

# BIULETYN INFORMACJI BEZPIECZEŃSTWA



W CELU PODNIESIENIA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE ORAZ WYKONANIA PLANU NAPRAWCZEGO EASA PRZEPROWADZONO PRZEGLĄD I OPRACOWANO ARTYKUŁY PUBLIKOWANE NA BRANŻOWYCH STRONACH INTERNETOWYCH, KTÓRE ZAWARTO W DALSZEJ CZĘŚCI BIULETYNU INFORMACJI BEZPIECZEŃSTWA SIB (SAFETY INFORMATION BULLETIN).

## Październik 2024

W październiku 2024 EASA nie opublikowała żadnego SIB odnoszącego się do lotnisk.

### Wskaźniki SPIs za III kwartał 2024 roku dla podmiotów lotniczych objętych obowiązkiem monitorowania poziomu bezpieczeństwa

<https://ulc.gov.pl/>

Na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w zakładce „Zarządzanie Bezpieczeństwem” został opublikowany Załącznik C do Krajowego Planu Bezpieczeństwa 2024 – 2026 (KPB 2024) – „Zestawienie wartości SPIs z podziałem miesięcznym”.

Zestawienie zawiera wartości SPIs (Safety Performance Indicators) wyliczone jako średnie z poszczególnych danych przekazanych przez podmioty lotnicze: ADR, ATO, OPS, AHAC i ATM.

Dane SPIs są podane w formie wykresów obejmujących okres styczeń 2022 – wrzesień 2024.

Indywidualne wartości SPIs pozyskane od podmiotów lotniczych nie podlegają publikacji zgodnie z pkt. (20) preambuły Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych.

Do pobrania:  
[Wskaźniki SPIs za III kwartał 2024 roku](#)

Więcej informacji na ten temat można znaleźć w [zakładce SPIs](#).

### Zima nie zaskoczy lotniska w Balicach

<https://dlapilota.pl/>

W Porcie Lotniczym Kraków przygotowania do „Akcji Zima” już zakończone. W gotowości na pierwszy śnieg czekają maszyny umożliwiające sprawne utrzymanie drogi startowej i płyty postojowej, czyli między innymi: oczyszczarki, polewarki, pługi, zamiatarki, a także posypywarki.

To wysoko wydajne maszyny – spełniające wszystkie normy emisji spalin – dbające o zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych, poprzez utrzymanie odpowiedniego stanu nawierzchni lotniskowych.

Droga startowa, drogi kołowania, stanowiska postojowe na płycie postoju samolotów to priorytetowe obszary Akcji Zima. Do odśnieżania drogi startowej i dróg kołowania stosuje się zestawy odśnieżające, składające się z ciągnika siodłowego wyposażonego w pług oraz specjalnej szczotki wraz z dmuchawą. Na płycie postojowej stosuje się znacznie krótsze maszyny tzn. oczyszczarki kompaktowe, którymi można bezpiecznie manewrować i odśnieżać w bliskiej odległości od samolotów.

Lotnisko Kraków-Balice dysponuje również pługami wirnikowymi stosowanymi do przetrzucania zasp śnieżnych, powstałych wskutek odśnieżania, polewarkami i posypywarkami oraz ciągnikami wyposażonymi w pług i ładowacze. Te ostatnie stosowane są do wywożenia śniegu, przystosowanymi do tego celu przyczepami. „Akcja Zima” to efekt zaangażowania wielu służb lotniskowych, których zadania są ściśle określone, a nadzór nad ich sprawnym działaniem sprawuje Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego.

## Nowy numer Biuletynu Bezpieczeństwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

<https://www.pansa.pl/>

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zaprasza do lektury kolejnego numeru magazynu Safe Sky nr 3(27)/2024.

Safe Sky to kwartalnik przygotowywany przez Biuro Bezpieczeństwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Materiały w nim zawarte tworzą specjaliści PAŻP oraz autorzy zewnętrzni. Celem Safe Sky jest promocja bezpieczeństwa w ruchu lotniczym oraz najnowocześniejszych rozwiązań w dziedzinie ATM.

W dwudziestym siódmym numerze biuletynu Safe Sky Patryk Bukowski w artykule "Operatorzy ATM zawsze gotowi na zmiany" opowie o pracy i obowiązkach Zespołu Operatorów ATM. Zespół ten jest odpowiedzialny za płynną pracę służb ruchu lotniczego w PAŻP i właśnie dlatego musi nadążać za zmianami w nich zachodzącymi lub nawet je wyprzedzać. Zespół Specjalistów Flight Data zupełnie niedawno zyskał nową nazwę – Zespół Operatorów ATM. Nie jest to jednak tylko czcze przemianowanie, ale dopełnienie przeobrażenia, które przechodzimy wraz z systemem zarządzania ruchem lotniczym w Polsce już od bardzo długiego czasu. Starsi pracownicy mogą pamiętać asystentów biegających z paskami postępu lotu między sektorami, gdy jeszcze w zawiadywaniu ruchem pomagał AMS2000+, a każdy sektor lub ich grupa miała dedykowanego asystenta. Od specjalistów tego działu oczekiwano się biegłej znajomości przestrzeni, tras jak również pomocy w radzeniu sobie z dosyć kapryśnym systemem. Dzisiaj praca ta uległa znaczącemu rozszerzeniu nie tylko przez wzgląd na liczbę obowiązków, ale także służb, dla których je pełni.

Ciągle zmiany w środowisku pracy są również cechą pracy personelu ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel). Adrian Morys w artykule "Czy rozwój ma sens? Codziennosc ATSEP" opowie o codziennych wyzwaniach stojących przed personelem technicznym PAŻP. Bezpieczeństwo lotnicze to fundament, na którym

opiera się funkcjonowanie każdego lotniska. Choć pasażerowie zazwyczaj skupiają się na widocznych aspektach podróży, takich jak samoloty, terminale czy obsługa naziemna, to za kulisami działają zaawansowane systemy technologiczne, które każdego dnia zapewniają płynność i bezpieczeństwo operacji lotniczych. Na lotnisku w Krakowie, jednym z najważniejszych w Polsce, wdrażanie nowoczesnych technologii i nieustanna modernizacja infrastruktury pozwala na stały rozwój i podnoszenie standardów bezpieczeństwa.

Klaudiusz Dybowski w artykule "Zamieszanie" opisze jak konglomerat zaniedbań w inwestycjach, braku wyciągania wniosków z okresowych ocen umiejętności KRL, problematycznej infrastruktury lotniska i wreszcie zamieszania w sali operacyjnej wieży doprowadził do katastrofy w Los Angeles 1 lutego 1991 roku. Doświadczenia co najmniej kilku krajów wskazują, że wszelki bałagan, nieporządek i dezorganizacja w pracy organów ruchu lotniczego kończą się zwykle wyjątkowo marnie. Kluczowym, znanym zapewne nie tylko pracownikom służb ruchu lotniczego wydarzeniem, było zderzenie dwóch samolotów w okolicy Zagrzebia 10 września 1976 roku. Błędów, które się do niej przyczyniły było naprawdę sporo. Ruchem zarządzał w miarę „świeży” w lotnictwie asystent kontrolera ruchu lotniczego, obsada personalna była zbyt mała, sprzęt – przestarzały i niezbyt dokładny. Idealna wręcz recepta na wypadek lotniczy. Niewiele osób jednak wie, że tragedia ta walenie przyczyniła się do zakupu przez Polskę w USA pierwszego radaru wtórnego z prawdziwego zdarzenia – P-250 firmy Texas Instruments. O jego zakup po katastrofie nad Zagrzebiem zaapelowali – jak wieść niesie – kontrolerzy warszawskiego zbliżania.

Do pobrania:  
[Biuletyn Bezpieczeństwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Nr 3\(27\)/2024](#)

Wszystkie numery magazynu Safe Sky w wersji elektronicznej dostępne są pod adresem: <https://www.pansa.pl/safe-sky/>

## Nowy numer Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

[www.ulc.pl/](http://www.ulc.pl/)

Urząd Lotnictwa Cywilnego zaprasza do lektury kolejnego numeru Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym – Nr 3(27)/2024.

W trzecim wydaniu Biuletynu Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2024 r. można znaleźć artykuły dotyczące: balistycznych systemów ratunkowych (BRS), koncepcji Second Victim, dezorientacji przestrzennej, czynnika ludzkiego w oparciu o teorię Dirty Dozen.

W artykule Balistyczne Systemy Ratunkowe (BRS): Klucz do Bezpieczeństwa w Lotnictwie przedstawiono funkcjonowanie BRS-ów w oparciu o schemat pogładowy, sposoby na identyfikowanie samolotów wyposażonych w ten system oraz informacje mające na celu podniesienie świadomości jak postępować i na co zwrócić szczególną uwagę w przypadku zdarzeń, w których system BRS nie został aktywowany.

W artykule na temat Second Victim autorka przedstawia problematykę tego zjawiska. Przybliży także kwestie związane z kulturą obwiniania oraz spojrzeniem na błąd ludzki przez pryzmat kultury bezpieczeństwa w organizacji. W artykule podjęto

próbę zaprezentowania rozwiązań mających na celu lepsze zrozumienie sytuacji drugich ofiar.

Artykuł Deorientacja przestrzenna skupia się na węższym zrozumieniu zjawiska w oparciu o funkcję narządu przedsionkowego znajdującego się w uchu wewnętrznym. Opisuje wybrane badania związane z dezorientacją przestrzenną na przestrzeni lat, tj. od czasu pierwszej wojny światowej po rozwój szkoleń symulatorowych. Praca ma na celu podniesienie świadomości odnośnie czynnika ludzkiego (human factor) i ograniczeń wynikających z wydajności człowieka (human performance) w systemie bezpieczeństwa lotów – niezależnie od tego, czy znajduje się on w kokpicie czy w symulatorze. Pokazuje również – idący w parze z rozwojem technologicznym i naukowo – badawczym – jeden z obszarów wyzwań dla rozwoju lotnictwa.

Ostatni materiał w tym numerze przypomina koncepcję Parszywej Dwunastki (Dirty Dozen), opracowaną na początku lat 90. przez Gordona Duponta, ówczesnego pracownika Transport Canada. Dirty Dozen wciąż stanowi punkt wyjścia wielu szkoleń na temat czynnika ludzkiego i ludzkiej wydajności (HF, HP). Temat ludzkich ograniczeń i słabości oraz czynników, które wpływają na to, że ludzie popełniają błędy, jest kluczowym elementem, który musi być wzięty pod uwagę w procesie zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach lotniczych.

Urząd Lotnictwa Cywilnego zachęca do zgłaszania propozycji tematów oraz do przygotowania własnych artykułów związanych z bezpieczeństwem lotniczym. Najciekawsze z nich ULC chętnie opublikuje na łamach kolejnych wydań Biuletynu. ULC zachęca także do dzielenia się swoimi uwagami na temat opublikowanych materiałów. Na komentarze Urząd czeka pod

adresem: [lbb-2@ulc.gov.pl](mailto:lbb-2@ulc.gov.pl) lub [lbb@ulc.gov.pl](mailto:lbb@ulc.gov.pl). Pod te same adresy można również zgłaszać chęć otrzymywania Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym w wersji elektronicznej.

Do pobrania:

- [Biuletyn Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym Nr 3\(27\)/2024](#)

Archiwalne wydania Biuletynu dostępne są na stronie: <https://www.ulc.gov.pl>