

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).

Lipiec 2024

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

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

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

Na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego został opublikowany Załącznik B 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 – czerwiec 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.

Więcej informacji na ten temat znajdą Państwo na stronie ULC link:

<https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/wskazniki-bezpieczenstwa-spis/spi>

Współpraca pomiędzy ULC a UTK w obszarze Just Culture

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

W dniu 31 lipca 2024 roku p.o. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Julian Rotter i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra podpisali Porozumienie o współpracy w zakresie wdrażania kultury sprawiedliwego traktowania Just Culture. Jest to kolejny krok w kierunku zacieśnienia współpracy między urzędami w ramach budowania kultury bezpieczeństwa, podnoszenia świadomości

oraz wymiany dobrych praktyk w tym zakresie. Ideą polityki Just Culture jest zachęcanie pracowników do zgłaszania informacji o uchybieniach bądź nieprawidłowościach w zakresie bezpieczeństwa.

Polscy kontrolerzy ruchu i eksperci PAŻP współprojektują nowy system zarządzania przestrzenią powietrzną w Europie

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

Nowy, bardziej efektywny, system zarządzania ruchem lotniczym w Europie powstanie w oparciu o profesjonalną wiedzę polskich inżynierów i polskich kontrolerów ruchu lotniczego zatrudnionych w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Rusza kolejny etap międzynarodowej współpracy przy budowie systemu iTEC SkyNEX, nowoczesnego narzędzia kontroli ruchu lotniczego, które przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i płynności lotów oraz do wzrostu ekonomicznej i środowiskowej efektywności przewoźników lotniczych.

Wiedza ekspercka pracowników organizacji tworzących iTEC Collaboration, w tym kontrolerów ruchu lotniczego i ekspertów technicznych PAŻP, zostanie wykorzystana do opracowywania systemu, który pozwoli na szybką i bezpieczną wymianę informacji między wieloma podmiotami korzystającymi z europejskiej przestrzeni powietrznej, niezbędnych do sprawnego zarządzania ruchem lotniczym zgodnie

ze standardami określonymi w European ATM Master Plan.

Stało się to dzięki podpisaniu przez PAŻP Master iTEC Collaboration Agreement (MiCA), umowy odnawiającej trwającej od 2017 zaangażowanie Agencji w prace Kooperacji iTEC (iTEC Collaboration). Ten alians zrzesza obok PAŻP 6 innych europejskich ANSP (Air Navigation Services Providers) – DFS (Niemcy), NATS (Wlk. Brytania) ENAIRE (Hiszpania), NVNL (Holandia), AVINOR (Norwegia) i Oro Navigacija (Litwa) – oraz kanadyjską agencję ruchu lotniczego NAV Canada. Na mocy dokumentu strony uzgodniły zasady dalszej współpracy przy budowie kolejnej generacji wspólnego systemu ATM pod nazwą iTEC SkyNEX (wcześniej iTEC V3). Podpisanie tego dokumentu podsumowuje wieloletni okres dotychczasowego współdziałania partnerów Kooperacji oraz otwiera jej nowy – dokładnie zdefiniowany etap.

Do głównych korzyści płynących z ww. współpracy należy standaryzacja procesu definiowania i tworzenia nowego systemu ATM, podział i ograniczenie kosztów opracowania wspólnego systemu oraz ryzyka wdrożenia nowych technologii teleinformatycznych, jak również dążenie do ujednoczenia procedur i rozwiązań wykorzystywanych przez uczestników Kooperacji.

Bird strike ERJ-195 linii Azur po starcie z Sao Paulo

www.dlapilota.pl/

W sieci zostało udostępnione nagranie z portu lotniczego Sao Paulo, na którym widać, jak ERJ195 linii Azur wykonujący rejs AD2782 zderzył się ze

stadem ptaków. W drugiej minucie i 25 sekundzie samolot wlatuje w stado sępików, z których jeden wpada do silnika nr 2.

Statek powietrzny dalej kontynuuje lot, ale załoga zgłosiła ATC lekkie wibracje jednostki napędowej. Po tym zdarzeniu załoga zdecydowała się zawrócić i wylądować na lotnisku startu, gdzie asystowały jej jednostki lotniskowej straży pożarnej.

Film dokumentujący przebieg zdarzenia:

https://www.youtube.com/watch?time_continue=242&v=JodCRyY2eeQ&embeds_referring_uri=https%3A%2F%2Fdlapilota.pl%2F&source_ve_path=MjM4NTE

Dwa CRJ9 blisko kolizji w Syracuse w USA

www.dlapilota.pl/

8 lipca 2024 r., Canadair CRJ-900 linii (znaki rejestracyjne N555NN) wykonywał lot AA-5511 dla American Airlines z Washington do Syracuse w stanie Nowy Jork (USA). Samolot znajdował się na końcowym podejściu do pasa startowego 28 w Syracuse, gdy od kontrolera otrzymał zezwolenie na lądowanie.

Z kolei drugi Canadair CRJ-900 należący do linii Endeavour (znaki rejestracyjne N927XJ) wykonywał lot DL-5421 dla Delta Airlines z Syracuse na lotnisko La Guardia w Nowym Jorku. Piloci tej maszyny otrzymali zezwolenie na start z pasa 28 kilka sekund po tym, jak rejs American Airlines otrzymał zezwolenie na lądowanie.

W tym momencie piloci lądującego samolotu dopytali wieżę, czy ktoś otrzymał zezwolenie na start, co spowodowało, że kontroler polecił im wykonać odejście na drugi krąg. Oba statki powietrzne zaczęły wznosić się w tym samym momencie, a separacja pomiędzy nimi nad końcem pasa startowego wyniosła zaledwie 800 stóp w pionie u 0,11 NM poziomie (203 m), a następnie do 600 stóp w pionie i 0,08 NM w poziomie (148 m). Około 1,1 km za końcem pasa startowego i już na rozbieżnych trajektoriach do 300 stóp w pionie i 0,26 NM w poziomie (486 m). Federalna Administracja Lotnictwa USA (FAA) wszczęła dochodzenie mające wyjaśnić przyczyny zdarzenia.

Wizualizacja przebiegu obu lotów na portalu flightaware.com

<https://flightaware.com/live/flight/JIA5511/history/20240708/1409Z/KDCA/KSYR> <https://flightaware.com/live/flight/EDV5421/history/20240708/1555Z/KSYR/KLGA>