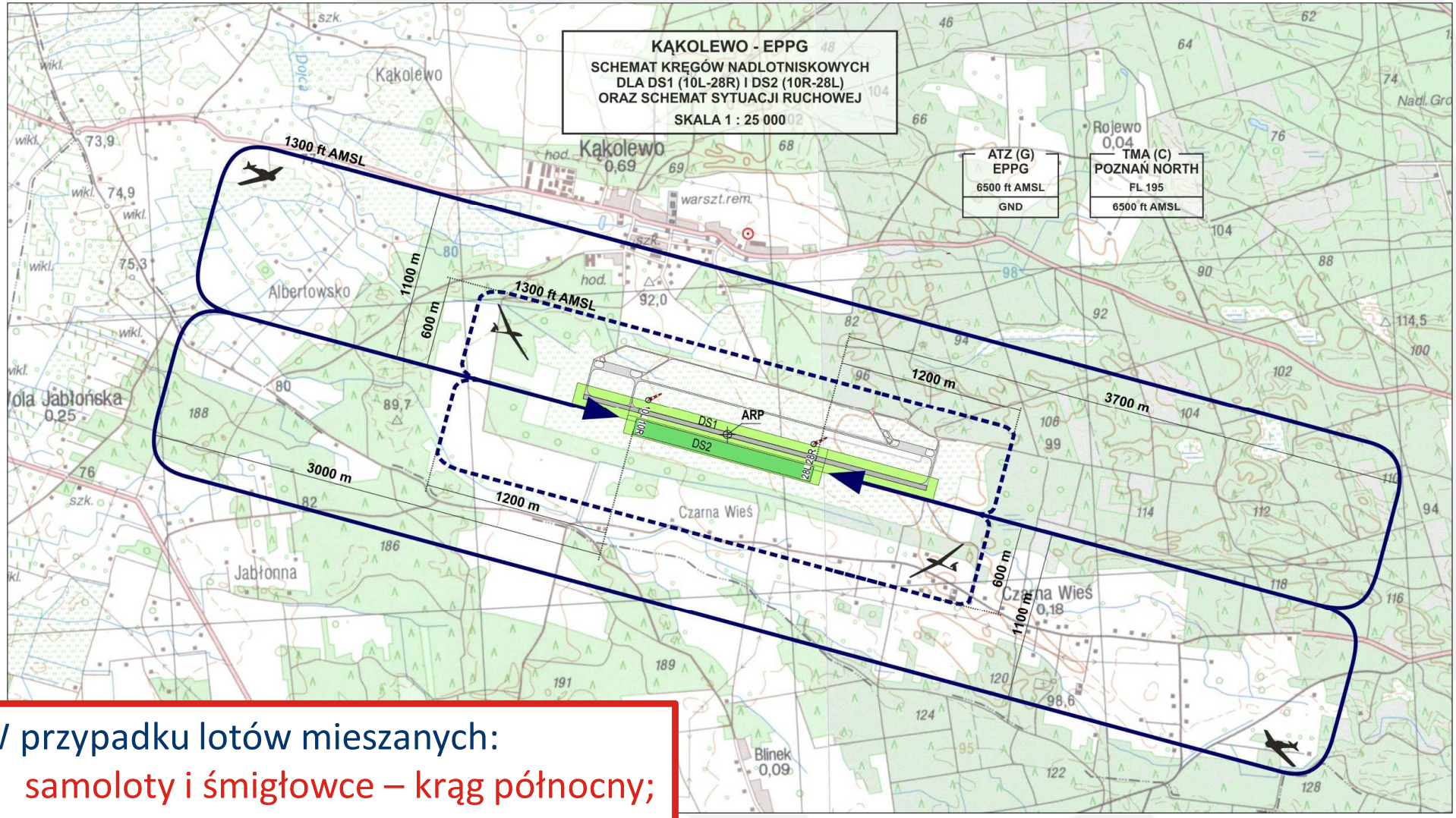
REJON WYKONYWANIA LOTÓW AKROBACYJNYCH



SCHEMAT LOTNISKA



SCHEMAT WYKONYWANIA KRĘGÓW NADLOTNISKOWCYH



W przypadku lotów mieszanych:

- samoloty i śmigłowce – krąg północny;
- szybowce – krąg południowy.

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

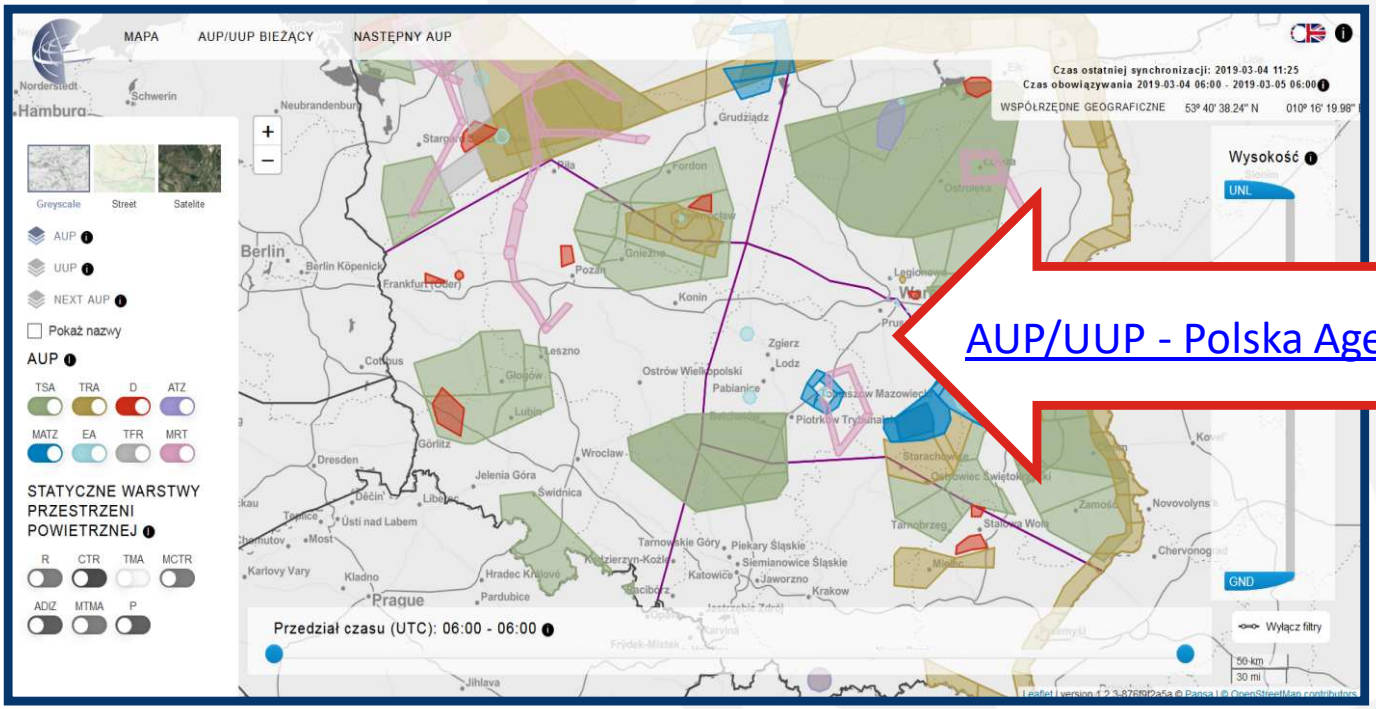
Planowane i aktualnie aktywne strefy przestrzeni powietrznej wykazane są w:

- 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]

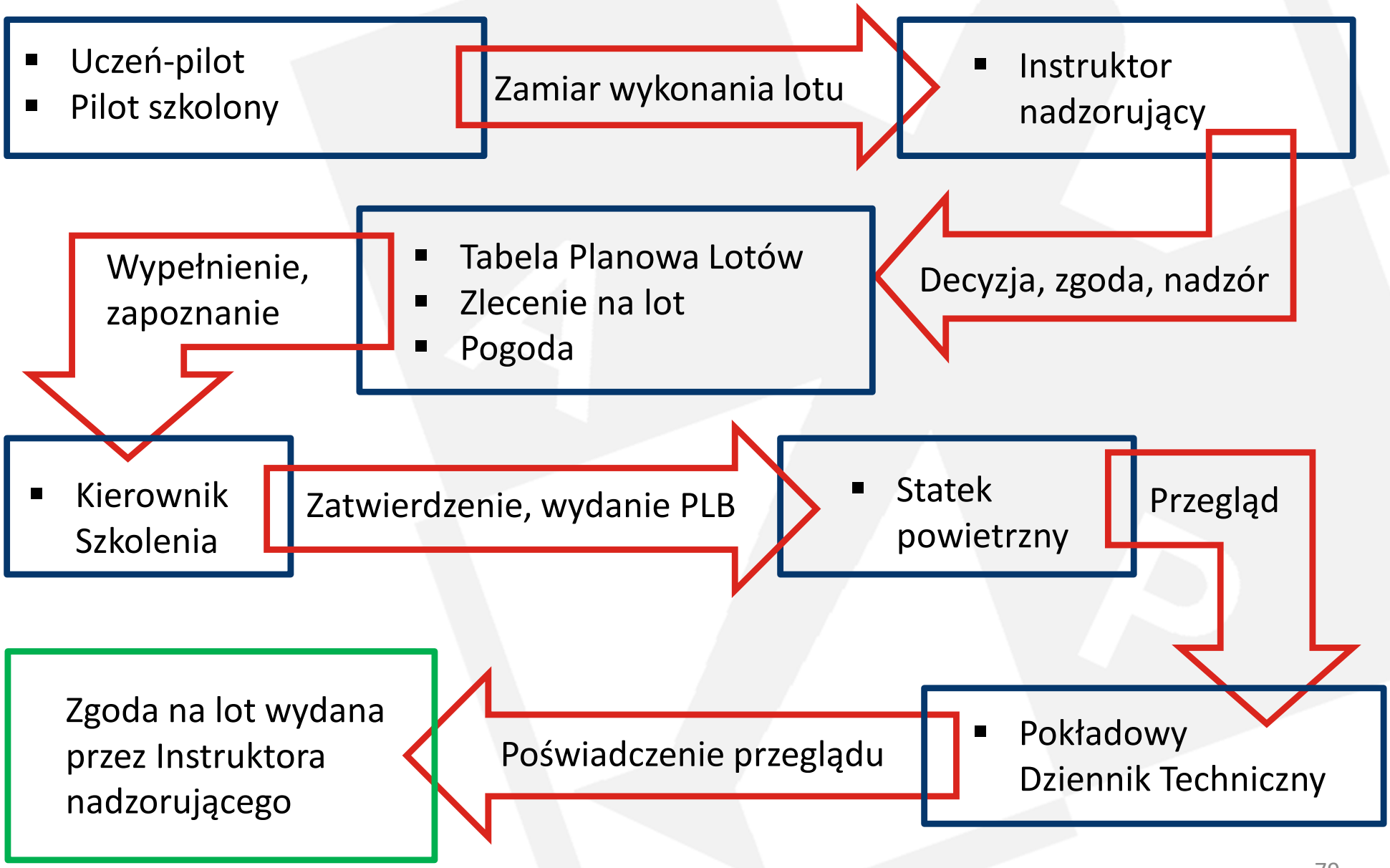
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI

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



PROCEDURY PO WYKONANIU LOTÓW

- Wypełnienie PDT;
- Wpisanie danych do elektronicznego systemu ewidencji lotów;
- Zdanie statku powietrznego potwierdzone podpisem w PDT;
- Zwrot nadajnika PLB (jeśli znajdował się na pokładzie);
- Wypełnienie dokumentacji szkoleniowej ucznia:
  - Karta szkolenia – samoloty, balony;
  - Książka szkolenia ucznia-pilota – szybowce.

PRZEPISY PART FCL DOTYCZĄCE 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 - INSTRUKTORZY

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 - INSTRUKTORZY 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 - INSTRUKTORZY 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 c.d.

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 c.d.

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

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

PŁATNOŚCI ZA LOTY W ROKU 2024

- 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

AKTUALNA „INSTRUKCJA PDT” ZNAJDUJE SIĘ NA STRONIE AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO