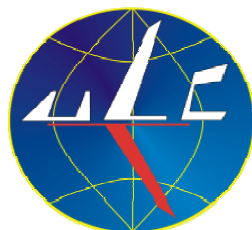


URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

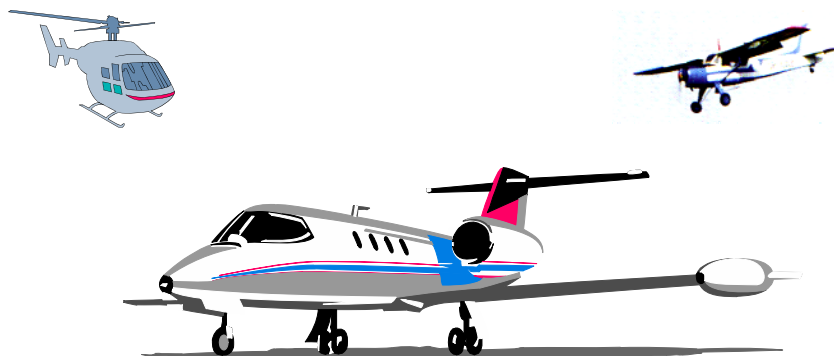


Informacja Prezesa ULC

O POZIOMIE BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

W LOTNICTWIE OGÓLNYM
(GENERAL AVIATION – GA; statki powietrzne o MTOM do 5700 kg)
W KRAJU

ROK 2011



Warszawa, 2012 r.

Poniższe dane opracowano na podstawie bazy ECCAIRS

(European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)

I Statki powietrzne o MTOM (*Maximum take-off mass*) 2250 – 5700 kg, w tym PZL W-3 (statki powietrzne podlegające obowiązkowi rejestracji):

Wypadki:

- statki powietrzne krajowych użytkowników – (*Samoloty : An-2*) - 2
- statki powietrzne zagranicznych użytkowników – (*Samoloty: PZL M18 Dromader*) - 4
- statki powietrzne krajowych użytkowników – (*Śmigłowiec: PZL W-3*) - 2
- statki powietrzne zagranicznych użytkowników – (*Śmigłowce: PZL W-3*) - 1

Poważne incydenty:

- statki powietrzne krajowych użytkowników – (*Śmigłowiec: PZL W-3*) - 1
- statki powietrzne zagranicznych użytkowników – (*Samoloty: An-2; Piper PA-46-500TP*) - 2

Tabela 1

Statki powietrzne o MTOM 2250 – 5700 kg ⁽¹⁾ KRAJOWYCH UŻYTKOWNIKÓW I OPERATORÓW w latach 2006 – 2011 (statki powietrzne podlegające obowiązkowi rejestracji)							
	Kategoria statku powietrznego	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Liczba wypadków/ w tym ze skutkiem śmiertelnym/liczba ofiar	samoloty	1/0/0	2/0/0	1/0/0	0/0/0	0/0/0	2/0/0
	śmigłowce	0/0/0	0/0/0	1/0/0	1/1/2	1/0/0	2/0/0

W przedziale MTOM 2250 – 5700 kg (w roku 2011 zarejestrowanych było 241 statków powietrznych) zgłoszono 4 wypadki lotnicze. Ze względu na rozwijający się ten segment lotnictwa, użytkownicy statków powietrznych powinni z dużą uwagą śledzić poziom bezpieczeństwa i wymieniać się doświadczeniami związanymi ze zdarzeniami lotniczymi.

W lotnictwie ogólnym coraz większy nacisk w najbliższej przyszłości będzie położony na zarządzanie bezpieczeństwem. Jego podstawy leżą głównie we właściwym prowadzeniu baz danych o zdarzeniach i zagrożeniach oraz na analizie działań podejmowanych wobec zagrożeń. Na poziomie operatora/użytkownika powinny istnieć odpowiednie zbiory, które umożliwią właściwe szacowanie i rozpoznawanie ryzyka w operacjach lotniczych.

II Statki powietrzne o MTOM do 2250 kg (statki powietrzne podlegające obowiązkowi rejestracji z uwzględnieniem ULM):

Wypadki:

- statki powietrzne krajowych użytkowników - 37
- statki powietrzne zagranicznych użytkowników - 23

¹ Do tej grupy są włączone śmigłowce PZL W-3

Poważne incydenty:

- statki powietrzne krajowych użytkowników - 5

Tabela 2

STATKI POWIETRZNE O MTOM DO 2250 kg KRAJOWYCH UŻYTKOWNIKÓW I OPERATORÓW w latach 2006 – 2011 <i>(statki powietrzne podlegające obowiązkowi rejestracji oraz ULM)</i>							
	Kategoria statku powietrznego	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Liczba wypadków/ w tym ze skutkiem śmiertelnym /liczba ofiar	samoloty	17/3/3	17/3/8	17/1/1	22/4/6	11/1/4	17/7/16
	śmigłowce	2/0/0	0/0/0	1/0/0	2/0/0	2/0/0	0/0/0
	szybowce	24/1/1	18/3/4	18/1/1	22/1/2	14/1/1	15/2/3
	ultralighty	12/5/9	8/0/0	6/1/2	13/1/2	11/4/6	4/0/0
	wiatrakowce	0/0/0	0/0/0	0/0/0	0/0/0	1/0/0	1/0/0

Inaczej przedstawia się sytuacja dla statków powietrznych o MTOM do 2250 kg. Biorąc pod uwagę liczbę zarejestrowanych statków powietrznych (1834 w rejestrze w roku 2011) do liczby zgłoszonych wypadków ogółem, jak i tych ze skutkiem śmiertelnym to należy zauważyć, że poziom bezpieczeństwa utrzymuje się od kilku lat na podobnym poziomie.

Działania w zakresie bezpieczeństwa wymagają współpracy na wszystkich poziomach zarządzania oraz bardzo dużej uwagi przykładanej do jakości wykonywanych czynności lotniczych, zarówno przez organizatorów szkolenia jak i prywatnych użytkowników. Podwyższenie poziomu bezpieczeństwa lotów powinno leżeć we wspólnym interesie wszystkich, a podejmowanie środków zapobiegawczych i utrzymanie wysokiego poziomu powinno być skoordynowane i rozumiane, jako wspólne, ponadczasowe dobro.

Poziom bezpieczeństwa dla statków powietrznych o MTOM do 2250 kg, pomimo, że praktycznie uznaje się za stały w porównaniu do lat ubiegłych, w ocenie ULC nie jest zadowalający. Wiele zależy od wniosków wynikających z badania przyczyn zdarzeń, szczególnie incydentów, których badania prowadzone są w większości przypadków przez użytkowników. Słabe tempo tych badań oraz obieg informacji nie pozwalają na podejmowanie szybkich działań innym użytkownikom. Ponadto informacje o podejmowanych działaniach nie tylko przez „zainteresowany” podmiot pozwoliłyby w sposób racjonalny nadzorowi lotniczemu na reagowanie.

Wyniki analizy wypadków i wypadków ze skutkiem śmiertelnym są szczególnie niepokojące w operacjach związanych z pokazami lotniczymi, nieuprawnionym zrzutem z pokładów samolotów, z wykonywaniem lotów w nieodpowiednich warunkach atmosferycznych przez pilotów do tego nieuprawnionych i na statkach powietrznych do tego nieprzystosowanych.

IV Zdarzenia wybranych grup statków powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (statki powietrzne niepodlegające obowiązkowi rejestracji):

- a) motolotnie, lotnie, paralotnie z napędem, paralotnie,

Wypadki:

- krajowi użytkownicy - 22

Poważne incydenty:

- krajowi użytkownicy - nie było

- b) spadochrony

Wypadki:

- krajowi użytkownicy - 20

Poważne incydenty:

- krajowi użytkownicy - 1

Tabela 3

Wybrane grupy statków powietrznych (załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008) KRAJOWYCH UŻYTKOWNIKÓW w latach 2006 – 2011 (statki powietrzne niepodlegające obowiązkowi rejestracji)							
	Kategoria statku powietrznego	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Liczba wypadków/ w tym ze skutkiem śmiertelnym /liczba ofiar	motolotnie, lotnie paralotnie z napędem, paralotnie	16/5/6	12/4/6	11/2/2	12/4/4	17/6/7	22/10/10
	spadochrony	23/2/2	26/2/2	17/2/2	31/3/3	14/1/1	20/2/2

W sporcie spadochronowym ośrodki szkolenia bardzo aktywnie działają na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Niestety spadochroniarstwo, jako sport ekstremalny otoczone jest dużym ryzykiem. W przypadku skoków spadochronowych zauważa się bardzo dużą aktywność profilaktyczną opartą na badaniu incydentów. Pomimo tego, że w sporcie spadochronowym zgłaszane są incydenty (*Wykres 6*) i odczuwalne jest działanie mające na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom, to nadal liczba wypadków jest wysoka. W pozostałych kategoriach w tym obszarze, czyli na lotniach, motolotniach czy paralotniach zgłaszanie incydentów praktycznie jest niezauważalne.

Wysoce niezadowolające jest postępowanie właścicieli lotni, motolotni, paralotni i paralotni z napędem w zakresie powiadamiania o zdarzeniach, gdyż praktycznie biorąc w systemie obowiązkowego zgłaszania rejestruje się jedynie wypadki. Jakkolwiek na różnych stronach

internetowych i forach dyskusyjnych zauważamy działalność publicystyczną to działania profilaktyczne nie są prowadzone w sposób na tyle zorganizowany, by efekty były zadawalające

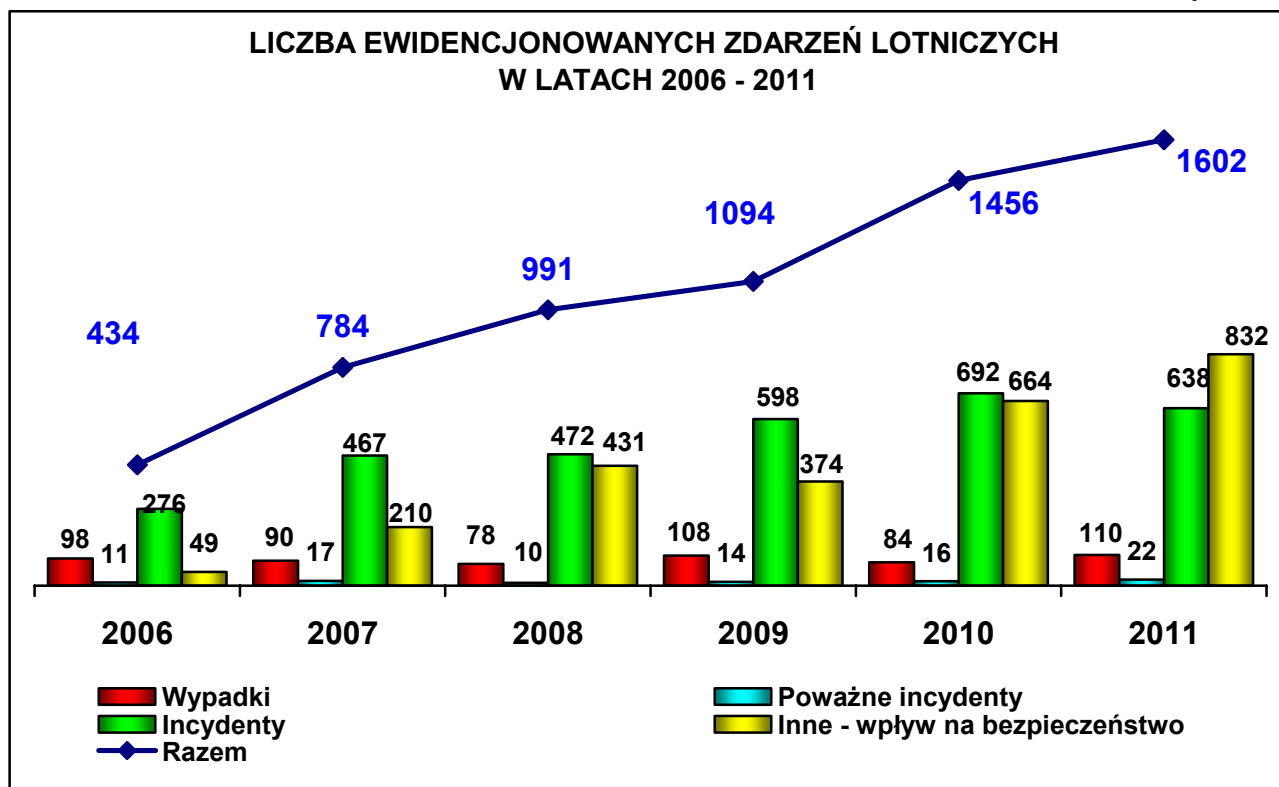
Z dużą dozą prawdopodobieństwa można stwierdzić, że utrzymujący się niski poziom bezpieczeństwa wynika z braku prowadzenia właściwych analiz zdarzeń, dzielenia się doświadczeniami i działalności profilaktycznej przez użytkowników, co w rezultacie prowadzi do rosnącej liczby wypadków w ogóle oraz tych ze skutkiem śmiertelnym.

IV ZDARZENIA EWIDENCJONOWANE W BAZIE ECCAIRS - (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems)

1. Dane ogólne

W 2011 roku zaewidencjonowano ogółem **1602** zdarzeń lotniczych, w tym **110** wypadków, **22** poważnych incydentów, **638** incydentów oraz **832** inne zdarzenia lotnicze - możliwy wpływ na bezpieczeństwo⁽²⁾.

Wykres 1



² Od 2008 roku w systemie ECCAIRS kodowane jako *inne zdarzenia* - „without safety effect - a possibly safety related occurrence not meeting the reporting requirements. This could be e.g. the result of downgrading the incident after review.), lub „not determined –nieokreślone”, podlegające zgłaszaniu, zgodnie z załącznikiem Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, które nie wypełniają definicji wypadku ani incydentu, nie mniej jednak są ewidencjonowane w bazie danych. Badanie przyczyn tych zdarzeń pozostawione jest podmiotom lotniczym, które je zgłosiły. W latach wcześniejszych takim zdarzeniom na potrzeby różnych analiz nadawano nazwę „Nieokreślone”.

2. Statki powietrzne o MTOM 2250 – 5700 kg

Wykres 2

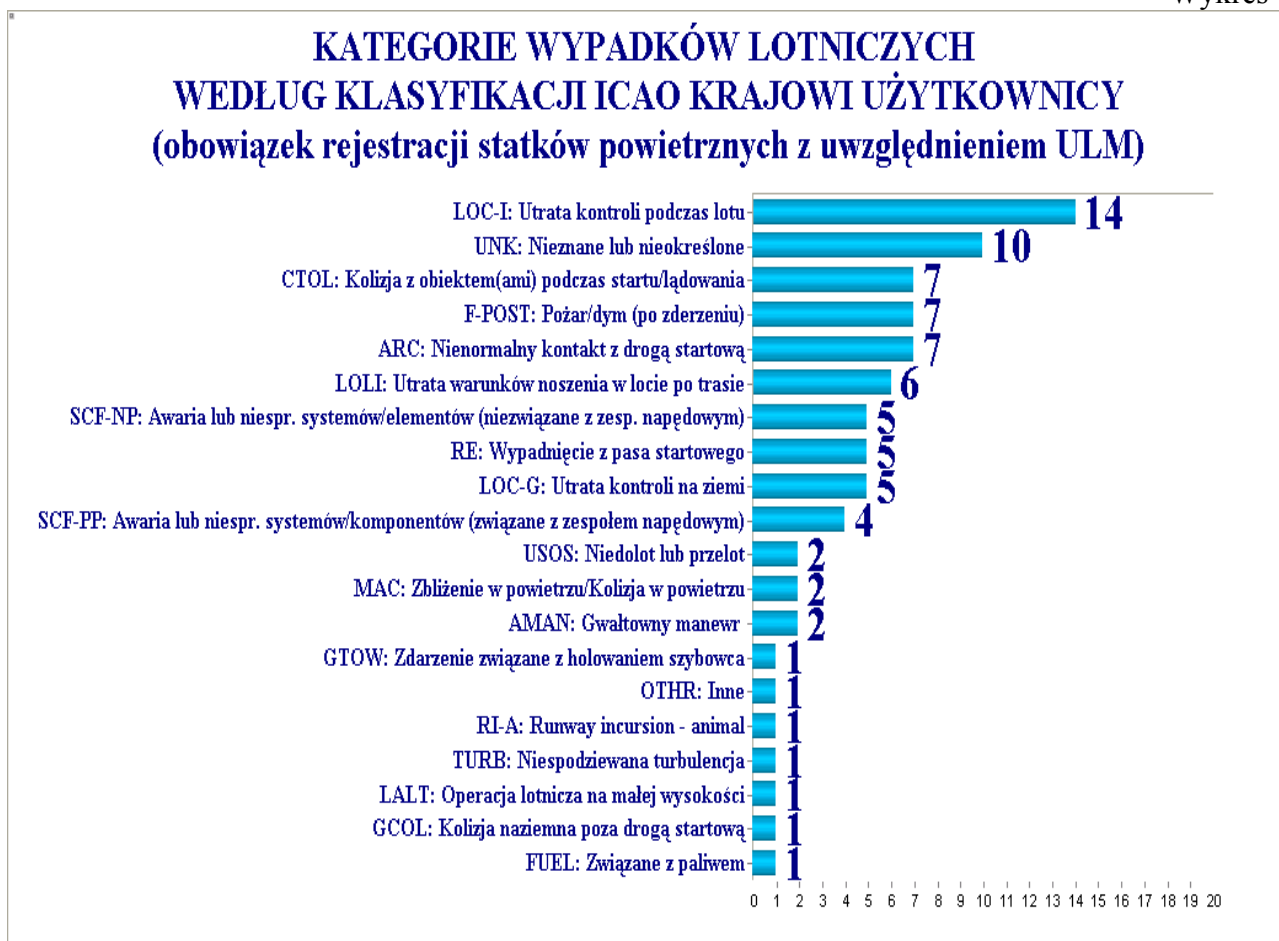


Wykres 3

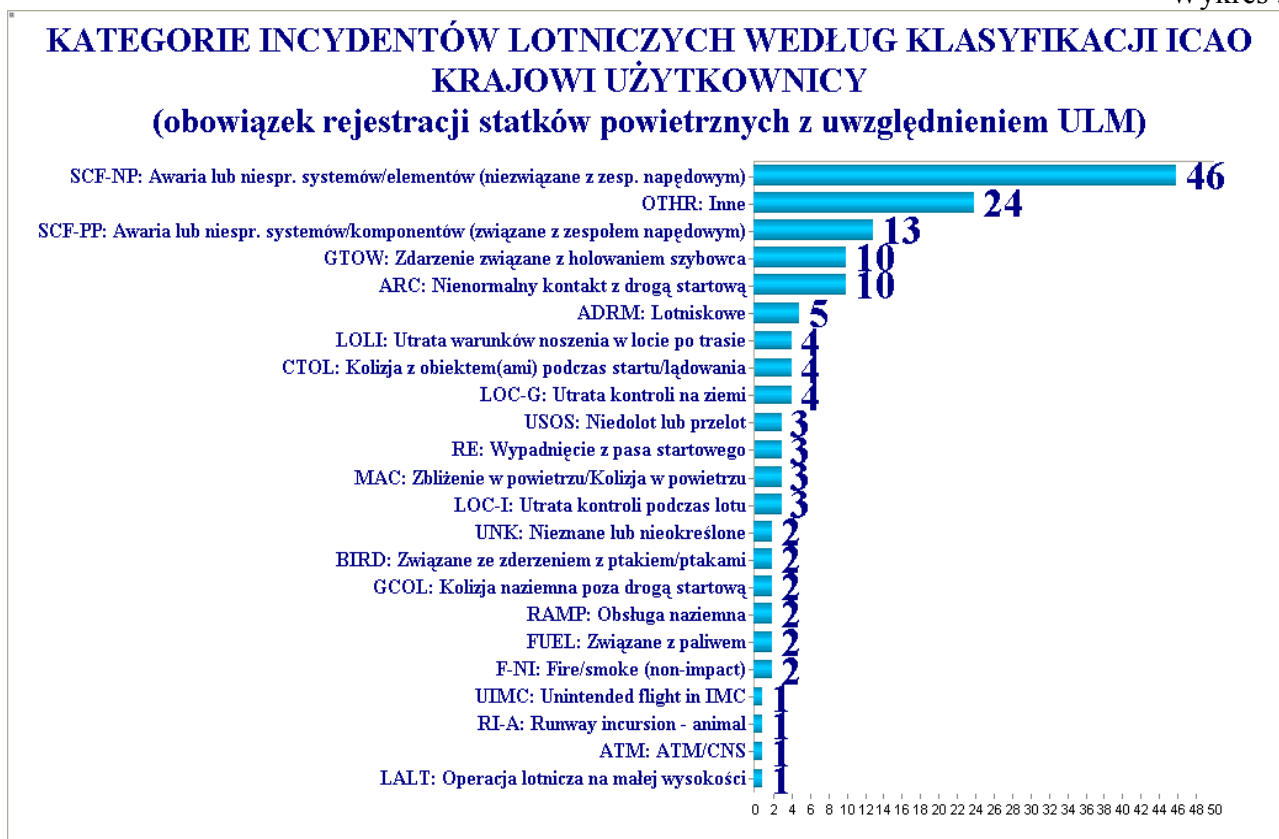


3. Statki powietrzne o MTOM poniżej 2250 kg

Wykres 4

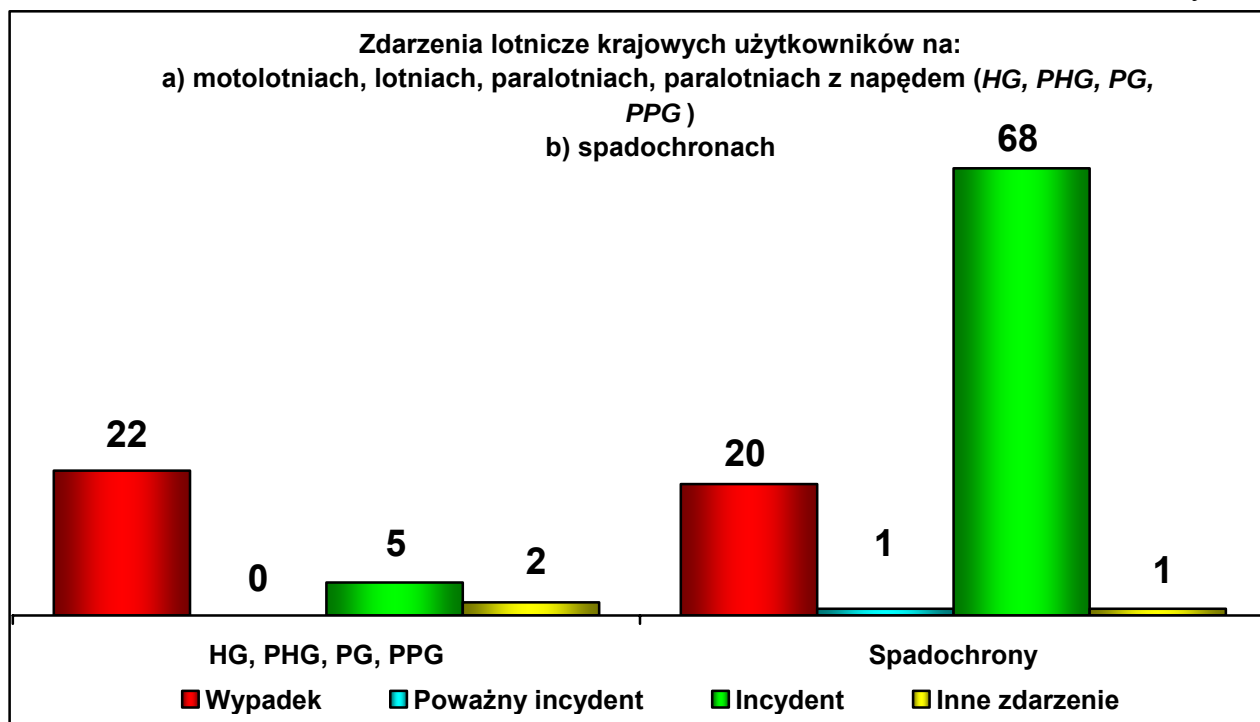


Wykres 5



4. Wybrane grupy statków powietrznych wymienione w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 (*statki powietrzne niepodlegające obowiązkowi rejestracji*)

Wykres 6



Łącznie użytkownicy statków powietrznych, których dotyczy wykres 6 zgłosili 119 zdarzeń lotniczych, w tym 42 wypadki, z czego **12** ze skutkiem śmiertelnym (*12 ofiar*).

W 2011 roku zaistniało ogółem 110 wypadków lotniczych. Należy zauważyć że wypadki z udziałem użytkowników spadochronów, motolotni, lotni, paralotni i paralotni z napędem stanowią **45%** ogólnej liczby wypadków w roku 2011.