

KRONIKA SMS

NR 6/2021

Raport końcowy PKBWL po wypadku DA20 SP-KWG

Po dwóch latach od wypadku Diamonda DA20 SP-KWG z 10.06.2019 r. otrzymaliśmy z Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dokumentację badania zdarzenia lotniczego wraz z uchwałą oraz raportem końcowym PKBWL.

Dla przypomnienia: wypadek SP-KWG miał miejsce podczas lotów dual po kręgu szkolnych do licencji PPL(A). W trakcie podchodzenia do lądowania w czwartym kręgu samolot przyziemił na lewym skraju pasa startowego i po odbiciu się, wypadł na część trawiastą. Tam nastąpiły dwa kolejne odbicia SP-KWG od ziemi, oderwanie goleni podwozia a następnie kolejne uszkodzenia, aż samolot przyziemił około 90 metrów od pasa startowego. Uczeń -pilot i Instruktor nie odnieśli obrażeń.

Komisja wskazała 3 główne przyczyny wypadku:

1/ spóźniona reakcja instruktora na odchylenie samolotu od osi drogi startowej w końcowej fazie lądowania,

2/ spóźniona decyzja o przerwaniu lądowania i odejściu na drugi krąg,

3/ nieprawidłowe czynności podczas wykonywania procedury przejścia na drugi krąg.

PKBWL stwierdziła również, że warunki atmosferyczne mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia – tego dnia temperatura wynosiła 29 stopni Celsjusza. Komisja nie sformułowała zaleceń bezpieczeństwa dla ATO Salt.

AP

Nowe wskaźniki SPI od III kwartału 2021 r.

Kilka dni temu otrzymaliśmy informację z Urzędu Lotnictwa Cywilnego, iż w związku z aktualizacją Krajowego Planu Bezpieczeństwa wprowadzone zostały nowe Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa SPIs, które organizacje lotnicze będą musiały raportować od III kwartału 2021 r. (tj. poczynając od lipca br.).

Poniżej znajduje się lista **nowych** wskaźników (obowiązujących od III kwartału 2021 r.) z podziałem na rodzaje działalności lotniczej.

Lista ta obejmuje również wskaźniki SPI nie dotyczące bezpośrednio Salt, ale zostały one przytoczone dla przybliżenia całości zagadnienia.

1. ATO – zatwierdzone organizacje szkolenia

- 1) Liczba zdarzeń technicznych SCF-NP (na statkach innych niż śmigłowce)
- 2) Liczba zdarzeń technicznych SCF-PP (na statkach innych niż śmigłowce)
- 3) Liczba zdarzeń technicznych HELI SCF-NP (tylko na śmigłowcach)
- 4) Liczba zdarzeń technicznych HELI SCF-PP (tylko na śmigłowcach)
- 5) Liczba zdarzeń związanych z niesprawnościami i/lub awariami systemu sterowania lotem (na statkach innych niż śmigłowce)
- 6) Liczba przypadków awarii i niesprawności oraz uszkodzeń wirnika nośnego i ogonowego HELI (nie spowodowanych błędami pilotażu, FOD ani BS)
- 7) Wirnik główny / nośny HELI - wszystkie zdarzenia techniczne - w tym układ sterowania, przekładnia, etc.
- 8) Liczba uszkodzeń podwozia (na statkach powietrznych innych niż śmigłowce)
- 9) Liczba lądowań zapobiegawczych z powodu pogorszenia się warunków atmosferycznych HELI (tylko na śmigłowcach)
- 10) liczba zidentyfikowanych zdarzeń z powodu FOD
- 11) Liczba zdarzeń FOD związanych z obsługą techniczną / naziemną statków powietrznych (tzw. Maintenance / Groundhandling FOD)
- 12) Liczba zdarzeń z udziałem UAV / RPAS

- 13) Liczba szkoleń lotniczych do uzyskania licencji CPL, ATPL prowadzonych w j. angielskim/Liczba wyżej wymienionych szkoleń ogółem
- 14) Liczba szkoleń z j. angielskiego przygotowujących do egzaminu ICAO

2. ADR – lotniska

- 1) Liczba wszystkich zdarzeń w kategorii LASER
- 2) Liczba zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych (DGR)
- 3) Liczba zdarzeń FOD związanych z obsługą techniczną / naziemną statków powietrznych (tzw. *Maintenance / Groundhandling* FOD)
- 4) Liczba zdarzeń z udziałem UAV / RPAS
- 5) Liczba zdarzeń związanych z problemami z komunikacją w języku angielskim

3. OPS – operatorzy lotniczy

- 1) Liczba zdarzeń związanych z niesprawnościami i/lub awariami systemu sterowania lotem (na statkach innych niż śmigłowce)
- 2) Liczba zdarzeń w kategorii LASER
- 3) Liczba zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych (DGR)
- 4) Liczba zidentyfikowanych zdarzeń z powodu FOD
- 5) Liczba zdarzeń FOD związanych z obsługą techniczną / naziemną statków powietrznych (tzw. *Maintenance / Groundhandling* FOD)
- 6) Liczba przypadków awarii i niesprawności oraz uszkodzeń wirnika nośnego i ogonowego HELI (nie spowodowanych błędami pilotażu, FOD ani BS)
- 7) Wirnik główny / nośny HELI - wszystkie zdarzenia techniczne - w tym układ sterowania, przekładnia, etc.
- 8) Liczba zdarzeń związanych z problemami z komunikacją w języku angielskim
- 9) Liczba zdarzeń z udziałem UAV / RPAS

4. AHAC – agenci obsługi naziemnej

- 1) Liczba zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych (DGR)

5. ATM – służby zarządzające ruchem lotniczym

- 1) liczba zdarzeń w kategorii LASER / 10 000 operacji
- 2) Liczba zdarzeń związanych z problemami z komunikacją w języku angielskim
- 3) Liczba zdarzeń z udziałem UAV / RPAS

Ponadto z uwagi na wskazanie pandemii COVID-19 jako jednego z obszarów zagrożeń w KPB, wprowadzone zostały następujące **wskaźniki covidowe**:

- Liczba przełożonych / odwołanych egzaminów (teoretycznych i praktycznych) ze względu na pandemię / Liczba planowanych egzaminów (teoretycznych i praktycznych) w danym miesiącu [ATO]
- Liczba odwołanych / przełożonych szkoleń praktycznych i teoretycznych ze względu na pandemię / Liczba planowanych szkoleń praktycznych i teoretycznych w danym miesiącu [ATO]
- Liczba zdarzeń – przypadków zmęczenia załogi w związku z przedłużonym czasem pełnienia obowiązków (*Fatigue Reports*) ze względu na pandemię / Liczba załóg wykonujących loty w danym miesiącu [OPS]
- Liczba zdarzeń – przypadków zmęczenia personelu (ATCO, FISO, AFISO) w związku z przedłużonym czasem pełnienia obowiązków (*Fatigue Reports*) ze względu na pandemię / Liczba personelu (ATCO, FISO, AFISO) pełniącego służbę w danym miesiącu [ATM]

To, co jest dla naszej organizacji najistotniejsze, to konieczność bardziej szczegółowego raportowania zdarzeń związanych ze zdarzeniami na śmigłowcach i samolotach w operacjach szkolnych.

Większy nacisk położono na zdarzenia związane ze znajomością języka angielskiego, w wyniku wzrostu ilości zdarzeń, które wiązały się z problemami językowo - komunikacyjnymi w powietrzu.

Kolejna zupełnie nowa grupa wskaźników to wskaźniki covidowe. Ich gromadzenie ma na celu wyciągnięcie wniosków na temat wpływu pandemii na bezpieczeństwo lotnicze w skali kraju i UE.

AP