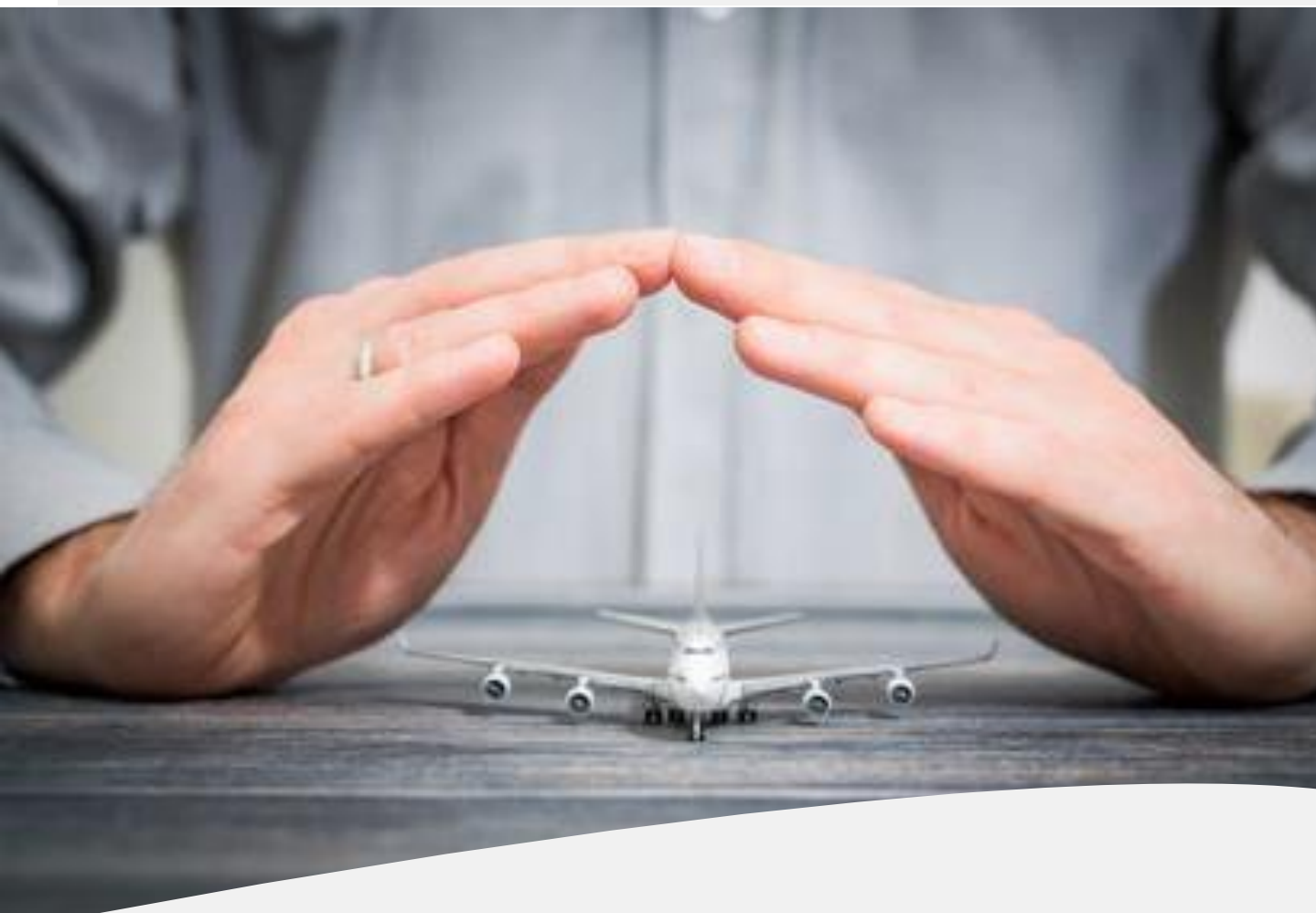




Urząd Lotnictwa Cywilnego



Centralna Baza Zgłoszeń

Instrukcja Obsługi

CBZ v 3.3.0

**Legenda:**

Informacje dla wszystkich
Informacje dla osób fizycznych
Informacje dla organizacji lotniczych

Spis treści:

1	Wstęp	4
2	Rejestracja dla organizacji chcących posiadać konto w systemie CBZ	5
2.1	Zmiana adresu e-mail organizacji lub zmiana nazwy organizacji	6
2.2	Dodanie subkonta dla organizacji	6
3	Administracja kontem CBZ (dla organizacji posiadającej konto w systemie CBZ)	7
3.1	Logowanie	7
3.1.1	Logowanie po raz pierwszy (uwierzytelnianie organizacji)	7
3.1.2	Logowanie standardowe	11
3.2	Odzyskiwanie hasła	14
3.3	Zmiana hasła	18
3.4	Wylogowanie z systemu	20
3.5	Administracja zgłoszeniami	21
3.5.1	Edytowanie zgłoszeń	22
3.5.2	Pobranie pliku jako PDF lub CSV	23
3.5.3	Dodawanie domyślnych statków powietrznych do organizacji	25
3.5.4	Zmiana widoku domyślnego zgłoszeń	27
3.6	Subkonta	30
3.7	Pomoc w programie	32
3.8	Deklaracja dostępności	34
4	Rodzaj zgłoszenia – w imieniu własnym (jako osoba fizyczna) lub w imieniu organizacji	36
5	Zgłoszenie w imieniu własnym lub anonimowo (przeznaczone dla osób fizycznych)	37
6	Zgłoszenie w imieniu organizacji lotniczej (posiadającej konto lub bez konta)	39
7	Poruszanie się po formularzu	41
7.1	Grupy połączone	44
8	Dane uwierzytelniające	45
9	Grupa A – Dane podstawowe	48
10	Grupa B – Statek Powietrzny	51
11	Grupa C – Lotnisko	76
12	Grupa D – Przestrzeń powietrzna	79
13	Grupa E – Pogoda	82
14	Grupa F – Obrażenia i uszkodzenia	89
15	Grupa G – Dokumentacja organizacji	93
16	Grupa H – Techniczne	106
17	Grupa I – Zderzenie z ptakami / zwierzętami	116
18	Grupa J – Niebezpieczne zbliżenie	119



19	Grupa K – Materiały niebezpieczne	126
20	Grupa L – ADR Infrastruktura	129
21	Przesyłanie zgłoszenia do Centralnej Bazy Danych	132
22	Przesyłanie zgłoszenia do innej organizacji	137
23	Eksport zgłoszeń do formatu CSV lub XLS	142
24	Filtrowanie zgłoszeń	143
24.1	Filtrowanie zgłoszeń w wybranym przedziale czasowym	145
24.2	Filtrowanie zgłoszeń po wielu filtrach	146
24.3	Filtrowanie zgłoszeń przesłanych do CBZ przez subkonta organizacji	148
	Załącznik nr. 1 Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych	149



1. Wstęp

Centralna Baza Zgłoszeń (CBZ) jest elektronicznym systemem dla zgłaszania zdarzeń lotniczych, spełniającym wymagania 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 następnych.

Dzięki temu systemowi, każda organizacja może przysyłać zdarzenia bezpośrednio do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (jako podmiotu badającego), jak i do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (jako organu prowadzącego nadzór lotniczy). Zgłoszenie zdarzenia wymaga wypełnienia tylko jednego formularza on-line, bez konieczności wysyłania wielu różnych dokumentów oddzielnie. Formularz zawiera wszystkie obowiązkowe pola wskazane w Rozporządzeniu UE nr 376/2014, dzięki czemu raportowanie spełnia wymogi kodowania zdarzeń wg ADREP, zapewniając wymaganą standaryzację.

Aby ułatwić podmiotom proces zarządzania zgłoszeniami lotniczymi, CBZ przewiduje możliwość założenia bezpłatnego konta dla podmiotów lotniczych, gdzie zgłoszenia będą gromadzone i przechowywane. Pozwoli to, zwłaszcza małym organizacjom na zarządzanie zgłoszeniami w sposób zgodny z wymaganiami europejskimi. Dla dużych organizacji, które posiadają już własne systemy obiegu informacji o zdarzeniach, przewidziano możliwość integracji z systemem CBZ, tak aby nie dublować czynności raportowania o zdarzeniach.

System CBZ służy do zgłoszenia zdarzeń lotniczych lub innych nieprawidłowych okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu wykonania operacji lotniczej.

Nie jest to system do składania skarg za naruszenie przez przewoźnika lotniczego postanowień Rozporządzenia nr 261/2004/WE.

Należy pamiętać, że telefoniczne lub e-mailowe powiadomienia PKBWL nie spełniają przesłanek zgłoszenia zgodnie z Rozporządzeniem 376/2014. Dlatego po wykonaniu w/w czynności zgłaszający zobligowany jest również do wypełnienia zgłoszenia w CBZ.

System CBZ działa na przeglądarkach: Chrome, Firefox, Microsoft Edge.



System CBZ nie obsługuje przeglądarki Microsoft Explorer z racji nieaktualizowanych luk bezpieczeństwa





2. Rejestracja dla organizacji chcących posiadać konto w systemie CBZ

Uwaga: Osoby prywatne nie mogą posiadać kont w CBZ. Konta są przewidziane wyłącznie dla organizacji lotniczych oraz osób reprezentujących Prezesa ULC oraz PKBWL.

Rejestracja w systemie CBZ jest przeznaczona dla organizacji lotniczych, które chcą posiadać własne konto w tym systemie, a tym samym aktywnie zarządzać wysłanymi zgłoszeniami. Posiadanie samego konta przez organizację lotniczą jest fakultatywne, natomiast wykorzystywanie CBZ do zgłaszania zdarzeń lotniczych jest obowiązkowe.

Aby założyć konto wyślij w tym celu wiadomość e-mail na adres : **administrator-cbz@ulc.gov.pl**

W treści wiadomości podaj:

1. nazwę organizacji,
2. adres e-mail przypisany do obsługi zgłoszeń (na ten adres będą przychodziły powiadomienia z systemu CBZ, jednocześnie ten adres będzie loginem do systemu CBZ),
3. rodzaj posiadanego przez organizację certyfikatu/certyfikatów (na podstawie poniższego wzoru):

Rodzaj certyfikatu/obszar:

☐ Flight Crew Training organisation
☐ CTO
☐ ATO
☐ RSP
☐ DTO
☐ Aircraft operator
☐ Aircraft operator SPO
☐ Aircraft operator AOC
☐ Air Navigation Service Provider
☐ ATCO-TO
☐ FISP-TO
☐ AFIS
☐ ATM equipment maintenance organisation
☐ Production organisation
☐ Aerodrome operator
☐ Design organisation
☐ Flight Information Service Provider
☐ Maintenance organisation
☐ Dron operator/UAS/RPAS
☐ Continuous airworthiness monitoring organisation
☐ Apron Management Service Provider
☐ Ground handling organisation
☐ AHAC
☐ Data Services Provider

Po założeniu konta przez administratora systemu otrzymasz na podany adres e-mail



potwierdzenie założenia konta wraz z linkiem aktywującym konto. Podczas aktywacji konta sam ustalasz hasło. Więcej o pierwszym logowaniu czytaj -> **pkt 3.1.1 Logowanie po raz pierwszy (uwierzytelnianie organizacji)**

Uwaga: Administratorzy systemu nie znają, ani nie mają możliwości podglądu Twojego hasła. W celu przypomnienia hasła, należy przejść procedurę jego automatycznego odnowienia. Więcej o tym czytaj -> **pkt 3.2 Odzyskiwanie hasła**

2.1 Zmiana adresu e-mail organizacji lub zmiana nazwy organizacji

Uwaga: Każda organizacja może dokonać zmiany nazwy organizacji w systemie CBZ. Wymaga to przesłania wiadomości e-mail na adres: administrator-cbz@ulc.gov.pl z prośbą o zmianę nazwy organizacji.

2.2 Dodanie subkonta do organizacji

Każda organizacja może mieć jedno konto w systemie. Istnieje jednak możliwość, aby z jednej organizacji mogło logować się / zgłaszać kilka różnych osób. Ta opcja nazwana jest **subkontem**.

Instrukcję zakładania subkonta przez organizację możesz znaleźć w **pkt 3.6. Subkonta**. Więcej o pierwszym logowaniu czytaj -> **pkt 3.1.1 Logowanie po raz pierwszy (uwierzytelnianie organizacji)**.



3. Administracja kontem CBZ (dla organizacji posiadającej konto w systemie CBZ)

Organizacja może posiadać konto w systemie CBZ, co pozwala na łatwiejsze zarządzanie zgłoszeniami zdarzeń lotniczych.

Posiadanie przez organizację konta w systemie CBZ umożliwia :

1. podgląd wszystkich wysłanych przez organizację zgłoszeń,
2. edycję lub uzupełnienie informacji dotyczących wszystkich wysłanych przez organizację zgłoszeń,
3. podgląd zapisów wprowadzonych przez PKBWL oraz ULC (np. numer zgłoszenia, zalecenia, kwalifikacja zdarzenia itp.),
4. pola do dokumentacji własnej analizy ryzyka (SMS),
5. możliwość generowania PDF lub CSV każdego zgłoszenia organizacji,
6. możliwość zmiany adresu e-mail do powiadomień,
7. możliwość przypomnienia lub zmiany hasła do systemu,
8. możliwość tworzenia subkont oraz administrowanie nimi,
9. możliwość eksportu zgłoszeń do formatów CSV lub XLS
10. możliwość filtrowania zgłoszeń swoich oraz utworzonych przez subkonta.

3.1 Logowanie

Wyróżnia się dwa typy logowania:

- pierwsze logowanie, które pozwala na uwierzytelnienie organizacji w systemie CBZ oraz nadanie hasła do konta
- następne logowanie, które jest standardowym sposobem logowania

3.1.1. Logowanie po raz pierwszy (uwierzytelnianie organizacji)

Aby zalogować się po raz pierwszy wymagane jest otrzymanie wiadomości aktywacyjnej e-mail.

Wiadomość e-mail z linkiem aktywacyjnym przesyła administrator CBZ, po wcześniejszym kontakcie w sprawie rejestracji organizacji w systemie CBZ. Patrz -> **pkt 2. Rejestracja dla organizacji chcących posiadać konto w systemie CBZ**

Po otrzymaniu wiadomości aktywacyjnej e-mail (screen poniżej), należy kliknąć w link aktywacyjny podany w mailu:



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Organizacja wpisana do CBZ

Witaj w Centralnej Bazie Zgłoszeń

Twoja organizacja

SafetySky

Została uwierzytelniona w oprogramowaniu Urzędu Lotnictwa Cywilnego służącemu do zgłaszania zdarzeń lotniczych.

Postępuj zgodnie z instrukcją poniżej, aby dokończyć proces rejestracji konta Twojej Organizacji.

1. Wejdź na stronę:

<https://172.20.17.201/register/SZP1WS1DCU6KDO0HFX62S2Y3>

2. Wypełnij formularz podając adres e-mail na który została wysłana ta wiadomość, oraz ustal hasło dostępu do CBZ.

Uwaga: Jeżeli nie otrzymałeś e-maila z linkiem aktywacyjnym, sprawdź w folderze SPAM, jeżeli tam również go nie ma, wówczas skontaktuj się z administratorem systemu.

Po kliknięciu zobaczysz okno w przeglądarce, gdzie należy wpisać adres e-mail podany przy rejestracji oraz wpisać hasło, którym chcesz posługiwać się w systemie CBZ.

Uwaga: Hasło musi zawierać 8-30 znaków, posiadać min. 1 małą literę, 1 dużą literę i 1 cyfrę. System nie pozwoli na użycie zbyt prostego hasła.

Na końcu nie zapomnij kliknąć guzika „Zapisz hasło” (screen poniżej):



Witaj w Centralnej Bazie Zgłoszeń

Rejestracja Organizacji

Adres e-mail, używany do logowania w systemie:

@

|

Nowe hasło:

Powtórz nowe hasło:

Zapisz hasło

 Strona główna

Po prawidłowo zakończonym procesie powinieneś zobaczyć okno (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Central Reporting Database

 Zaloguj

 CBZ - Pomoc

 Deklaracja dostępności

Witaj w Centralnej Bazie Zgłoszeń

Rejestracja Organizacji

Witaj w Centralnej Bazie zgłoszeń. Twoja Organizacja została uwierzytelniona. Przejdź do panelu logowania klikając "Zaloguj" poniżej.

 Strona główna

 Zaloguj



Po kliknięciu „Zaloguj” przejdiesz do standardowego widoku okna logowania (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Central Reporting Database

[CBZ - Pomoc](#)

[Deklaracja dostępności](#)

Logowanie do systemu

Adres e-mail:

Hasło:

[przypomnij mi hasło](#)

[Strona główna](#) [Zaloguj](#)

Uwaga: Pamiętaj, że daną organizację uwierzytelniasz tylko raz. Po uwierzytelnieniu, za każdym następnym razem logowanie następuje w sposób standardowy, czytaj -> **pkt 3.1.2 Logowanie standardowe**



3.1.2. Logowanie standardowe

System CBZ przewiduje dwie drogi standardowego logowania:

a) Logowanie ze strony głównej

Wejdź na stronę: <https://cbz.gov.pl>, następnie kliknij guzik „Zaloguj” z prawej strony ekranu:



b) Logowanie z formularza organizacji

Przejdź do formularza „**Zgłaszam zdarzenie jako organizacja...**”



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Zaloguj

Central Reporting Database

CBZ - Pomoc

Deklaracja dostępności



Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)

Report on my personal
(private, not professional) behalf (voluntary)



Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)

Report on behalf of organisation
or professional (voluntary/mandatory)

i kliknij „Zaloguj” z prawej strony (screen poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Powrót: Strona główna

Wybierz grupy formularza

Dane podstawowe / General

Dokumentacja organizacji / Documentation

Wyślij zgłoszenie

Jeśli Twoja organizacja jest autoryzowana w naszym systemie, prosimy korzystać z opcji logowania

Dane uwierzytelniające / Credentials

Dane kontaktowe / Contact :

np. numer telefonu (nie podawaj danych osobowych, lub zostaw puste) / e.g. telephone number (do not enter personal data or leave this field empty)

Poufne / Confidential :

☐ Poufne / Confidential ?

Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary :

☐ Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary ?

Skarga pasażera / Claim :

☐ Skarga pasażera / Claim ?

Adres e-mail / Address :

podaj adres e-mail lub zostaw puste / enter your e-mail or leave this field empty

Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory :

☐ Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory ?

Zgłoszenie Just Culture / Just Culture :

☐ Zgłoszenie Just Culture / Just Culture ?

Zgłoszenie testowe / Test :

☐ Zgłoszenie testowe / Test ?



Uwaga: Obie formy logowania (ze strony głównej jak i z formularza organizacji) są równorzędne i nie ma między nimi różnic.

Po kliknięciu „Zaloguj” (w obu sposobach opisanych powyżej) pojawia się okno logowania:

Logowanie do systemu

Adres e-mail:

Hasło:

Pole jest wymagane

[przypomnij mi hasło](#)

Strona główna

Zaloguj

Wpisz adres e-mail, będący jednocześnie loginem oraz wybrane wcześniej hasło, a na końcu kliknij „Zaloguj” na dole okna.

Po prawidłowym zalogowaniu powinieneś zobaczyć okno :

Centralna Baza Zgłoszeń
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Organizacja

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole i... wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	Status	Zgłoszenie - 72 godziny	Data UTC	Miejsce	Numer akt	Producent/Model	Modyfikacja	Akcje
1												[P] [D]
2												[P] [D]



W górnym prawym rogu powinna się wyświetlać Nazwa Twojej Organizacji (w przypadku zalogowania się jako subkonto organizacji, obok nazwy głównej w nawiasach pojawi się nazwa subkonta). Po tym możesz poznać, że jesteś zalogowany. Jeśli nie wysłałeś jeszcze żadnych zgłoszeń, wyświetli się komunikat „**Brak historycznych zgłoszeń dla Twojej Organizacji w bazie**”.

3.2 Odzyskiwanie hasła

Jeżeli zapomnisz hasła do logowania, możesz w prosty sposób ustalić nowe hasło.

Uwaga: Administratorzy systemu nie znają ani nie mają możliwości podglądu Twojego hasła. Jeżeli zapomnisz hasło, będziesz musiał ustalić nowe hasło do swojego konta.

Podczas logowania do systemu kliknij „przypomnij mi hasło” (screen poniżej):



Pojawi się okno :

Przypomnij hasło

Adres e-mail, używany do logowania w systemie:

@ |

Rezygnuj Przypomnij

Należy podać adres e-mail, który był podany przy rejestracji, a następnie kliknąć guzik „Przypomnij”. Na podany adres e-mail zostanie wysłany link aktywacyjny do utworzenia nowego hasła.

Uwaga: Jeżeli nie pamiętasz adresu e-mail podanego podczas rejestracji, skontaktuj się z administratorem systemu CBZ: **administrator-cbz@ulc.gov.pl**

Po podaniu adresu e-mail i kliknięciu „Przypomnij” powinieneś zobaczyć okno:

Przypomnij hasło

Jeśli e-mail jest zarejestrowany w systemie, instrukcje przypominania hasła zostały na niego wysłane....

Logowanie

Jednocześnie na Twoją skrzynkę e-mailową powinna przyjść wiadomość (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń

Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Odzyskiwanie hasła organizacji

Postępuj zgodnie ze wskazówkami:

1. Wejdź na stronę:

<https://cbz.gov.pl/setup-password/>
[BLZ-111-1111-1111-1111](#)

2. Wypełnij i wyślij formularz na stronie

Jeśli Twoja organizacja nie zgłaszała rządania odzyskiwania hasła,
zignoruj niniejszego maila

Kliknij na podany link w wiadomości e-mail, wówczas powinno pojawić się okno w przeglądarce (screen poniżej):

Ustal nowe hasło

Adres e-mail, używany do logowania w systemie:

@

Nowe hasło:

Powtórz nowe hasło:

Zapisz hasło



Podaj kolejny raz adres e-mail używany w systemie oraz dwukrotnie wpisz nowe hasło, którego chcesz używać w CBZ. Na końcu kliknij „Zapisz hasło”.

Uwaga: Hasło musi zawierać 8-30 znaków, posiadać min. 1 małą literę, 1 dużą literę i 1 cyfrę. System nie pozwoli na użycie zbyt prostego hasła.

Powinno pojawić się okno (screen poniżej):

Ustal nowe hasło

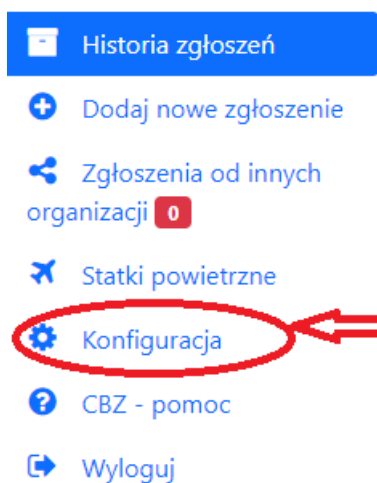
Hasło zmienione pomyślnie, zaloguj się nowym hasłem

Od tej pory przy logowaniu pamiętaj, aby posługiwać się nowym hasłem.

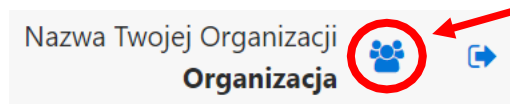


3.3 Zmiana hasła

Możesz w każdej chwili samodzielnie zmienić hasło, którego używasz do logowania w systemie CBZ. Aby to zrobić, po wcześniejszym zalogowaniu na swoje konto kliknij w „Konfiguracja” z lewej strony ekranu :



lub kliknij ikonkę z prawej strony:



Po kliknięciu pojawi się okno zmiany hasła (screen poniżej):



- Historia zgłoszeń
- Dodaj nowe zgłoszenie
- Zgłoszenia od innych organizacji
- Statki powietrzne
- Konfiguracja**
- CBZ - pomoc
- Wyloguj

Konfiguracja:

Moje ustawienia

[Widok listy zgłoszeń](#)

Zmiana hasła

Organizacja

[Autoryzacje](#)

[Dodaj autoryzację](#)

Zmiana hasła

Hasło użyte do logowania w systemie:

Nowe hasło:

Powtórz nowe hasło:

Zmień hasło

Wpisz swoje stare hasło, a następnie dwa razy podaj nowe hasło i kliknij na dole „Zmień hasło”.

Uwaga: Hasło musi zawierać 8-30 znaków, posiadać min. 1 małą literę, 1 dużą literę i 1 cyfrę. System nie pozwoli na użycie zbyt prostego hasła.

Po udanej operacji zmiany hasła powinieneś zobaczyć okno:

Zmiana hasła dla konta Organizacji

Hasło zostało pomyślnie zmienione

[➔ Przejdź do strony logowania](#)

Od tej pory musisz używać nowego hasła przy logowaniu na swoje konto w CBZ.

Uwaga: Zmiana adresu e-mail organizacji podanego przy rejestracji lub zmiana nazwy organizacji patrz -> **punkt 2.1 Zmiana adresu e-mail organizacji lub zmiana nazwy**



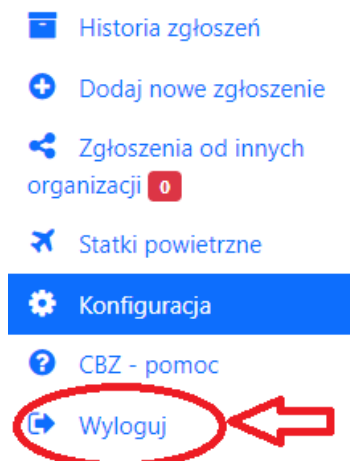
3.4 Wylogowanie z systemu

System CBZ pozwala wylogować się na dwa sposoby :

a) należy kliknąć ikonę z prawej strony



b) lub należy kliknąć „Wyloguj” z prawej strony ekranu (screen poniżej):



Po wylogowaniu ekran przechodzi do widoku standardowego (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Central Reporting Database



CBZ - Pomoc

Deklaracja dostępności



Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)

Report on my personal (private, not professional) behalf (voluntary)



Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)

Report on behalf of organisation or professional (voluntary/mandatory)



3.5 Administracja zgłoszeniami

Po zalogowaniu na swoje konto wyświetla się historia naszych wszystkich zgłoszeń (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole L... ..wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

Znaleziono: 4

	Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1		2022-02-14 12:20 ULC-000019/2022	2022-02-14	Twarde lądowanie		T	
2		2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
3		2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
4		2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

[Dodaj nowe zgłoszenie](#)

Litera T w kolumnie T oznacza, że to zgłoszenie było zgłoszeniem testowym (screen poniżej):

Statek Powietrzny	T	Akcje
	T	



3.5.1. Edytowanie zgłoszeń

Zalogowana organizacja może edytować swoje zgłoszenie, zgodnie z ustaleniami w trakcie analizy czy badania. Aby edytować zgłoszenie należy wejść do szczegółów naszego zgłoszenia klikając ikonę :



Po otwarciu zgłoszenia należy wybrać ikonę **Edytuj** , która znajduje się po prawej stronie każdej z grup (screen poniżej):

C - Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence **Edytuj**

1. Wskaźnik lokalizacji - kod lotniska ICAO / Location indicator ICAO	2. Lokalizacja na lotnisku / Location on the aerodrome	3. Status lotniska / Aerodrome status

D - Przestrzeń powietrzna / Airspace **Edytuj**

1. Rodzaj przestrzeni powietrznej / Airspace type	3. Wpływ ATM na zdarzenie / ATM contribution	5. Nazwa FIR/UIR / FIR/UIR name
2. Klasa przestrzeni powietrznej / Airspace class	4. Wpływ na służby ATM / Service affected	6. Nazwa ATS/ANSP / ATS/ANSP unit name

Po kliknięciu ikony **Edytuj** należy dokonać właściwej edycji wybranego atrybutu, a następnie kliknąć przycisk **Zapisz** znajdujący się po prawej stronie każdej z grup (screen poniżej):

A - Dane podstawowe / General **Zapisz** **Anuluj**

Każdą z grup edytujemy i zapisujemy osobno.



3.5.2. Pobieranie pliku jako PDF lub CSV

Aby wejść do pliku PDF ze szczegółami zdarzenia należy kliknąć ikonę :



Przykładowy widok testowego zgłoszenia (była wypełniona tylko grupa A - screen poniżej):

The screenshot shows a web interface for reporting an incident. On the left, there's a sidebar with the incident ID 'ULC-000138/2018' and date '2018-07-16 23:39'. The main area is titled 'A - Dane podstawowe / General' and contains several fields for reporting details, including responsible entity, occurrence date, time, location, and narrative. The fields are organized into a grid-like structure with labels and input areas.

Aby pobrać plik PDF ze zgłoszeniem należy kliknąć PDF u góry ekranu (screen poniżej):

This screenshot shows the same report form as before, but with a red circle and an arrow pointing to the 'PDF' button in the top left corner of the main content area. The incident ID is '3939/2020' and the date is '2021-02-26 13:58'. The form fields are populated with test data, and the 'PDF' button is clearly visible and highlighted for the user to click.

Plik PDF powinien zostać pobrany na dysk lub automatycznie otworzyć się (w zależności od indywidualnych ustawień przeglądarki – screen poniżej):



Potwierdzenie zgłoszenia w Centralnej Bazie Zgłoszeń ULC ULC-000138/2018
wydruk 2018-7-17 00:06:56

Wstęp / Filling information:

Numer dokumentu / Document number	Data zgłoszenia / Report date	
ULC-000138/2018	2018-07-16 23:39	
Adres e-mail / Address	Dane kontaktowe / Contact	Poufne / Confidential
-	-	-

A - Dane podstawowe / General:

A1 Podmiot zgłaszający / Responsible entity	
Nazwa Twojej Organizacji	
A2 Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date	A3 Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time
2018-07-09	22:22
A4 Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date	A5 Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time
-	-
A6 Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence	A7 Miejsce zdarzenia / Location of occurrence
-	-
A8 Nagłówek / Headline	
test 2 test 2 test 2 nagłówek	
A9 Relacja / Opis / Narrative	
test test test test opis zdarzenia	
A10 Język relacji / Narrative language	A11 Załączniki / Attachments
-	-

Aby pokazać plik CSV ze zgłoszeniem należy kliknąć CSV u góry ekranu (screen poniżej):

← PDF **CSV** → Prześlij zgłoszenie Centralna Baza Zgłoszeń
Urząd Lotnictwa Cywilnego Organizacja

3939/2020
2021-02-26 13:58
ULC-000536/2021

zgłoszenie edytowane
Ostatnia edycja:
2021-03-01 16:47
ULC

[Pokaż edycje na polach](#)

Numer zdarzenia PKBWL
3939/2020
Data zdarzenia LOCAL
2020-12-16
Nagłówek:

A Dane podstawowe / General
X Adnotacje urzędowe / Office annotations

A - Dane podstawowe / General Edytuj

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity	6. Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence	9. Nagłówek / Headline
	Polska	
2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date	7. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence	10. Relacja / Opis / Narrative
2020-12-16	Warszawa	
3. Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time	8. Współrzędne geograficzne / Coordinates	
11:00	---	
4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date		
2020-12-16		
5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time		
10:00		
☐ Data zdarzenia jest nieznaną		
☐ Czas zdarzenia jest nieznaną		
11. Język relacji / Narrative language		
Polski		
12. Załączniki / Attachments		

Plik CSV powinien zostać pobrany na dysk lub automatycznie otworzyć się (w zależności od indywidualnych ustawień przeglądarki).

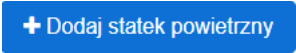
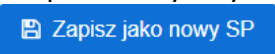


3.5.3. Dodawanie domyślnych statków powietrznych do organizacji

Każda, niezależnie od typu zalogowana organizacja ma możliwość dodawania statków powietrznych do zamkniętej listy.

W trakcie uzupełniania zdarzenia funkcja ta pozwala na wybór statku powietrznego spośród listy, a następnie automatycznego uzupełnienia przez system wprowadzonych danych.

The screenshot displays the user interface of the system. On the left, a vertical menu contains several options: 'Historia zgłoszeń', 'Dodaj nowe zgłoszenie', 'Zgłoszenia od innych organizacji' (with a red badge showing '0'), 'Statki powietrzne' (highlighted with a red circle), 'Konfiguracja', 'CBZ - pomoc', and 'Wyloguj'. The main content area is titled 'Statki powietrzne:' and features a blue button labeled '+ Dodaj statek powietrzny'. A red arrow points to this button. Below the button, a light blue information box contains an 'i' icon and the text: 'Brak zapisanych statków powietrznych dla funkcji auto-uzupełniania.'

Aby dodać statek powietrzny do swojej organizacji należy nacisnąć ikonę , uzupełnić atrybuty statku powietrznego i zapisać statek powietrzny klikając ikonę . Znakiem  oznaczono pola wymagane.



Dodaj nowy: Statek Powietrzny / Aircraft

Identyfikacja Statku Powietrznego / Aircraft identification	Opis Statku Powietrznego / Aircraft description
1. Producent/Model/Seria / Make/Model/Serial : Wybierz...	9. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category : Wybierz...
2. Państwo rejestru / State of registry : 	10. Rodzaj napędu / Propulsion type : Wybierz...
3. Rok budowy / Year built : RRRR	11. Rodzaj podwozia / Landing gear type : Wybierz...
4. Znaki rejestracyjne statku powietrznego / Aircraft registration : 	12. Liczba silników / Number of engines :
5. Numer seryjny statku powietrznego / Aircraft serial number : 	13. Grupa wagowa / Mass group : Wybierz...
Eksplotacja Statku Powietrznego / Aircraft operation	
7. Operator / Operator : 	14. Maksymalna masa do startu / Maximum T/O mass :
8. Rodzaj operacji / Operation type : Wybierz...	

[Zapisz jako nowy SP](#)

Każdy z zapisanych statków powietrznych można edytować lub kasować poprzez pole „Akcje” (screen poniżej):

Statki powietrzne:

[+ Dodaj statek powietrzny](#)

	Znaki rejestracyjne	Numer seryjny	Producent/Model/Seria	Rok budowy	Akcje
1	SP-LLL		Boeing 737-800	2016	 

Aby edytować statek powietrzny należy kliknąć ikonę



Aby usunąć statek powietrzny należy kliknąć ikonę





3.5.4. Zmiana widoku domyślnego zgłoszeń

Zalogowana organizacja może ustawić wyświetlanie tabeli ze zgłoszeniami organizacji według własnych preferencji, tzn. które kolumny chcielibyśmy, aby były widoczne.

Porównaj przykłady poniżej:

Przykład 1

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	Modyfikacja	Data UTC	Miejsce	Producent/Model	Numer akt	Status	T	Akcje
1	2018-09-04 11:40 ULC-000042/2018	2018-07-09	ghg hg fg ggh								T	
2	2018-10-04 13:20	2018-08-14	jhyDF SDFHJF								T	

Przykład 2

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Nagłówek	T	Akcje
1	2018-09-04 11:40 ULC-000042/2018	ghg hg fg ggh	T	

Aby zmienić układ kolumn, należy kliknąć „Konfiguracja” z lewej strony ekranu (screen poniżej):

- Historia zgłoszeń
- + Dodaj nowe zgłoszenie
- Zgłoszenia od innych organizacji 0
- Statki powietrzne
- Konfiguracja**
- CBZ - pomoc
- Wyloguj

Kolumny, które są widoczne w widoku domyślnym znajdują się w grupie „Wybrane pola” (screen poniżej):



- Historia zgłoszeń
- Dodaj nowe zgłoszenie
- Zgłoszenia od innych organizacji
- Statki powietrzne
- Konfiguracja**
- CBZ - pomoc
- Wyloguj

Konfiguracja:

Moje ustawienia

Widok listy zgłoszeń

Zmiana hasła

Organizacja

Autoryzacje

Dodaj autoryzację

Widok listy zgłoszeń

Lista zgłoszeń

Dzięki tej konfiguracji możesz określić liczbę kolumn wyświetlanych na liście w "Historii zgłoszeń".

Wybrane pola:

#	Nazwa	Akcje
1.	Numer zdarzenia PKBWL (X.1)	↓
2.	Wpis w bazie	↑ ↓
3.	Data zdarzenia LOCAL (A.2)	↑ ↓ →
4.	Nagłówek (A.9)	↑ ↓
5.	Znaki rejestracyjne statku powietrznego (B.4)	↑ ↓ →
6.	Status zdarzenia (G.2)	↑ ↓ →
7.	Zgłoszenie 72 godziny	↑ ↓ →
8.	Data zdarzenia UTC (A.4)	↑ ↓ →
9.	Miejsce zdarzenia (A.7)	↑ ↓ →
10.	Numer akt (G.1)	↑ ↓ →
11.	Producent/Model/Seria (B.1)	↑ ↓ →
12.	Data ostatniej modyfikacji	↑ →

Dostępne pola:

#	Nazwa	Akcje
---	-------	-------

Zapisz ustawienie i widoczność kolumn

Kolumny, które możemy wybrać do widoku głównego znajdują się w grupie „Dostępne pola” (screen poniżej):

- Historia zgłoszeń
- Dodaj nowe zgłoszenie
- Zgłoszenia od innych organizacji
- Statki powietrzne
- Konfiguracja**
- CBZ - pomoc
- Wyloguj

Konfiguracja:

Moje ustawienia

Widok listy zgłoszeń

Zmiana hasła

Organizacja

Autoryzacje

Dodaj autoryzację

Widok listy zgłoszeń

Lista zgłoszeń

Dzięki tej konfiguracji możesz określić liczbę kolumn wyświetlanych na liście w "Historii zgłoszeń".

Wybrane pola:

#	Nazwa	Akcje
1.	Numer zdarzenia PKBWL (X.1)	↓
2.	Wpis w bazie	↑ ↓
3.	Nagłówek (A.9)	↑ ↓
4.	Znaki rejestracyjne statku powietrznego (B.4)	↑ ↓ →
5.	Zgłoszenie 72 godziny	↑ ↓ →
6.	Miejsce zdarzenia (A.7)	↑ ↓ →
7.	Producent/Model/Seria (B.1)	↑ ↓ →
8.	Data ostatniej modyfikacji	↑ →

Dostępne pola:

#	Nazwa	Akcje
9.	Data zdarzenia LOCAL (A.2)	←
10.	Status zdarzenia (G.2)	←
11.	Data zdarzenia UTC (A.4)	←
12.	Numer akt (G.1)	←

Zapisz ustawienie i widoczność kolumn

Aby wybrać kolumny, które chcemy widzieć w widoku głównym, klikamy ikonę



Kolumna przechodzi z grupy „Dostępne pola” do grupy „Wybrane pola”.

Zapisujemy nasz wybór klikając:

Zapisz ustawienie i widoczność kolumn



Kolejność kolumn w widoku domyślnym (licząc od lewej) ustalamy kolejnością kolumn w grupie „Wybrane pola” (licząc od góry).

Kolejność zmieniamy ikonami



Im nazwa kolumny znajduje się „wyżej” w grupie „Wybrane pola”, tym będzie bardziej z lewej strony w widoku domyślnym wszystkich naszych zgłoszeń.

Zapisujemy nasz wybór klikając :

 Zapisz ustawienie i widoczność kolumn

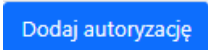


3.6 Subkonta

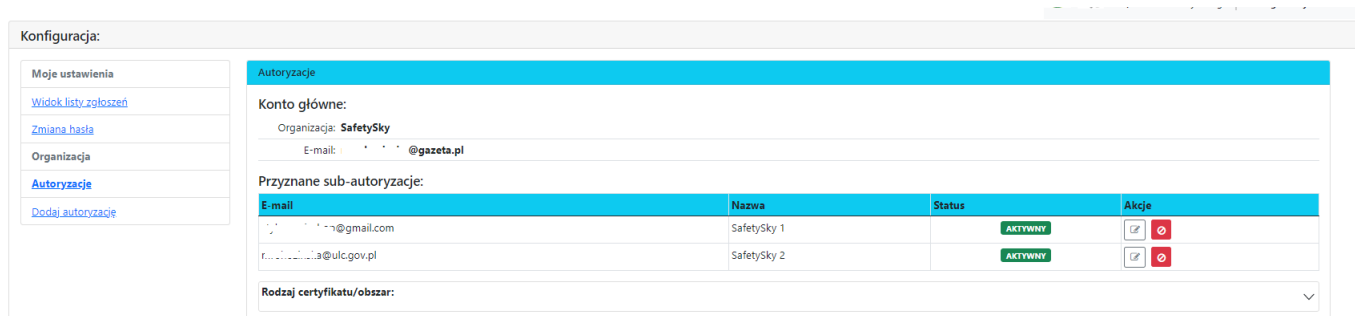
System CBZ pozwala organizacji na tworzenie „subkont”. Subkonta są zarządzane przez organizację. Organizacja może tworzyć nowe subkonta z poziomu panelu autoryzacji. Screeny poniżej przedstawiają w jaki sposób organizacja może utworzyć subkonto.

Z ekranu głównego organizacji kliknij **(1) Konfiguracja**, następnie **(2) Dodaj autoryzację** oraz wypełnij **(3) Nazwę subautoryzacji**, a następnie **(4) E-mail niezbędny do autoryzacji**. Kliknij **(5) Rodzaj certyfikatu/obszar** – wybierając z rozwijanej listy rodzaj posiadanego przez organizację certyfikatu/certyfikatów - możliwość wielokrotnego wyboru (zaleca wybranie jednego certyfikatu dla danego subkonta). Screen poniżej:



Na koniec klikamy ikonę .

Po utworzeniu subkonta, nazwa nowej autoryzacji pojawi się na liście dostępnej z panelu „Konfiguracja” > „Organizacja” > „Autoryzacje”.



Konfiguracja:

Moje ustawienia

[Widok listy zgłoszeń](#)

[Zmiana hasła](#)

Organizacja

Autoryzacje

[Dodaj autoryzację](#)

Autoryzacje

Konto główne:

Organizacja: SafetySky

E-mail: @gazeta.pl

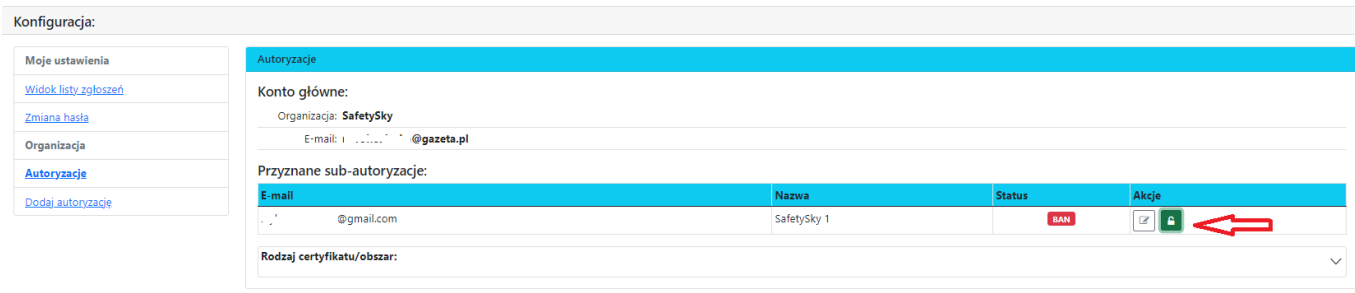
Przyznane sub-autoryzacje:

E-mail	Nazwa	Status	Akcje
@gmail.com	SafetySky 1	AKTYWNY	 
@ulc.gov.pl	SafetySky 2	AKTYWNY	 

Rodzaj certyfikatu/obszar:

Organizacja może zmodyfikować adres e-mail lub nazwę subkonta poprzez wybranie „**Akcje**” edycji. Wypełnia odpowiednio pola i naciska jeszcze raz przycisk „**Akcje**” edycji w celu dokonania zapisu.

Organizacja może poprzez wybranie „**Akcje**” ikony czerwonego zakazu  zablokować subkonto oraz przy pomocy zielonej kłódki odblokować subkonto (screen poniżej):



Konfiguracja:

Moje ustawienia

[Widok listy zgłoszeń](#)

[Zmiana hasła](#)

Organizacja

Autoryzacje

[Dodaj autoryzację](#)

Autoryzacje

Konto główne:

Organizacja: SafetySky

E-mail: @gazeta.pl

Przyznane sub-autoryzacje:

E-mail	Nazwa	Status	Akcje
@gmail.com	SafetySky 1	BLOKOWANE	  

Rodzaj certyfikatu/obszar:

Subkonta w systemie wykonują akcje na poczet organizacji macierzystej, która je utworzyła. Subkonta nie mają możliwości tworzyć kolejnych subkont.

Uwaga: W celu ochrony danych osobowych **nazwa subkonta nie powinna zawierać imienia i nazwiska**

Po założeniu konta subautoryzacji, organizacja otrzyma wiadomość na adres e-mail (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Nowa możliwość zalogowania

Organizacja **SafetySky** otrzymała nową możliwość dostępu do CBZ.

Nowe konto (sub-autoryzacja) o nazwie: **SafetySky 1** otrzyma powitalnego e-maila na adres: **safety.sky.1@gmail.com**.

Prosimy o dokończenie procesu rejestracji nowej sub-autoryzacji (szczegóły w mailu dla: **safety.sky.1@gmail.com**)

Jeśli Uważasz, że mail ten został wysłany omyłkowo
prosimy, poinformuj nas o tym

Centralna Baza Zgłoszeń
ULC | 2022

3.7 Pomoc w programie

W przypadku jakichkolwiek problemów lub wątpliwości CBZ daje możliwość szybkiego przekierowania do **Instrukcji operacyjnej systemu CBZ** poprzez kliknięcie ikony 

Ikona  pojawia się zarówno na stronie głównej przed zalogowaniem, np. dla osób zgłaszających w imieniu własnym bądź anonimowo (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Central Reporting Database

Zaloguj



[CBZ - Pomoc](#)

[Deklaracja dostępności](#)



Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)

—
Report on my personal
(private, not professional) behalf (voluntary)



Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)

—
Report on behalf of organisation
or professional (voluntary/mandatory)

oraz po zalogowaniu się na konto organizacji w panelu po lewej stronie ekranu (screen poniżej):



Historia zgłoszeń



Dodaj nowe zgłoszenie



Zgłoszenia od innych organizacji **0**



Statki powietrzne



Konfiguracja



CBZ - pomoc



Wyloguj





W każdym przypadku po naciśnięciu ikony [CBZ - Pomoc](#) zostaniemy przekierowani bezpośrednio na stronę, z której możliwe jest pobranie aktualnej instrukcji obsługi programu „Centralna Baza Zgłoszeń” w formacie **.pdf** (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

[Wyloguj](#)

Central Reporting Database

Centralna Baza Zgłoszeń - pomoc:

Instrukcja obsługi

Przygotowana jest instrukcja obsługi programu "Centralna Baza Zgłoszeń".
Możliwe jest jej pobranie ze stron ULC w formacie PDF. Link do aktualnej wersji instrukcji umieszczony jest poniżej.

[Instrukcja_operacyjna_CBZ.pdf](#)

[Powrót: Panel Organizacji](#)

3.8 Deklaracja dostępności

Na stronie głównej CBZ, obok ikony [CBZ - Pomoc](#) znajduje się ikona [Deklaracja dostępności](#) (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

[Zaloguj](#)

Central Reporting Database

[CBZ - Pomoc](#)

[Deklaracja dostępności](#)

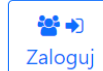

Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)
—
Report on my personal (private, not professional) behalf (voluntary)


Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)
—
Report on behalf of organisation or professional (voluntary/mandatory)

Po naciśnięciu tej ikony zostajemy przekierowani na stronę informującą o zobowiązaniu Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zapewnienia dostępności swojej strony internetowej zgodnie z ustawą z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego



Central Reporting Database

Deklaracja dostępności

Urząd Lotnictwa Cywilnego zobowiązuje się zapewnić dostępność swojej strony internetowej zgodnie z ustawą z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych. Oświadczenie w sprawie dostępności ma zastosowanie do [strony internetowej Centralnej Bazy Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego](#).

Data publikacji strony internetowej: 2018-09-01. Data ostatniej istotnej aktualizacji: 2021-02-18.

Strona internetowa jest częściowo zgodna z ustawą z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych z powodu niezgodności lub wyłączeń wymienionych poniżej:

- Na stronie nie zapewniono poprawnie sformułowanej alternatywy dla treści nietekstowej,
- Dla informacji brak właściwej relacji,
- Na stronie nie określono prawidłowej wartości celu danych wejściowych,
- Zwiększając odstęp w tekście następuje utrata treści,
- Nie zawarto poprawnie sformułowanego tytułu opisowego strony internetowej,
- Język określony w atrybucie <lang> jest inny niż główny język strony.

Oświadczenie sporządzono dnia: 2021-12-01. Deklarację sporządzono na podstawie badania przeprowadzonego przez podmiot zewnętrzny: Centrum Bezpieczeństwa Informatycznego.

Skróty klawiaturowe

Na stronie internetowej można używać standardowych skrótów klawiaturowych przeglądarki.

Informacje zwrotne i dane kontaktowe

W przypadku problemów z dostępnością strony internetowej prosimy o kontakt. Osobą kontaktową jest Michał Sylwestrzuk, msylwestrzuk@ulc.gov.pl. Kontaktować można się także dzwoniąc na numer telefonu 664 985 858. Tą samą drogą można składać wnioski o udostępnienie informacji niedostępnej oraz składać żądania zapewnienia dostępności.



4. Rodzaj zgłoszenia

– w imieniu własnym (jako osoba fizyczna) czy w imieniu organizacji?

System CBZ przewiduje dwa scenariusze przesyłania zgłoszeń dotyczących zdarzeń lotniczych.

Zgłoszenie może wysłać osoba fizyczna będąca świadkiem zdarzenia lotniczego – w takim przypadku w celu przesłania zgłoszenia, należy wejść w ikonę znajdującą się z lewej strony ekranu głównego „Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)” - screen poniżej:



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Zaloguj

Central Reporting Database

CBZ - Pomoc

Deklaracja dostępności



Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub
anonimowo jako osoba niebędąca związana
zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)

–
Report on my personal
(private, not professional) behalf (voluntary)



Zgłaszam zdarzenie jako organizacja
lub osoba zawodowo związana
z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)

–
Report on behalf of organisation
or professional (voluntary/mandatory)

Jeżeli zgłoszenie ma być dokonane zgodnie z obowiązkiem wynikającym z Rozporządzenia UE 376/2014 przez organizację lotniczą, należy wybrać opcję „Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/obowiązkowo)” z prawej strony ekranu (screen poniżej):



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Zaloguj

Central Reporting Database

CBZ - Pomoc

Deklaracja dostępności



Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub
anonimowo jako osoba niebędąca związana
zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)

–
Report on my personal
(private, not professional) behalf (voluntary)



Zgłaszam zdarzenie jako organizacja
lub osoba zawodowo związana
z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)

–
Report on behalf of organisation
or professional (voluntary/mandatory)



5. Zgłoszenie w imieniu własnym lub anonimowo (przeznaczone dla osób fizycznych)

Aby wystąpić zgłoszenie w imieniu własnym (jako osoba fizyczna) lub anonimowo, po wejściu na stronę <https://cbz.gov.pl>, należy wybrać zakładkę „Zgłaszam w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)” – screen poniżej:



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego



Central Reporting Database

CBZ - Pomoc

Deklaracja dostępności

Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)

–

Report on my personal (private, not professional) behalf (voluntary)

Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)

–

Report on behalf of organisation or professional (voluntary/mandatory)

Zgłaszanie w tej formie zawiera opcję **zgłoszenia poufnego, obowiązkowego, dobrowolnego, Just Culture oraz testowego**.

Po zaznaczeniu pola „**Poufne**”, dane kontaktowe czy adres e-mail (jeżeli zostaną podane), będą widoczne tylko dla członków PKBWL. Inspektorzy ULC nie będą mieli dostępu do tych danych.



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Dane uwierzytelniające / Credentials

Dane kontaktowe / Contact :

np. numer telefonu (nie podawaj danych osobowych, lub zostaw puste) / e.g. telephone numer (do not enter personal data or leave this field empty)

Poufne / Confidential :

☐ Poufne / Confidential ?

Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary :

☐ Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary ?

Skarga pasażera / Claim :

☐ Skarga pasażera / Claim ?

Adres e-mail / Address :

podaj adres e-mail lub zostaw puste / enter your e-mail or leave this field empty

Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory :

☐ Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory ?

Zgłoszenie Just Culture / Just Culture :

☐ Zgłoszenie Just Culture / Just Culture ?

Zgłoszenie testowe / Test :

☐ Zgłoszenie testowe / Test ?



Uwaga: Aby wysłać zgłoszenie anonimowo, wystarczy nie uzupełniać pól „Dane kontaktowe” czy „Adres e-mail”. Wówczas ani członkowie PKBWL, ani inspektorzy ULC nie mają dostępu do informacji o osobie wysyłającej zgłoszenie.

Uwaga: Opcja „Skarga pasażera” nie dotyczy organizacji oraz systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. W przypadku oznaczenia tej opcji nastąpi przekierowanie do strony Rzecznika Praw Pasażera, których to zgłoszenie dotyczy. Opcja ta pojawiła się w wyniku składania przez pasażerów takich skarg poprzez system CBZ (screen poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Dane uwierzytelniające / Credentials

Dane kontaktowe / Contact :

Adres e-mail / Address :

Poufne / Confidential :

Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory :

Zgłoszenie Just Culture / Just Culture :

Skarga pasażera / Claim :

Zgłoszenie testowe / Test :

Hazard :

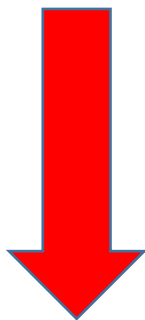
Informacja/Information:

Administrator CBZ uprzejmie informuje, że baza CBZ nie jest systemem do zgłaszania tego typu skarg. W celu procedowania sprawy proszę o wypełnienie właściwego wniosku na stronie Rzecznika Praw Pasażerów pod linkiem: <https://pasazerlotniczy.ulc.gov.pl/zloz-wniosek#formularz-interaktywny>. W przypadku dodatkowych pytań proszę pisać na adres e-mail: pasazerlotniczy@ulc.gov.pl

Wróć do formularza Rozumiem

Znakiem oznaczono pola wymagane / The sign indicates required fields

Znakiem oznaczono pola obowiązkowe / The sign indicates obligatory fields



Informacja/Information:

Administrator CBZ uprzejmie informuje, że baza CBZ nie jest systemem do zgłaszania tego typu skarg. W celu procedowania sprawy proszę o wypełnienie właściwego wniosku na stronie Rzecznika Praw Pasażerów pod linkiem: <https://pasazerlotniczy.ulc.gov.pl/zloz-wniosek#formularz-interaktywny>. W przypadku dodatkowych pytań proszę pisać na adres e-mail: pasazerlotniczy@ulc.gov.pl

Wróć do formularza Rozumiem



6. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego w imieniu organizacji lotniczej (posiadającej konto lub bez konta)

Jeżeli zgłaszamy zdarzenie jako organizacja lotnicza, wówczas na ekranie początkowym (<https://cbz.gov.pl>) wybieramy opcję „Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/obowiązkowo)”



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego



Central Reporting Database

CBZ - Pomoc

Deklaracja dostępności


Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związana zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)
—
Report on my personal (private, not professional) behalf (voluntary)


Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/ obowiązkowo)
—
Report on behalf of organisation or professional (voluntary/mandatory)

W pole A1. wpisujesz nazwę podmiotu zgłaszającego. Następnie w polu A.1.1. „Zgłaszam jako:” należy wybrać kategorię zgodną z posiadanym certyfikatem lub obszarem, w którym działasz.

A - Dane podstawowe / General

Znakiem  oznaczono pola wymagane / The  sign indicates required fields

Znakiem  oznaczono pola obowiązkowe / The  sign indicates obligatory fields

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity  :

A.1.1 Zgłaszam jako:

- ☐ Flight Crew Training organisation
- ☐ CTO
- ☐ ATO
- ☐ RSP
- ☐ DTO
- ☐ Aircraft operator
- ☐ Aircraft operator SPO
- ☐ Aircraft operator AOC
- ☐ Air Navigation Service Provider
- ☐ ATCO-TO
- ☐ FISP-TO
- ☐ AFIS
- ☐ ATM equipment maintenance organisation
- ☐ Production organisation
- ☐ Aerodrome operator
- ☐ Design organisation
- ☐ Flight Information Service Provider
- ☐ Maintenance organisation
- ☐ Dron operator/UAS/RPAS
- ☐ Continuous airworthiness monitoring organisation
- ☐ Apron Management Service Provider
- ☐ Ground handling organisation
- ☐ AHAC
- ☐ Data Services Provider



Uwaga: Jeżeli wysyłasz zgłoszenie jako organizacja załogowana, wówczas pole A1. „**Podmiot zgłaszający**” jest już uzupełnione nazwą Twojej organizacji i nie istnieje możliwość jej zmiany (screen poniżej). Natomiast pole A.1.1. nie wyświetla się jeżeli dane konto posiada przypisany rodzaj certyfikatu/obszaru, w którym działa.

A - Dane podstawowe / General

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity:

Nazwa Twojej Organizacji



7. Poruszanie się po formularzu

Wybierz czego będzie dotyczyło zgłoszenie

☒ A Dane podstawowe / General  	☐ B Statek Powietrzny / Aircraft	☐ C Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence  
☐ D Przestrzeń powietrzna / Airspace	☐ E Pogoda / Weather	☐ F Obrażenia i uszkodzenia / Injuries and damages
☒ G Dokumentacja organizacji / Documentation  	☐ H Techniczne / Technical  	☐ I Zderzenie z ptakami / zwierzętami / Bird/wildlife strike  
☐ J Niebezpieczne zbliżenie / Airprox	☐ K Materiały niebezpieczne / Dangerous goods	☐ L ADR Infrastruktura  

Grupa A (Dane podstawowe) jest zawsze aktywna i dotyczy podstawowych informacji o zgłoszeniu. Jest ona identyczna zarówno dla osoby fizycznej zgłaszającej zdarzenie jak i dla organizacji. Nie można jej wyłączyć.

Pozostałe grupy (od B do L) są dostępne tylko dla organizacji i są fakultatywne, tzn. że osoba zgłaszająca musi zaznaczyć daną grupę za pomocą , aby tę grupę wypełnić.

Zaznaczenie grupy jest możliwe w każdym czasie, tzn. nawet kiedy rozpoczęto już uzupełnianie formularza (przykładowo uzupełniono grupę A), zawsze można powrócić na górę strony lub kliknąć „**Wybierz grupy formularza**” z paska nawigacyjnego znajdującego się po lewej stronie ekranu (screen poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Powrót: Panel Org

Wybierz grupy formularza

A Dane podstawowe / General

B Statek Powietrzny / Aircraft

C Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence

D Przestrzeń powietrzna / Airspace

E Pogoda / Weather

G Dokumentacja organizacji / Documentation

Wyślij zgłoszenie

Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory :

☐ Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory ?

Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary :

☐ Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary ?

Zgłoszenie Just Culture / Just Culture :

☐ Zgłoszenie Just Culture / Just Culture ?

Skarga pasażera / Claim :

☐ Skarga pasażera / Claim ?

Zgłoszenie testowe / Test :

☐ Zgłoszenie testowe / Test ?

Wybierz czego będzie dotyczyło zgłoszenie

☒ A Dane podstawowe / General  	☒ B Statek Powietrzny / Aircraft	☒ C Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence  
☒ D Przestrzeń powietrzna / Airspace	☒ E Pogoda / Weather	☐ F Obrażenia i uszkodzenia / Injuries and damages
☒ G Dokumentacja organizacji / Documentation  	☐ H Techniczne / Technical  	☐ I Zderzenie z ptakami / zwierzętami / Bird/wildlife strike  
☐ J Niebezpieczne zbliżenie / Airprox	☐ K Materiały niebezpieczne / Dangerous goods	☐ L ADR Infrastruktura  

Uwaga: Jeżeli grupę zaczęto wypełniać, a następnie ją wyłączono, wówczas po jej kolejnym włączeniu system pamięta wcześniej wypełnione pola w tej grupie.



Jeśli na panelu organizacji po lewej stronie ekranu klikniemy w poszczególne grupy, system automatycznie przeniesie nas na widok danej grupy po prawej stronie ekranu (jak widać na rysunku poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń

Powrót: Panel Org

Wybierz grupy formularza

A Dane podstawowe / General

B Statek Powietrzny / Aircraft

C Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence

D Przestrzeń powietrzna / Airspace

E Pogoda / Weather

G Dokumentacja organizacji / Documentation

Wyślij zgłoszenie

B - Statek Powietrzny / Aircraft

Identyfikacja Statku Powietrznego / Aircraft identification

1. Producent/Model/Seria / Make/Model/Series **: Wybierz...

2. Państwo rejestru / State of registry **: Wybierz...

3. Rok budowy / Year built : RRRR

4. Znaki rejestracyjne statku powietrznego / Aircraft registration **: Wybierz...

5. Numer seryjny statku powietrznego / Aircraft serial number **: Wybierz...

6. Znak wywoławczy / Call sign **: Wybierz...

7. Numer rejsu (lotu) / Flight number : Wybierz...

Eksploatacja Statku Powietrznego / Aircraft operation

8. Operator / Operator **: Wybierz...

9. Rodzaj operacji / Operation type **: Wybierz...

Opis Statku Powietrznego / Aircraft description

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category **: Wybierz...

11. Rodzaj napędu / Propulsion type **: Wybierz...

12. Rodzaj podwozia / Landing gear type : Wybierz...

13. Liczba silników / Number of engines : Wybierz...

14. Grupa wagowa / Mass group **: Wybierz...

15. Maksymalna masa do startu / Maximum T/O mass : Wybierz...

Historia lotu / History of flight

Gdy chcemy przejść do listy wszystkich naszych zgłoszeń, wystarczy kliknąć w panelu organizacji na ikonę  **Powrót: Panel Org**. Po naciśnięciu automatycznie zostaniemy przekierowani przez system do widoku jak na poniższym rysunku:



Centralna Baza Zgłoszeń



Powrót: Panel Org



Wybierz grupy formularza

A

Dane podstawowe /
General

B

Statek Powietrzny /
Aircraft

C

Lotnisko zdarzenia /
Aerodrome of Occurrence

D

Przestrzeń powietrzna /
Airspace

E

Pogoda / Weather

G

Dokumentacja organizacji
/ Documentation



Wyślij zgłoszenie



Historia zgłoszeń

Dodaj nowe zgłoszenie

Zgłoszenia od innych organizacji

Statki powietrzne

Konfiguracja

CBZ - pomoc

Wyloguj

Centralna Baza Zgłoszeń
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

SafetyStry
Organizacja

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole L...

...wpisz lub wybierz filtr | p lub pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

+

Q

25

Znaleziono: 4

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1	2022-02-14 12:20 ULC-000019/2022	2022-02-14	Twarde lądowanie		T	
2	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
3	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
4	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

Dodaj nowe zgłoszenie



7.1 Grupy połączone

Niektóre grupy formularza połączone są ze sobą w taki sposób, aby pamiętać o wypełnieniu wszystkich potrzebnych pól formularza (screen poniżej):

Wybierz czego będzie dotyczyło zgłoszenie

☒ A Dane podstawowe / General A+G ←	☐ B Statek Powietrzny / Aircraft	☐ C Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence A+B ←
☐ D Przestrzeń powietrzna / Airspace	☐ E Pogoda / Weather	☐ F Obrażenia i uszkodzenia / Injuries and damages
☒ G Dokumentacja organizacji / Documentation A+G ←	☐ H Techniczne / Technical A+H ←	☐ I Zderzenie z ptakami / zwierzętami / Bird/wildlife strike A+H ←
☐ J Niebezpieczne zbliżenie / Airprox	☐ K Materiały niebezpieczne / Dangerous goods	☐ L ADR Infrastruktura A+C ←

1) Dla organizacji (zarówno posiadającej konto jak i niezalogowanej) zawsze pojawi się **Grupa A (Dane podstawowe)** oraz **Grupa G (Dokumentacja organizacji)**.

2) Wybierając **Grupę H (Techniczne)** zawsze otworzy się również **Grupa B (Statek Powietrzny)** – aby nie zapomnieć uzupełnić danych statku powietrznego, którego dotyczy zdarzenie techniczne.

3) Wybierając **Grupę C (Lotnisko zdarzenia)** zawsze otworzy się również **Grupa B (Statek Powietrzny)** – aby nie zapomnieć uzupełnić danych statku powietrznego, którego dotyczy zdarzenie na lotnisku.

Jeżeli zdarzenie nie miało związku z żadnym statkiem powietrznym (np. dotyczyło kolizji dwóch pojazdów w polu manewrowym), wówczas Grupę B zostawiamy pustą.

4) Wybierając **Grupę I (Zderzenie z ptakami / zwierzętami)** zawsze otworzy się również **Grupa B (Statek Powietrzny)** – aby nie zapomnieć uzupełnić danych statku powietrznego, którego dotyczy zdarzenie związane z ptakami lub zwierzętami.

5) Wybierając **Grupę L (ADR Infrastruktura)** zawsze otworzy się również **Grupa C (Lotnisko zdarzenia)** – aby nie zapomnieć uzupełnić danych dotyczących lotniska, na którym miało miejsce zdarzenie.

Jeżeli zdarzenie nie miało związku z żadnym statkiem powietrznym (np. dotyczyło obserwacji dzikiej zwierzyny na lotnisku), wówczas Grupę B zostawiamy pustą.



8. Dane uwierzytelniające

Dane uwierzytelniające są przewidziane tylko dla organizacji nieposiadającej konta w systemie CBZ. Jeżeli jako organizacja posiadasz konto w systemie CBZ, wówczas po zalogowaniu nie widzisz tych pól. Tak wygląda okno z danymi uwierzytelniającymi do uzupełnienia (screen poniżej):

Dane uwierzytelniające / Credentials	
Dane kontaktowe / Contact : np. numer telefonu (nie podawaj danych osobowych, lub zostaw puste) / e.g. telephone number (do not enter personal data or leave this field empty)	Adres e-mail / Address : podaj adres e-mail lub zostaw puste / enter your e-mail or leave this field empty
Poufne / Confidential : ☐ Poufne / Confidential ?	Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory : ☐ Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory ?
Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary : ☐ Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary ?	Zgłoszenie Just Culture / Just Culture : ☐ Zgłoszenie Just Culture / Just Culture ?
Skarga pasażera / Claim : ☐ Skarga pasażera / Claim ?	Zagrożenie / Hazard : ☐ Zagrożenie / Hazard ?
Zgłoszenie testowe / Test : ☐ Zgłoszenie testowe / Test ?	

Opis pól formularza:

Dane kontaktowe – należy wpisać dane do kontaktu, aby w przypadku dodatkowych pytań związanych ze zdarzeniem, członek PKBWL lub inspektor ULC mógł się skontaktować ze zgłaszającym.

Uwaga: Zgodnie z wymogami Rozporządzenia UE 376/2014, w systemie CBZ nie wolno gromadzić danych osobowych. W związku z powyższym, nie należy wpisywać w tym polu nazwisk, a jedynie np. nr telefonu, nick z komunikatora internetowego, etc. W przypadku podania nazwiska, zostanie ono usunięte z systemu (zanonimizowane).

Adres e-mail – należy podać adres e-mail, na który zostanie przesłany plik PDF z kopią zgłoszenia.

Uwaga: Jeżeli nie podasz adresu e-mail, wówczas nie otrzymasz potwierdzenia wysłania zgłoszenia.

Poufne – pole do zaznaczenia ✓. W przypadku zaznaczenia tego pola, dane wprowadzone w „Dane kontaktowe” oraz „Adres e-mail” będą dostępne wyłącznie dla członków PKBWL.

Zgłoszenie testowe – pole do zaznaczenia ✓

Zgłoszenie testowe oznacza, że zgłoszenie nie trafia do systemu powiadomień PKBWL i ULC. Przy pomocy zgłoszeń testowych pracownicy organizacji mogą uczyć się wypełniania formularzy i wysyłania zgłoszeń. Potwierdzenie PDF (screen poniżej) posiada adnotację o



testowym charakterze zgłoszenia i nie może być wykorzystywane jako dowód przesłania do systemu prawdziwego zgłoszenia.



Potwierdzenie zgłoszenia w Centralnej Bazie Zgłoszeń ULC

ULC-000136/2018
wydruk 2018-7-16 22:52:25

Wstęp / Filling information:

Numer dokumentu / Document number ULC-000136/2018	Data zgłoszenia / Report date 2018-07-16 22:52	Zgłoszenie testowe / Test TAK
Adres e-mail / Address 	Dane kontaktowe / Contact -	Poufność / Confidential -

Zgłoszenia obowiązkowe - pole do zaznaczenia ✓ . Zdarzenia, które należy zgłaszać w kontekście obowiązkowych systemów raportowania (MORS) to te, które mogą stanowić poważne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego i które pogrupowane są w określone kategorie (art. 4 ust. 1). Zdarzenia, które mają być zgłaszane w ramach obowiązkowych systemów raportowania są wymienione w Rozporządzeniu wykonawczym Komisji nr 2015/1018.

Zgłoszenia dobrowolne - pole do zaznaczenia ✓ . Rozporządzenie 376/2014 nakłada na organizacje obowiązek prawny utworzenia systemów dobrowolnego raportowania (VORS). W tym kontekście systemy dobrowolnego raportowania umożliwiają zgłaszanie:

- wszelkich zdarzeń lub informacji związanych z bezpieczeństwem zgłaszanych przez osoby, które nie są objęte obowiązkiem zgłaszania zdarzeń,
- wszelkich zdarzeń lub informacji związanych z bezpieczeństwem nie zawartych w Rozporządzeniu 2015/1018 przez osoby podlegające obowiązkowi zgłaszania zdarzeń.

Zgłoszenia Just Culture - pole do zaznaczenia ✓ . Wszelkie informacje o naruszeniu przepisów przez pracodawcę, polegające na pociąganiu przez pracodawcę swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu zgłaszania zdarzeń oraz domniemanych naruszeń należy kierować do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Może to obejmować również sytuacje:

- gdy pracownicy są zniechęceni przez pracodawcę lub jego przedstawicieli do zgłaszania zdarzeń lotniczych lub zidentyfikowanych zagrożeń,
- gdy zakazywane jest przesyłanie do właściwych organów informacji wynikających z analiz bezpieczeństwa / ryzyka lub ocen skuteczności podejmowanych działań zapobiegawczo-naprawczych albo
- gdy personel jest „zachęcany / zmuszany” do poświadczania nieprawdziwych i/lub nieprawidłowo przygotowanych dokumentów o zdolności do lotu statków powietrznych czy wykonanych obsłudgach technicznych.

Użytkownik może zaznaczyć kilka pól w ramach jednego zgłoszenia. W przypadku wyboru pola „SKARGA”, system CBZ automatycznie generuje informację dla użytkownika wraz z odnośnikiem do strony <https://pasazerlotniczy.ulc.gov.pl> oraz powiadomieniem o braku możliwości dalszego uzupełniania formularza (screen poniżej):



Informacja/Information:

Administrator CBZ uprzejmie informuje, że baza CBZ nie jest systemem do zgłaszania tego typu skarg. W celu procedowania sprawy proszę o wypełnienie właściwego wniosku na stronie Rzecznika Praw Pasażerów pod linkiem: <https://pasazerlotniczy.ulc.gov.pl/zloz-wniosek#formularz-interaktywny>
W przypadku dodatkowych pytań proszę pisać na adres e-mail: pasazerlotniczy@ulc.gov.pl

Wróć do formularza

Rozumiem

Jeżeli jesteś organizacją posiadającą konto w systemie CBZ, wówczas po zalogowaniu do systemu pojawia się następujący widok :

Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory :	Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary :
☐ Zgłoszenie obowiązkowe / Mandatory ?	☐ Zgłoszenie dobrowolne / Voluntary ?
Zgłoszenie Just Culture / Just Culture :	Skarga pasażera / Claim :
☐ Zgłoszenie Just Culture / Just Culture ?	☒ Skarga pasażera / Claim ?
Zagrożenie / Hazard :	Zgłoszenie testowe / Test :
☐ Zagrożenie / Hazard ?	☐ Zgłoszenie testowe / Test ?

Jako uwierzytelniona organizacja nie musisz podawać danych kontaktowych, adresu e-mail ani nie masz możliwości wysłania zgłoszenia poufnego.

Polami, które możesz zaznaczyć jest wybór charakteru zgłoszenia: **zgłoszenie obowiązkowe, dobrowolne, Just Culture, Skarga pasażera, Zagrożenie i zgłoszenie testowe.**

Uwaga: Opcja „Skarga pasażera” nie dotyczy organizacji oraz systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. W przypadku oznaczenia tej opcji nastąpi przekierowanie do strony Rzecznika Praw Pasażera, których to zgłoszenie dotyczy. Opcja ta pojawiła się w wyniku składania przez pasażerów takich skarg poprzez system CBZ.



9. Grupa A – Dane podstawowe

Pola formularza oznaczone znakiem ****** są zawsze polami obowiązkowymi, zgodnie z Załącznikiem I do Rozporządzenia 376/2014. Natomiast pola formularza, oznaczone znakiem ***** są zawsze polami wymaganymi do wypełnienia.

W przypadku daty i czasu zdarzenia wypełniona musi być jedna z kombinacji (screen poniżej):

1. Data zdarzenia LOCAL + Czas zdarzenia LOCAL (pola A2, A3)
2. Data zdarzenia UTC + Czas zdarzenia UTC (pola A4, A5)
3. Data zdarzenia jest nieznana
4. Czas zdarzenia jest nieznany

A - Dane podstawowe / General

***** - wypełnij: datę i czas LOCAL lub datę i czas UTC lub zaznacz nieznana. W przypadku podania wyłącznie czasu LOCAL, monitorowanie spóźnionych zgłoszeń może nie zadziałać poprawnie.
***** - please enter: LOCAL date and time or UTC date and time or tick unknown. If you enter only LOCAL time, monitoring of delayed reports may not work properly.

2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date : RRRR-MM-DD	3. Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time : GG:MM
4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date : RRRR-MM-DD	5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time : GG:MM

☐ Data zdarzenia jest nieznana / Date of occurrence is unknown
☐ Czas zdarzenia jest nieznany / Time of occurrence is unknown

Widok formularza Grupy A

A - Dane podstawowe / General

Znakiem ***** oznaczono pola wymagane / The ***** sign indicates required fields
Znakiem ****** oznaczono pola obowiązkowe / The ****** sign indicates obligatory fields

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity *****

***** - wypełnij: datę i czas LOCAL lub datę i czas UTC lub zaznacz nieznana. W przypadku podania wyłącznie czasu LOCAL, monitorowanie spóźnionych zgłoszeń może nie zadziałać poprawnie.
***** - please enter: LOCAL date and time or UTC date and time or tick unknown. If you enter only LOCAL time, monitoring of delayed reports may not work properly.

2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date : RRRR-MM-DD	3. Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time : GG:MM
4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date : RRRR-MM-DD	5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time : GG:MM

☐ Data zdarzenia jest nieznana / Date of occurrence is unknown
☐ Czas zdarzenia jest nieznany / Time of occurrence is unknown

6. Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence ******

7. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence ******

8. Współrzędne geograficzne / Coordinates

9. Nagłówek / Headline *****
Wpisz jedno zdanie opisujące co się stało

10. Relacja / Opis / Narrative *****

11. Język relacji / Narrative language ******

12. Załączniki / Attachments
Wybierz plik | Nie wybrano pliku

13. Zgłoszenie 72 godziny / Report - 72 hours

14. Przyczyna przekroczenia 72 godzin / Exceed time 72 hours

A1. Podmiot zgłaszający – w tym miejscu wpisujemy nazwę organizacji, w imieniu której dokonujemy zgłoszenia (inaczej jest w przypadku zalogowania jako organizacja – wówczas to pole jest już wypełnione).



A2. Data zdarzenia LOCAL – należy podać datę zdarzenia wg kalendarza lokalnego. System nie pozwoli podać daty przyszłej.

A3. Czas zdarzenia LOCAL – należy podać godzinę zdarzenia wg czasu lokalnego.

A4. Data zdarzenia UTC - należy podać datę zdarzenia wg UTC. System nie pozwoli podać daty przyszłej.

A5. Czas zdarzenia UTC - należy podać godzinę zdarzenia wg czasu UTC.

Data zdarzenia jest nieznana / Czas zdarzenia jest nieznan - pola powinny zostać zaznaczone w przypadku, gdy zgłaszający nie zna daty / czasu zdarzenia.

A6. Państwo / Obszar zdarzenia  – należy podać nazwę państwa, na terenie którego doszło do zdarzenia, np. Polska.

A7. Miejsce zdarzenia  – należy podać opisowo miejsce zdarzenia. Można podawać koordynaty GPS, jeżeli są znane, a zdarzenie miało miejsce w terenie przygodnym.

A8. Współrzędne geograficzne – należy podać współrzędne geograficzne, o ile są znane.

A9. Nagłówek  – należy jednym zdaniem opisać co się wydarzyło, np. „Zderzenie z ptakiem i uszkodzenie poszycia kadłuba podczas startu”.

A10. Relacja / Opis  – należy wyczerpująco opisać okoliczności zdarzenia.

A11. Język relacji  – należy wskazać język relacji z pkt. A9

A12. Załączniki – System CBZ daje możliwość dołączania plików do zgłoszenia. Rodzaje plików, które można dodawać do programu to:

- Tekstowe - .txt, .pdf, .docx, .doc
- Graficzne - .jpg, .jpeg, .bmp, .png, .svg, .gif, .tif
- Arkusze/OpenOffice - .xls, .xlsx, .odt, .ods, .odp, .odg
- Multimedia - .mp3, .mov, .avi, .mp4, .wmv
- Archiwa - .zip, .7zip, .rar, .tar

A13. Zgłoszenie 72 godziny – pole wypełniane automatycznie, w zależności od tego czy zgłoszenie zostało utworzone w czasie dłuższym niż 72h od czasu wystąpienia zdarzenia (pole przewidziane dla organizacji). Pole zawiera jedną z trzech wartości: „TAK” – zgłoszenie nie przekracza 72-godzin, „NIE” – zgłoszenie przekracza 72-godzin, „Nie stosuje się” – data zdarzenia nie jest znana.

A14. Przyczyna przekroczenia 72 godzin - pole służące do przedstawienia z jakiego powodu przekroczone zostały 72 godziny (pole przewidziane dla organizacji). Jest ono wymagane tylko w przypadku, gdy czas 72 godzin został przekroczony.



Uwaga: Każda organizacja może usunąć załącznik dodany do zgłoszenia. Wymaga to przesłania wiadomości e-mail na adres administrator-cbz@ulc.gov.pl z prośbą o usunięcie wskazanego załącznika.

Uwaga: W przypadku, gdy system stwierdzi, że zgłoszenie dokonane przez organizację przekroczyło 72 godziny (pomiędzy wystąpieniem zdarzenia, a czasem wysłania zgłoszenia minęły ponad 72 godziny), użytkownik zobowiązany jest uzupełnić pole **A14**.

Podanie czasu UTC zapewnia w pełni poprawne obliczenie czasu pomiędzy zdarzeniem, a zgłoszeniem.

Wygenerowane raporty zawierają pola A13 i A14 jedynie w przypadku, gdy doszło do przekroczenia 72 godzin, a zgłoszenie zostało stworzone przez organizację.



10. Grupa B – Statek Powietrzny

B - Statek Powietrzny / Aircraft

Identyfikacja Statku Powietrznego / Aircraft identification

1. Producent/Model/Seria / Make/Model/Serial :
Wybierz...

2. Państwo rejestru / State of registry :
Wybierz...

3. Rok budowy / Year built :
8888

4. Znaki rejestracyjne statku powietrznego / Aircraft registration :
Wybierz...

5. Numer seryjny statku powietrznego / Aircraft serial number :
Wybierz...

6. Znak wywoławczy / Call sign :
Wybierz...

7. Numer rejsu (lotu) / Flight number :
Wybierz...

Eksploatacja Statku Powietrznego / Aircraft operation

8. Operator / Operator :
Wybierz...

9. Rodzaj operacji / Operation type :
Wybierz...

Opis Statku Powietrznego / Aircraft description

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category :
Wybierz...

11. Rodzaj napędu / Propulsion type :
Wybierz...

12. Rodzaj podwozia / Landing gear type :
Wybierz...

13. Liczba silników / Number of engines :
Wybierz...

14. Grupa wagowa / Mass group :
Wybierz...

15. Maksymalna masa do startu / Maximum T/O mass :
Wybierz...

Historia lotu / History of flight

16. Ostatni punkt odlotu / Last departure point :
Wybierz...

17. Planowane miejsce przystanku / Planned destination :
Wybierz...

18. Faza lotu / Flight phase :
Wybierz...

19. Wysokość / Aircraft altitude :
Wybierz...

20. Prędkość / Speed :
Wybierz...

[Dodaj kolejny Statek Powietrzny](#)

Uwaga: Po wprowadzeniu samolotów do zamkniętej listy (patrz pkt 3.5.3 Dodawanie domyślnych statków powietrznych) system pozwala na auto-uzupełnienie atrybutów wybranego statku powietrznego.

Pola formularza oznaczone ikoną są obowiązkowe do wypełnienia:

B1. Producent/Model/Seria - należy wpisać producenta/model/serię statku powietrznego, np. Cessna 182, Boeing 737-800, etc.

B2. Państwo rejestru – należy wpisać państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, np. Niemcy.

B3. Rok budowy – należy wpisać rok budowy statku powietrznego, np. 2008.

B4. Znaki rejestracyjne – należy wpisać znaki rejestracyjne statku powietrznego, np. SP-XXX.

B5. Numer seryjny statku powietrznego – należy wpisać numer seryjny statku powietrznego.

B6. Znak wywoławczy – należy wpisać używany przez statek powietrzny znak wywoławczy.

B7. Numer rejsu (lotu) – należy wpisać numer rejsu/lotu.

B8. Operator – należy wpisać nazwę operatora statku powietrznego.



B9. Rodzaj operacji ** - 3 poziomowe pole wyboru

I poziom (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Wybierz...▼

CAT

Specialised Operations

Non-Commercial / GA

State Operations

Illegal

Unknown

- **CAT** – transport komercyjny
- **Specialised Operations** – operacje specjalistyczne
- **Non-Commercial / GA** – operacje niekomercyjne
- **State Operations** – operacje państwowe
- **Illegal** – nielegalne
- **Unknown** – nieznane

CAT poziom II (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

CAT

CAT×

Wybierz...▼

Passenger

Cargo

Unknown

- **Passenger** – pasażerskie
- **Cargo** – towarowe
- **Unknown** – nieznane

CAT – Passenger poziom III (screen poniżej):



9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

CAT - Passenger	
CAT	X
Passenger	X
Wybierz...	✓
Airline	
Air Ambulance	
Air Taxi	
HEMS	
Offshore	
Sightseeing	
Other	

- **Airline** – linia lotnicza
- **Air Ambulance** – transport medyczny
- **Air Taxi** – Lotnicze taxi
- **HEMS** – Śmigłowcowa Służba Ratownictwa Medycznego
- **Offshore** – przybrzeżne
- **Sightseeing** – widokowe
- **Other** – inne

CAT – Cargo poziom III (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

CAT - Cargo	
CAT	X
Cargo	X
Wybierz...	✓
Airline	
Air Ambulance	
Air Taxi	
Offshore	
Other	



- **Airline** – linia lotnicza
- **Air Ambulance** – lotniczy transport medyczny
- **Air Taxi** – Lotnicze taxi
- **Offshore** – przybrzeżne
- **Other** – inne

Specialised Operations poziom II (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Specialised Operations

Specialised Operations

Wybierz...

Aerial Advertising
Aerial Observation
Aerial Patrol
Aerial Survey
Agricultural
Airshow / Race
Construction / Sling load
Logging
Parachute drop
Towing
Other
Unknown

- **Aerial Advertising** – loty reklamowe
- **Aerial Observation** – loty obserwacyjne
- **Aerial Patrol** – loty patrolowe
- **Aerial Survey** – loty poszukiwawcze
- **Agricultural** – loty rolnicze
- **Airshow/ Race** – pokazy lotnicze / wyścigi
- **Construction / Sling load** – loty z podwieszonym ładunkiem / prace na budowie
- **Logging** – loty pomiarowe
- **Paracute dropping** – loty ze zrzutem skoczków



- **Towing** – loty z holowaniem innego statku powietrznego
- **Other** – inne
- **Unknown** – nieznane

Non-Commercial / GA poziom II (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Non-Commercial / GA

Non-Commercial / GA ✕

Wybierz... ✓

Business

Demonstration

Flying Displays

Relocation

Flight training / Instructional

Pleasure

Test Flight

Other

Unknown

- **Business** – biznesowe
- **Demonstration** – demonstracyjne
- **Flying Displays** – pokazy lotnicze
- **Relocation** – relokacja
- **Flight training / Instructional** – loty szkolne
- **Pleasure** – loty rekreacyjne
- **Test flight** – testowe
- **Other** – inne
- **Unknown** – nieznane



Non-Commercial / GA – Relocation – poziom III (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Non-Commercial / GA - Relocation	
Non-Commercial / GA	x
Relocation	x
Wybierz...	✓
Ferry	
Delivery	
Positioning	
Recovery	

- **Ferry** – lot techniczny
- **Delivery** - dostawcze
- **Positioning** – lot na przebazowanie na inne lotnisko w celu wykonania innego lotu
- **Recovery** – lot z lokalizacji przekierowanej do lokalizacji pierwotnej

Non-Commercial / GA – Flight training / Instructional – poziom III (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Non-Commercial / GA - Flight training / Instructional	
Non-Commercial / GA	x
Flight training / Instructional	x
Wybierz...	✓
Aerobatics	
Check	
Dual	
First Solo	
Solo	
Other	
Unknown	



- **Aerobatics** – akrobacje lotnicze
- **Check** – lot inspekcyjny
- **Dual** – dwuosobowy (pilot uczeń + instruktor)
- **First Solo** – tylko pilot uczeń, pierwszy samodzielny wylot
- **Other** – inny
- **Unknown** – nieznane

Non-Commercial / GA – Pleasure – poziom III (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Non-Commercial / GA - Pleasure	
Non-Commercial / GA	✕
Pleasure	✕
Wybierz...	✓
Cross Country	
Local	
Other	
Unknown	

- **Cross Contry** – lot między punktem wylotu i punktem przylotu po wcześniej zaplanowanej trasie, z wykorzystaniem standardowych procedur nawigacyjnych
- **Local** – lokalny (miejsce lądowania to samo co startu)
- **Other** – inny
- **Unknown** – nieznane

Non-Commercial / GA – Test flight – poziom III (screen poniżej):



9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

Non-Commercial / GA - Test Flight	
Non-Commercial / GA	x
Test Flight	x
Wybierz...	✓
Design / Approval Test Flight	
Acceptance Check Flight	
Post Maintenance Funkcional Check Flight	

State operations poziom II (screen poniżej):

9. Rodzaj operacji / Operation type ** :

State Operations	
State Operations	x
Wybierz...	✓
Cost Guard	
Customs	
Government	
Firefighting	
Military	
Police	
Search and Rescue	
Other	
Unknown	

- **Cost Guard** – straż przybrzeżna
- **Customs** – służba celna
- **Goverment** – rządowy
- **Firefighting** – lot gaśniczy
- **Military** – wojskowy
- **Police** – policyjny
- **Search and Rescue** – poszukiwawczo-ratowniczy
- **Other** – inny
- **Unknown** – nieznane



Przykłady:

Zdarzenie miało miejsce podczas:

- pierwszego samodzielnego wylotu pilota ucznia.

Klasyfikacja: **Non-Commercial operations – Flight training / Instructional – First Solo**

- lotu rekreacyjnego pilota z uprawnieniami z EPMO do EPGD

Klasyfikacja: **Non-Commercial operations – Pleasure – Cross Country**

- pokazów lotniczych

Klasyfikacja: **Specialised Operations – Airshow/Race**

- wyrzutu skoczków spadochronowych

Klasyfikacja: **Specialised Operations – Parachute drop**

B10. Kategoria statku powietrznego ** – 4 poziomowe pole wyboru

I poziom (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Wybierz...	▼
Fixed Wing	
Rotorcraft	
Lighter-than-air	
Other	
Hybrid	
RPAS	
Unknown	

- **Fixed Wing** – statek powietrzny o skrzydłach stałych (stałopłat)
- **Rotorcraft** – śmigłowiec/wiropłat
- **Lighter-than-air** – lżejszy od powietrza
- **Other** – inny
- **Hybrid** – hybrydowy



- **RPAS** – bezzałogowy statek powietrzny
- **Unknown** – nieznane

Fixed Wing - poziom II (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing	
Fixed Wing	×
Wybierz...	✓
Aeroplane	
Sailplane (Glider)	
Ultralight / Microlight	

- **Aeroplane** – samolot
- **Sailplane (Glider)** – szybowiec
- **Ultralight / Microlight** – ultralekki

Fixed Wing – Aeroplane - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Aeroplane	
Fixed Wing	×
Aeroplane	×
Wybierz...	✓
Small Aeroplane	
Large Aeroplane	
Military Aeroplane	

- **Small Aeroplane** – mały samolot
- **Large Aeroplane** – duży samolot
- **Military Aeroplane** – samolot wojskowy



Fixed Wing – Aeroplane – Small Aeroplane - poziom IV (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Aeroplane - Small Aeroplane

Fixed Wing	x
Aeroplane	x
Small Aeroplane	x
Wybierz...	✓
Very Light Aeroplane	
Light Sport Aeroplane	
Small Aeroplane	

- **Very Light Aeroplane** – bardzo lekki samolot
- **Light Sport Aeroplane** – lekki samolot sportowy
- **Small Aeroplane** – mały samolot

Fixed Wing – Aeroplane – Large Aeroplane - poziom IV (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Aeroplane - Large Aeroplane

Fixed Wing	x
Aeroplane	x
Large Aeroplane	x
Wybierz...	✓
Large Aeroplane	

- **Large Aeroplane** – duży samolot



Fixed Wing – Aeroplane – Military Aeroplane - poziom IV
(screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Aeroplane - Military Aeroplane

Fixed Wing	×
Aeroplane	×
Military Aeroplane	×
Wybierz...	✓
Fast jet/ combat aeroplane	
Other Military Aeroplane	

- **Fast jet / combat aeroplane** – odrzutowiec / samolot bojowy
- **Other Military Aeroplane** – inny samolot wojskowy

Fixed Wing –Sailplane (Glider) - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Sailplane (Glider)

Fixed Wing	×
Sailplane (Glider)	×
Wybierz...	✓
Non-Powered Sailplane (Glider)	
Powered Sailplane	
Ultralight Sailplane	

- **Non-Powered Sailplane (Glider)** – szybowiec bez napędu
- **Powered Sailplane** – motoszybowiec
- **Ultralight Sailplane** – szybowiec ultralekki



Fixed Wing –Sailplane (Glider) – Powered Sailplane - poziom IV (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Sailplane (Glider) - Powered Sailplane

Fixed Wing	x
Sailplane (Glider)	x
Powered Sailplane	x
Wybierz...	✓
Fixed Powerplant Installation	
Retractable powerplant	

- **Fixed Powerplant Installation** – napęd zamontowany na stałe
- **Retractable powerplant** – napęd chowany

Fixed Wing –Sailplane (Glider) – Ultralight Sailplane - poziom IV (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Sailplane (Glider) - Ultralight Sailplane

Fixed Wing	x
Sailplane (Glider)	x
Ultralight Sailplane	x
Wybierz...	✓
Singleseat Ultralight Sailplane	
Twoseat Ultralight Sailplane	

- **Singleseat Ultralight Sailplane** – jednoosobowy szybowiec ultralekki
- **Twoseat Ultralight Sailplane** – dwuosobowy szybowiec ultralekki



Fixed Wing – Ultralight / Microlight – poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Fixed Wing - Ultralight / Microlight

Fixed Wing	✕
Ultralight / Microlight	✕
Wybierz...	✓
Fixed-Wing	
Flex-Wing	

- **Fixed-Wing** – statek powietrzny o skrzydłach stałych.
- **Flex-Wing** – statek powietrzny o skrzydłach elastycznych.

Rotorcraft – poziom II (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Rotorcraft

Rotorcraft	✕
Wybierz...	✓
Helicopter	
Gyroplane	

- **Helicopter** – śmigłowiec
- **Gyroplane** – wiatrakowiec



Rotorcraft – Helicopter - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Rotorcraft - Helicopter	
Rotorcraft	×
Helicopter	×
Wybierz...	✓
Small / Light Helicopter	
Large Helicopter	
Military Helicopter	

- **Small / Light Helicopter** – mały / lekki śmigłowiec
- **Large Helicopter** – duży śmigłowiec
- **Military Helicopter** – śmigłowiec wojskowy

Rotorcraft – Helicopter – Small / Light Helicopter - poziom IV (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Rotorcraft - Helicopter - Small / Light Helicopter	
Rotorcraft	×
Helicopter	×
Small / Light Helicopter	×
Wybierz...	✓
Very Light Helicopter	
Small Helicopter	
Ultralight Helicopter	

- **Very Light Helicopter** – śmigłowiec bardzo lekki
- **Small Helicopter** – mały śmigłowiec
- **Ultralight Helicopter** – śmigłowiec ultralekki



Rotorcraft – Gyroplane – poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

<i>Rotorcraft - Gyroplane</i>	
Rotorcraft	x
Gyroplane	x
Wybierz...	✓
Gyroplane Single Seat	
Gyroplane Two Seat	

- **Gyroplane Single Seat** – wiatrakowiec jednoosobowy
- **Gyroplane Two Seat** – wiatrakowiec dwuosobowy

Lighter-than-air – poziom II (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

<i>Lighter-than-air</i>	
Lighter-than-air	x
Wybierz...	✓
Balloon	
Airship	
Other	

- **Ballon** – balon
- **Airship** – sterowiec
- **Other** - inny



Lighter-than-air – Balloon - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ****** :

Lighter-than-air - Balloon	
Lighter-than-air	x
Balloon	x
Wybierz...	✓
Free Gas Balloon	
Hot Air Balloon	
Tethered Gas Balloon	

- **Free Gas Ballon** – balon wolny/bez uwięzi
- **Hot Air Ballon** – balon na ogrzane powietrze
- **Tethered Gas Balloon** – balon gazowy na uwięzi

Lighter-than-air – Airship - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ****** :

Lighter-than-air - Airship	
Lighter-than-air	x
Airship	x
Wybierz...	✓
Gas Airship	
Hot Air Airship	

- **Gas Airship** – sterowiec na gaz (inny niż powietrze)
- **Hot Airship** – sterowiec na ogrzane powietrze



Lighter-than-air – Airship – Gas Airship - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Lighter-than-air - Airship - Gas Airship

Lighter-than-air	×
Airship	×
Gas Airship	×
Wybierz...	✓
Rigid Structure	
Non-rigid Structure	

- **Rigid Structure** – struktura sztywna
- **Non-rigid structure** – struktura niesztywna

Other – poziom II (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Other

Other	×
Wybierz...	✓
Hang-glider	
Paraglider	
Para-motors / Para-plane	
Parachute	
Rocket	
Other	
Space plane	

- **Hang-glider** – lotnia
- **Paraglider** - paralotnia
- **Para-motors / Para-plane** – paralotnia z napędem
- **Parachute** – spadochron
- **Rocket** – rakieta



- **Other** – inne
- **Space plane** – statek kosmiczny

Other – Hang-glider - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Other - Hang-glider	
Other	x
Hang-glider	x
Wybierz...	✓
Powered Hang-glider	
Non-powered Hang-glider	

- **Powered Hang-glider** – lotnia z napędem
- **Non-powered Hang-glider** – lotnia bez napędu

Other – Paraglider - poziom III (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ** :

Other - Paraglider	
Other	x
Paraglider	x
Wybierz...	✓
Powered Paraglider	
Non-powered Paraglider	

- **Powered Paraglider** – paralotnia z napędem
- **Non-powered Paraglider** – paralotnia bez napędu



Hybrid – poziom II (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ****** :

Hybrid

Hybrid

Wybierz...

Tilt Rotor

- **Tilt Rotor** – wirnik obrotowy

RPAS – poziom II (screen poniżej):

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category ****** :

RPAS

RPAS

Wybierz...

Fixed-Wing RPAS

Rotary-Wing RPAS

Balloon RPAS

Unmanned Aircraft below 150

- **Fixed wing RPAS** – samolot bezzałogowy
- **Rotary wing RPAS** – wiropląt bezzałogowy
- **Balloon RPAS** – balon bezzałogowy
- **Unmanned Aircraft below 150** – bezzałogowy statek poniżej 150 kg

B11. Rodzaj napędu ****** – 1 poziome pole wyboru



11. Rodzaj napędu / Propulsion type ** :

Wybierz...	✓
Electrical	
Reciprocating	
Turboprop	
Turbofan	
Turbojet	
Turboshaft	
None	
Other	
Unknown	

- **Electrical** – elektryczny
- **Reciprocating** – tłokowy
- **Turboprop** – turbośmigłowy
- **Turbofan** – turbowentylatorowy
- **Turbojet** - turboodrzutowy
- **Turboshaft** – turbowałowy
- **None** – żaden
- **Other** – inne
- **Unknown** - nieznane

B12. Rodzaj podwozia – 2 poziomowe pole wyboru

I poziom (screen poniżej):

12. Rodzaj podwozia / Landing gear type:

Wybierz...	✓
Tricycle	
Tailwheel	
Mono-wheel	
Skid	
Amphibious	
Hull/float equipped	
Ski	
Quadricycle	
Tandem	
Other	
Unknown	



- **Tricycle** – trójkołowe
- **Tailwheel** – ogonowe
- **Mono-wheel** - jednokołowe
- **Skid** – płoza
- **Amphibious** – amfibia
- **Hull/float Equipped** – pływak
- **Ski** – narty
- **Quadricycle** – czterokołowe
- **Tandem** – podwójne
- **Other** – inne
- **Unknown** – nieznane

Tricycle – II poziom (screen poniżej):

Tricycle	
Tricycle	x
Wybierz...	✓
Tricycle, retractable	
Tricycle, fixed	

- **Tricycle, retractable** – trójkołowe, składane
- **Tricycle, fixed** – trójkołowe, stałe

Tailwheel – II poziom (screen poniżej):

Tailwheel	
Tailwheel	x
Wybierz...	✓
Tailwheel / tailskid, fixed	
Tailwheel / tailskid, retractable	

- **Tailwheel / tailskid, fixed** – płoza ogonowa stała
- **Tailwheel / tailskid Retractable** - płoza ogonowa składana



Mono-wheel – II poziom (screen poniżej):

Mono-wheel	
Mono-wheel	X
Wybierz...	▼
Mono-wheel/skid, fixed	
Mono-wheel, retractable	

- **Mono-wheel/skid, fixed** – jednokołowe stałe
- **Mono-wheel, retractable** -jednokołowe składane

B13. Liczba silników – wpisz liczbę silników

B14. Grupa wagowa ** – 1 poziomowe pole wyboru

14. Grupa wagowa / Mass group ** :

Wybierz...	▼
0 - 2250 Kg	
2251 - 5700 Kg	
5701 - 27000 Kg	
27001 - 272000 Kg	
>272000 Kg	
Unknown	

B15. Maksymalna masa do startu – należy wpisać maksymalną masę do startu statku powietrznego.

B16. Ostatni punkt odlotu ** – należy wpisać ostatni znany punkt odlotu statku powietrznego.

B17. Planowane miejsce przeznaczenia ** – należy wpisać planowane miejsce przeznaczenia.

B18. Faza lotu ** – 1 poziomowe pole wyboru



18. Faza lotu / Flight phase ** :

Wybierz...	▼
Standing	
Taxi	
Take-off	
Enroute	
Approach	
Landing	
Manoeuvring	
Post-impact	
Tow	
Unknown	

- **Standing** – postój
- **Taxi** – kołowanie
- **Take-off** – start
- **Enroute** – na trasie
- **Approach** – podejście do lądowania
- **Landing** – lądowanie
- **Manoeuvring** – manewrowanie
- **Post-impact** – faza po zderzeniu statku powietrznego z pierwszym obiektem, miejscem lub osobą
- **Tow** – podczas holowania
- **Unknown** – nieznane

B19. Wysokość – wpisz wysokość statku powietrznego w stopach (ft), jeżeli zdarzenie miało miejsce na ziemi wpisz „0”

19. Wysokość / Aircraft altitude :

		ft ▼
--	--	------

CBZ pozwala na konwersję jednostek po kliknięciu na ikonę .



Po kliknięciu pojawia się okno z możliwością wyboru konwersji (screen poniżej):



19. Wysokość / Aircraft altitude :

Konwersja jednostek wysokości ✕

m => ft ▾
ft ▾

Ponadto po kliknięciu ikony  możemy wybrać wysokość liczoną w stopach (ft) lub w metrach (m) (screen poniżej):

19. Wysokość / Aircraft altitude :

ft ▾
ft
m

B20. Prędkość – wpisz prędkość statku powietrznego. CBZ pozwala na konwersję jednostek

po kliknięciu na ikonę: .

Po kliknięciu pojawia się okno z możliwością wyboru konwersji (screen poniżej):

Konwersja jednostek prędkości ✕

km/h => kt ▾
km/h => kt
mph => kt
m/s => kt

Uwaga: Jeżeli w zdarzeniu brał więcej niż jeden statek powietrzny, kliknij „Dodaj kolejny Statek Powietrzny” na dole strony:

 Dodaj kolejny Statek Powietrzny



11. Grupa C - Lotnisko

Pola formularza oznaczone ikoną są obowiązkowe do wypełnienia.

C1. Wskaźnik lokalizacji – kod lotniska ICAO

C - Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence

1. Wskaźnik lokalizacji - kod lotniska ICAO / Location indicator ICAO :	2. Lokalizacja na lotnisku / Location on the aerodrome :
	Wybierz...
3. Status lotniska / Aerodrome status :	Wybierz...

Należy wpisać czteroliterowy kod, sformułowany zgodnie z przepisami ICAO.

C2. Lokalizacja na lotnisku

C - Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence

1. Wskaźnik lokalizacji - kod lotniska ICAO / Location indicator ICAO :	2. Lokalizacja na lotnisku / Location on the aerodrome :
	Wybierz... - Aircraft stand - Baggage handling area - Cargo shed - De-icing / anti-icing pad - Engine run-up pad - Fuel farm - Intersection between taxiways - Near the aerodrome - Off aerodrome - Off Movement Area - On apron - On clearway - On rapid exit taxi way
3. Status lotniska / Aerodrome status :	Wybierz...

Jest to pole zamknięte, którego wartość należy wybrać z listy:

- **Aircraft stand** – stanowisko postojowe
- **Baggage handling area** – strefa obsługi bagażu
- **Cargo shed** - magazyn towarowy
- **De-icing/anti-icing pad** – stanowisko przeznaczone do usuwania/zapobiegania oblodzeniu statku powietrznego. Powierzchnia obejmująca stanowisko wewnętrzne przeznaczone do postoju samolotów w celu usunięcia oblodzenia i zapobiegania jego



oblodzeniu oraz powierzchnię zewnętrzną, wyposażoną w dwa lub więcej przenośne zestawy sprzętu do usuwania oblodzenia i zapobiegania oblodzeniu

- **Engine run-up pad** – wyznaczone miejsce do przeprowadzania prób silnika
- **Fuel farm** – strefa przechowywania paliwa
- **Intersection between taxiways** – skrzyżowanie dwóch lub więcej dróg kołowania
- **Near the aerodrome** – zdarzenie miało miejsce poza lotniskiem, ale w odległości 10km od punktu odniesienia lotniska (punkt określający geograficzną lokalizację lotniska)
- **Off aerodrome** – obszar poza lotniskiem
- **Off Movement Area** – obszar poza częścią pola ruchu naziemnego przeznaczony do lądowania czy startu statku powietrznego
- **On apron** - wyznaczona powierzchnia na lotnisku lądowym, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład, załadunku i wyładunku towarów, poczty oraz tankowania paliwa, przeprowadzania czynności obsługowych i parkowania statków powietrznych
- **On clearway** - prostokątna powierzchnia na ziemi lub wodzie kontrolowana przez właściwe władze, wybrana lub odpowiednio przygotowana do tego, aby samolot mógł nad nią wykonać część początkowego wznoszenia do określonej wysokości
- **On rapid exit taxiway** - droga kołowania szybkiego zjazdu
- **On runway** – na drodze startowej
- **On Runway End Safety Area** - powierzchnia symetryczna w stosunku do przedłużenia linii środkowej drogi startowej i przylegająca do końca pasa drogi startowej, mająca na celu zmniejszenie ryzyka uszkodzenia samolotu, który przyziemił zbyt krótko lub przekroczył koniec drogi startowej
- **On stopway** - prostokątna powierzchnia na ziemi, na końcu rozporządzalnej długości rozbiegu (TORA), przygotowana do tego, aby samolot mógł się na niej zatrzymać w przypadku przerwania startu
- **On taxiway** - ściśle określona trasa na lotnisku lądowym, łącząca różne części lotniska -przeznaczona do kołowania statków powietrznych, która obejmuje:
 - **Drogę kołowania na stanowisko postojowe** – część płyty postojowej, wyznaczoną jako droga kołowania, która zapewnia dostęp do miejsc postoju statków powietrznych
 - **Płytową drogę kołowania** – wyznaczoną na płycie postojowej, która stanowi część ogólnego systemu dróg kołowania i przeznaczona jest do przemieszczania (kołowania) statków powietrznych przez płytę
- **Passenger terminal** – terminal pasażerski
- **Runway Turn pad** - określona powierzchnia na lotnisku lądowym, która przylega do drogi startowej i przeznaczona jest do wykonania przez statek powietrzny zwrotu o 180° na tej drodze startowej
- **Runway/vehicle lane intersection** – skrzyżowanie drogi startowej z pasem ruchu dla pojazdów
- **Vehicle lane** – pas ruchu dla pojazdów
- **Vehicle movement area** – część lotniska przeznaczona dla ruchu pojazdów
- **Not applicable** – nie mający zastosowania



- **Other** – miejsce zdarzenia na lotnisku było inne niż powyżej
- **Unknown** – miejsce zdarzenia na lotnisku jest nieznane

C3. Status lotniska

C - Lotnisko zdarzenia / Aerodrome of Occurrence

1. Wskaźnik lokalizacji - kod lotniska ICAO / Location indicator ICAO ****** :

2. Lokalizacja na lotnisku / Location on the aerodrome ****** :

3. Status lotniska / Aerodrome status :

Wybierz...
Military airstrip, public
Private airstrip
Military airstrip
Light a/c aerodrome
Restricted aerodrome
Public aerodrome
Other
Unknown

Jest to pole zamknięte, z którego należy wybrać:

- **Military airstrip, public** – lądowisko wojskowe, które jest dostępne do użytkowania przez lotnictwo cywilne
- **Private airstrip** – teren przygotowany do startów/lądowań statków powietrznych, jednak nie jest on dostępny dla normalnych operacji komercyjnych
- **Military airstrip** – lotniska wojskowe, bez możliwości korzystania z nich przez lotnictwo cywilne
- **Light a/c aerodrome** – powierzchnia na ziemi lub na wodzie używana głównie przez szybowce oraz samoloty ultralekkie
- **Restricted aerodrome** – lotnisko z ograniczeniami dotyczącymi jego użytkowania
- **Public aerodrome** – lotnisko głównie użytkowane przez lotnictwo komercyjne
- **Other** – inne miejsce
- **Unknown** – status nieznany



12. Grupa D – Przestrzeń powietrzna

Pola formularza oznaczone ikoną  są obowiązkowe do wypełnienia.

D - Przestrzeń powietrzna / Airspace	
1. Rodzaj przestrzeni powietrznej / Airspace type  :	2. Klasa przestrzeni powietrznej / Airspace class  :
Wybierz...	Wybierz...
3. Wpływ ATM na zdarzenie / ATM contribution  :	4. Wpływ na służby ATM / Service affected  :
Wybierz...	Wybierz...
5. Nazwa FIR/UIR / FIR/UIR name  :	6. Nazwa ATS/ANSP / ATS/ANSP unit name  :

D1. Rodzaj przestrzeni powietrznej  – 1 poziome pole wyboru

D - Przestrzeń powietrzna / Airspace
1. Rodzaj przestrzeni powietrznej / Airspace type  :
Wybierz... - Airway - ATS Route - ATZ - CBA - CTA - CTR - CVSM - Danger Area - FAB - FIR / UIR - LFA - Lower Control Area (LTA) - MATZ - Prohibited Area - TMA



D2. Klasa przestrzeni powietrznej ** – 1 poziomowe pole wyboru

2. Klasa przestrzeni powietrznej / Airspace class ** :

Wybierz...
A
B
C
D
E
F
G
Other
Unknown

- **Other** – inna
- **Unknown** - nieznana

D3. Wpływ ATM na zdarzenie ** – 1 poziomowe pole wyboru

3. Wpływ ATM na zdarzenie / ATM contribution ** :

Wybierz...
Directly Involved
Indirectly Involved
None
Unknown

- **Directly Involved** – bezpośredni wpływ
- **Indirectly Involved** – pośredni wpływ
- **None** – brak
- **Unknown** - nieznane



D4. Wpływ na służby ATM ** – 1 poziome pole wyboru

4. Wpływ na służby ATM / Service affected ** :

Wybierz...	▼
Degraded ATM Service	
Service Affect / partial	
Service Affect / serious	
Inability to prov serv	
No effect	
Not determined	

- **Degraded ATM Service** – obniżona skuteczność usług ATM
- **Service Affect / partial** – częściowy wpływ na usługi
- **Service Affect / serious** – poważny wpływ na usługi
- **Inability to prov serv** - niezdolność do świadczenia usług
- **No effect** – bez wpływu
- **Not determined** – nie określono

D5. Nazwa FIR ** – należy wpisać nazwę FIR, w którym miało miejsce zdarzenie.

D6. Nazwa ATS/ANSP ** – należy wpisać nazwę organu ATS/ANSP, którego dotyczy zgłoszenie.



13. Grupa E - Pogoda

Pola formularza oznaczone ikoną  są obowiązkowe do wypełnienia.

E1. Czy pogoda miała wpływ na zaistnienie zdarzenia  - pole zamknięte, z którego należy wybrać:

- **TAK** – jeżeli wpływ pogody był istotny na zaistnienie zdarzenia.
- **NIE** – jeżeli pogoda nie wpłynęła na zaistnienie zdarzenia.

E - Pogoda / Weather

1. Czy pogoda miała wpływ / Weather relevant  :

Wybierz...

TAK

NIE

E2. Pora dnia - pole zamknięte określające porę dnia, w której doszło do zdarzenia. Należy wybrać:

- **Dawn** - świt to pierwsze pojawienie się światła na niebie przed wschodem słońca lub w czasie, kiedy się pojawia; początek dnia; poranny zmierzch
- **Daylight** - światło dzienne między wschodem a zachodem słońca
- **Dusk/Twilight** – zmierzch
- **Night/Dark** – ciemna noc
- **Night/Moonlight** – noc / oświetlenie światłem księżyca
- **Unknown** – pora dnia jest nieznana

2. Pora dnia / Light conditions :

Wybierz...

Dawn

Daylight

Dusk / Twilight

Night / Dark

Night / Moonlight

Unknown



E3. Warunki meteo - pole zamknięte określające warunki pogodowe w obszarze zaistnienia zdarzenia. Należy wybrać:

- **VMC** - warunki meteorologiczne wyrażone dla lotów z widocznością
- **IMC** - warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów
- **Unknown** – warunki meteorologiczne nie zostały ustalone

3. Warunki meteo / Weather conditions :

Wybierz...	▼
VMC	
IMC	
Unknown	

E4. Ograniczenia widzialności - pole zamknięte określające czynniki ograniczające widzialność w trakcie zaistnienia zdarzenia. Należy wybrać:

- **Precipitation** – jeżeli jakiegokolwiek opady ograniczają widzialność
- **None** – nie było żadnych ograniczeń dotyczących widzialności
- **Cloud** – jeżeli widzialność była ograniczona przez chmury
- **Dust** – jeżeli widzialność ograniczona była przez pył
- **Fog/Mist** – jeżeli widzialność ograniczona była przez mgłę/zamglenie
- **Haze** – jeżeli widzialność ograniczona była przez drobne cząstki pyłu i zanieczyszczeń zawieszonych w atmosferze
- **Freezing fog** – jeżeli widzialność ograniczona była przez marznącą mgłę
- **Light conditions** – jeżeli widzialność ograniczona była przez porę doby
- **Smoke** – jeżeli widzialność ograniczona była przez dym
- **Other** – jeżeli widzialność ograniczona była czynnikiem innym niż powyżej
- **Unknown** – jeżeli czynniki ograniczające widzialność nie zostały określone

4. Ograniczenia widzialności / Visibility restrictions :

Wybierz...
Precipitation
None
Cloud
Dust
Fog / Mist
Haze
Freezing fog
Light Conditions
Smoke
Other
Unknown



E5. Widzialność - wartość należy podać w metrach.

E6. Zachmurzenie - pole opisujące klasyfikację zachmurzenia nieba na potrzeby lotnictwa. Należy wybrać:

- **CAVOK** –bezchmurne niebo
- **No significant clouds (NSC)** – brak znaczących chmur
- **Few clouds (1/8 – 2/8)** – nieliczne, 1-2/8 nieba zakrytego chmurami (12,5-25%)
- **Scattered (3/8 – 4/8)** – 3/8-4/8 nieba zakrytego chmurami (37,5%-50%)
- **Broken (5/8 – 7/8)** – 5/8-7/8 nieba zakrytego chmurami (62,5%-87,5%)
- **Overcast – 8/8** niebo całkowicie zachmurzone (100%)
- **Sky obscured** – niebo lekko zamglone
- **Unknown** – zachmurzenie nieba było nieznane

6. Zachmurzenie / Cloud amount :

Wybierz...	▼
CAVOK	
No significant clouds (NSC)	
Few Clouds (1/8 - 2/8)	
Scattered (3/8 - 4/8)	
Broken (5/8 - 7/8)	
Overcast	
Sky obscured	
Unknown	

E7. Podstawa chmur - najniższa wysokość widzialnej części chmury (podajemy wartość w ft).

E8. Temperatura - wartość temperatury otoczenia, którą należy podać w stopniach Celsjusza.

E9. Punkt rosy - temperatura, w której może rozpocząć się proces skraplania gazu lub wybranego składnika mieszaniny gazów przy ustalonym ciśnieniu, a w przypadku mieszaniny gazów, również przy określonym składzie. Wartość należy podać w stopniach Celsjusza.

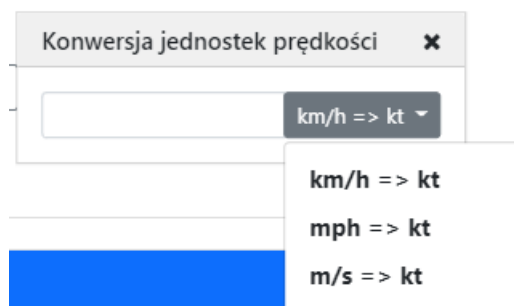
E10. Prędkość wiatru - system CBZ pozwala na konwersję jednostek po kliknięciu na ikonę:

10. Prędkość wiatru / Wind speed :

	 kt
----------------------	--



Po kliknięciu pojawia się okno z możliwością wyboru konwersji (screen poniżej):



E11. Uskok wiatru - pole zamknięte, z którego należy wybrać TAK lub NIE.

E12. Kierunek wiatru - kierunek wiatru należy podać w stopniach.

E13. Turbulencja - pole określające intensywność turbulencji. Należy wybrać:

- **None** – jeżeli nie wystąpiły turbulencje
- **Light** - lekkie turbulencje, w których personel pokładowy może poruszać się po statku powietrznym bez utraty równowagi. Turbulencje, które chwilowo powodują niewielkie, błędne zmiany wysokości lub położenia (można to określić jako "turbulencje światła") lub turbulencje, które powodują lekkie, szybkie i nieco rytmiczne uderzenia bez zauważalnych zmian wysokości lub położenia
- **Moderate** - umiarkowane turbulencje polegają na tym, że personel pokładowy musi używać uchwytów do poruszania się po kabinie, a obsługa posiłków musi zostać przerwana. Umiarkowana turbulencja - podobna do lekkiej turbulencji, ale o większej intensywności. Występują zmiany w wysokości / ustawieniu. Samolot pozostaje pod kontrolą przez cały czas. Zmiany we wskazanej prędkości powietrza. Turbulencje, które powodują zmiany wysokości lub położenia, ale w których samolot pozostaje pod kontrolą przez cały czas, i który zazwyczaj powoduje zmiany we wskazanej prędkości (IAS) (można to określić jako "umiarkowaną turbulencję") lub turbulencje, które powodują szybkie uderzenia lub wstrząsy bez znaczących zmian w samolocie wysokość lub położenie
- **Severe** - silne turbulencje, które powodują przemieszczanie luźnych obiektów wokół kabiny i powodują krótkie okresy, w których nie jest możliwe skuteczne sterowanie statkiem powietrznym. Może to spowodować uszkodzenie konstrukcji samolotu. Ponadto turbulencje powodujące duże, gwałtowne zmiany wysokości lub położenia. Zwykle powodują duże zmiany we wskazanej prędkości lotu (IAS). Samoloty mogą być chwilowo poza kontrolą. Ekstremalne turbulencje definiuje się jako powodujące uszkodzenia strukturalne i długotrwałą utratę kontroli nad samolotem. W konwekcyjnej aktywności (burze) mogą wystąpić silne i ekstremalne turbulencje. Turbulencja czystego nieba może wystąpić w połączeniu z prądem strumieniowym lub w połączeniu z górzystym terenem, nad którym poruszają się szybkie wiatry
- **Unknown** – intensywność turbulencji jest nieznana



13. Turbulencja / Turbulence intensity :

Wybierz...	▼
None	
Light	
Moderate	
Severe	
Unknown	

E14. Podmuchy wiatru - należy podać wartość maksymalnej prędkości podmuchu wiatru. W tym polu również pojawia się możliwość konwersji jednostek prędkości (screen poniżej):

Konwersja jednostek prędkości ✕

km/h => kt ▼

km/h => kt

mph => kt

m/s => kt

E15. Zjawisko pogodowe - pole opisujące rodzaj zjawiska pogodowego według Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) we współpracy z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Jest to pole 2-poziomowe.

I poziom:

15. Zjawisko pogodowe / Weather phenomenon type :

Wybierz...	▼
Precipitations	
Obscurations	
Other phenomena	
Other	
Unknown	

[➕ Dodaj kolejne zjawisko](#)

II poziom:



15. Zjawisko pogodowe / Weather phenomenon type :

Precipitations	
Precipitations	x
Wybierz...	✓
Rain	
Drizzle	
Snow	
Snow Grains	
Ice Pellets	
Hail	
Small hail / Snow pellets	
Ice Crystals	

+ Dodaj kolejne zjawisko

Możemy dodać do 5 zjawisk atmosferycznych, które towarzyszyły zdarzeniu lotniczemu, wystarczy po uzupełnieniu informacji o pierwszym zjawisku atmosferycznym (pole E15) i jego skali (pole E16) kliknąć ikonę + Dodaj kolejne zjawisko .

x Usuń zjawisko

15. Zjawisko pogodowe / Weather phenomenon type :

Precipitations - Rain	
Precipitations	x
Rain	x

151. Zjawisko pogodowe / Weather phenomenon type :

Obscurations - Mist	
Obscurations	x
Mist	x

+ Dodaj kolejne zjawisko

x Usuń zjawisko

16. Skala zjawiska / Phenomenon intensity :

Light	
Light	x

161. Skala zjawiska / Phenomenon intensity :

Heavy	
Heavy	x

Poniżej wyjaśnienie zjawisk atmosferycznych:

- **Precipitation** – opad atmosferyczny
 - **Rain** – deszcz
 - **Drizzle** – mżawka
 - **Snow** – śnieg
 - **Snow grains** –ziarnisty śnieg
 - **Ice pellets** – granulki lodu
 - **Hail** – grad
 - **Small hail/snow pellets** – mały grad/ziarnisty śnieg
 - **Ice crystal** – kryształ lodu
- **Obscurations** – zjawiska wpływające na widzialność
 - **Mist** – zamglenie
 - **Smoke** – dym
 - **Fog** – mgła



- **Haze** - drobne cząstki pyłu i zanieczyszczeń zawieszonych w atmosferze
- **Sand** – piasek
- **Dust** – pył
- **Volcanic ash** – pył wulkaniczny
- **Other phenomena** – inne zjawiska
 - **Dust/sand whirls** – pyłowe/piaskowe wiry
 - **Squall** – szkwał
 - **Sandstorm** – burza piaskowa
 - **Duststorm** – burza pyłowa
 - **Funnel cloud** – lej kondensacyjny
 - **Tornado or water spout** – tornado lub trąba wodna
- **Other** – inne niż powyżej
- **Unknown** – rodzaj zjawiska został nieokreślony

E16. Skala zjawisk - pole zamknięte charakteryzujące intensywność zjawisk pogodowych. Należy wybrać:

- **None** – brak zjawisk
- **Light** – lekkie
- **Moderate** – umiarkowane
- **Heavy** – silne
- **Unknown** – intensywność jest nieznana

16. Skala zjawiska / Phenomenon intensity:

Wybierz...	▼
None	
Light	
Moderate	
Heavy	
Unknown	

E17. Raport pogodowy

Rutynowe prognozy pogody w lotnictwie (w lotniczym kodzie meteorologicznym), np. METAR, TAF, SIGMET, SPECI



14. Grupa F – Obrażenia i uszkodzenia

Pola formularza oznaczone ikoną  są obowiązkowe do wypełnienia.

F - Obrażenia i uszkodzenia / Injuries and damages	
1. Najpoważniejszy poziom obrażeń / Injury level  :	2. Zniszczenia samolotu / Damage on aircraft  :
Wybierz...	Wybierz...
3. Liczba ofiar śmiertelnych na pokładzie / Fatal on aircraft  :	4. Liczba ofiar śmiertelnych na ziemi / Fatal on ground  :
5. Liczba poważnie rannych na pokładzie / Serious on aircraft  :	6. Liczba poważnie rannych na ziemi / Serious on ground  :
7. Liczba lekko rannych na pokładzie / Minor on aircraft  :	8. Liczba lekko rannych na ziemi / Minor on ground  :
9. Zniszczenia na lotnisku / Damage on aerodrome :	10. Inne zniszczenia / Third party damage :
Wybierz...	Wybierz...
11. Zniszczenia obiektów / Object damaged :	
Wybierz...	

F1. Najpoważniejszy poziom obrażeń  – 1 poziomowe pole wyboru.

1. Najpoważniejszy poziom obrażeń / Injury level  :

Fatal

Serious

Minor

None

Unknown

- **Fatal** – śmiertelny
- **Serious** – poważny
- **Minor** – lekki
- **None** – bez obrażeń
- **Unknown** – nieznany

F2. Zniszczenia samolotu  – 1 poziomowe pole wyboru.



2. Zniszczenia samolotu / Damage on aircraft ** :

Wybierz...	▼
Destroyed	
Substantial	
Minor	
None	
Unknown	

- **Destroyed** – zniszczony
- **Substantial** – poważnie uszkodzony
- **Minor** – lekko uszkodzony
- **None** – brak zniszczeń
- **Unknown** – uszkodzenia nieznane

F3. Liczba ofiar śmiertelnych na pokładzie ** – należy wpisać liczbę ofiar śmiertelnych na pokładzie statku powietrznego.

F4. Liczba ofiar śmiertelnych na ziemi ** – należy wpisać liczbę ofiar śmiertelnych na ziemi

F5. Liczba poważnie rannych na pokładzie ** – należy wpisać liczbę osób poważnie rannych na pokładzie statku powietrznego.

F6. Liczba poważnie rannych na ziemi ** – należy wpisać liczbę osób poważnie rannych na ziemi.

F7. Liczba lekko rannych na pokładzie ** - należy wpisać liczbę osób lekko rannych na pokładzie statku powietrznego.

F8. Liczba lekko rannych na ziemi ** - należy wpisać liczbę osób lekko rannych na ziemi.

F9. Zniszczenia na lotnisku – 1 poziome pole wyboru.



9. Zniszczenia na lotnisku / Damage on aerodrome :

Wybierz...	▼
None	
Minor	
Substantial	
Unknown	

- **None** – brak zniszczeń
- **Minor** – lekkie zniszczenia
- **Substantial** – znaczne, istotne zniszczenia
- **Unknown** – zniszczenia nieznane

F10. Inne zniszczenia – 1 poziomowe pole wyboru.

10. Inne zniszczenia / Third party damage :

Wybierz...
Yes
Yes - By rotor / propeller wash / jest blast
Yes - By vortex
Yes - By fire
Yes - By impact
Yes - By fuel / fluid leak
Yes - By dispersed cargo
Yes - By other
Yes - By unknown
No
Unknown

- **Yes** – istnieją zniszczenia
- **By rotor / propeller wash / jet blast** – od wirnika/śmigła/podmuchu odrzutowego
- **By vortex** – spowodowane wirem
- **By fire** – spowodowane ogniem
- **By impact** – spowodowane uderzeniem
- **By fuel / fluid leak** – spowodowane wyciekiem paliwa / płynu
- **By dispersed cargo** – spowodowane rozproszonym ładunkiem
- **By other** – z innej przyczyny
- **By unknown** – z nieznanej przyczyny



- **No** – brak zniszczeń
- **Unknown** – zniszczenia nieznane

F11. Zniszczenia obiektów – 1 poziome pole wyboru.

11. Zniszczenia obiektów / Object damaged:

Wybierz...
Structures
Structures - Building / houses
Structures - Hospital / medical centre
Structures - School / University
Structures - Residential area
Structures - Industrial Building
Structures - Industrial area / park
Structures - Powerlines / cables
Structures - Aerodrome facilities
Structures - Fence / Pole
Structures - Windturbine
Objects - Parked aircraft - unoccupied aircraft
Objects - Vehicle - on aerodrome
Objects - Vehicle - off aerodrome
Objects - Crane
Environment
Environment - Crop / vegetation
None
Other
Unknown

- **Structures** – struktury
- **Structures – Building / houses** – domy
- **Structures – Hospital / medical centre** – szpitale / przychodnie
- **Structures – School / University** – szkoły / uczelnie
- **Structures – Residential area** – tereny mieszkalne
- **Structures – Industrial building** – obiekty przemysłowe
- **Structures – Industrial area / park** – obszary przemysłowe / park
- **Structures – Powerlines / cables** – linie wysokiego napięcia, przewody
- **Structures – Aerodrome facilities** – obiekty lotniskowe
- **Structures – Fence / pole** – ogrodzenia
- **Structures – Windturbine** – wiatraki / turbiny wiatrowe
- **Objects – Parked aircraft – unoccupied aircraft** – zaparkowany / nieużywany statek powietrzny
- **Objects – Vehicle – on aerodrome** – pojazdy na lotnisku
- **Objects – Vehicle – off aerodrome** – pojazdy poza terenem lotniska
- **Objects – Crane** – dźwigi
- **Enviroment** – środowisko



- **Enviroment – Crop / Vegetation** – uprawy / roślinność
- **None** – żadne
- **Other** – inne
- **Unknown** – nieznane

15. Grupa G – Dokumentacja organizacji

Pola formularza oznaczone ikoną  są obowiązkowe do wypełnienia.

Informacje zawarte w tej grupie dotyczą przede wszystkim danej organizacji oraz jej perspektywy. Pola G2 i G3 są najczęściej błędnie interpretowane, jako pola „uzależnione” od PKBWL. Pola w grupie G służą wyłącznie do interpretacji przez organizację zgłaszającą.

Grupa G podzielona została na trzy podgrupy: Klasyfikacja zdarzenia, Events i Ryzyko.

G - Dokumentacja organizacji / Documentation

1. Numer akt / File number 	2. Status zdarzenia / Occurrence status 
	Wybierz...

Klasyfikacja zdarzenia / Occurrence class

3. Klasa zdarzenia / Occurrence class 	4. Kategoria zdarzenia / Occurrence category 
Wybierz...	Wybierz...

5. Faza wykrycia / Detection phase :

Events

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type 	7. Faza / Phase :
Wybierz...	Wybierz...

[Dodaj kolejny Event](#)

Ryzyko / Risk

8. Klasyfikacja ryzyka / Risk classification 	9. Wymaga dodatkowych działań / Additional Action :
	Wybierz...

10. Analiza / Uzupełnienia / Analysis/ Follow up :

11. Działania łagodzące ryzyko / Risk mitigation action :

12. Wnioski / Conclusions :

G1. Numer akt  – należy wpisać numer zdarzenia nadany przez Twoją organizację. Nadany przez organizację numer ma również na celu ułatwienie wyszukania zdarzenia w dokumentacji organizacji.

G2. Status zdarzenia  – pole przedstawia obecny status zdarzenia w systemie wewnętrznym organizacji. Wybierając np. „W TRAKCIE BADANIA”, organizacja informuje, że aktualnie prowadzone jest badanie wewnętrzne wyjaśniające okoliczności wystąpienia danego zdarzenia. Wybierając „ZAMKNIĘTE” – informuje, że badanie/analizę zakończyła.



2. Status zdarzenia / Occurrence status ****** :

Wybierz...	▼
W TRAKCIE BADANIA	
ZAMKNIĘTE	

Uwaga: Jeżeli organizacja wprowadzając zdarzenie do system CBZ zaznaczyła opcję “W TRAKCIE BADANIA”, wówczas po zakończeniu badania zdarzenia powinna powrócić do zgłoszenia w systemie i zmienić **pole G2** na “ZAMKNIĘTE”.

Klasyfikacja zdarzenia / Occurrence class

G3. Klasa zdarzenia ****** – pole przeznaczone dla organizacji do określenia wewnętrznej klasyfikacji zgłoszenia.

3. Klasa zdarzenia / Occurrence class ****** :

Wybierz...	▼
Wypadek	
Poważny Incydent	
Incydent	
Ważny Incydent (Major Incident - ATM)	
Znaczący Incydent (Significant Incident - ATM)	
Zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo	
Obserwacja	
Zdarzenie bez zamiaru wykonania lotu	
Klasyfikacja zdarzenia nie została ustalona (Nieokreślone)	
Zagrożenie	

Klasyfikacja zdarzenia w zależności od jego dotkliwości. Należy wybrać:

- **Wypadek / Accident** - zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w



przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:

a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
- bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego, z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń silnika, w przypadku kiedy uszkodzenie ogranicza się do samego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, paneli, klap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małych wgnieceń lub dziur) lub niewielkich uszkodzeń łopat wirnika nośnego, łopat wirnika ogonowego, podwozia oraz tych spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora); lub

c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony.

- **Poważny Incydent / Serious incident** - oznacza incydent obejmujący okoliczności wskazujące, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, związany z eksploatacją statku powietrznego oraz który, w przypadku załogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.
- **Incydent / Incident** - zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.
- **Ważny Incydent / Major Incident – ATM** – Incydent, w którym bezpieczeństwo mogło zostać zagrożone poprzez doprowadzenie do bliskiej kolizji statków powietrznych, kolizji z ziemią lub przeszkodami. Ocena incydentu z wykorzystaniem procesu klasyfikacji ryzyka wykazała, że incydent ten mógł wygenerować poważniejszą sytuację.
- **Znaczący Incydent / Insignificant Incident – ATM** – Incydent, w którym mogłoby dojść do wypadku, poważnego incydentu lub głównego incydentu, gdyby ryzyko nie było zarządzane z zachowaniem marginesów bezpieczeństwa lub jeśli w pobliżu znajdowałby się inny statek powietrzny albo pojazd.
- **Zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo / Occurrence without Safety effect** – zdarzenie, które nie



ma znaczenia dla bezpieczeństwa.

- **Obserwacja / Observation** - Obserwacja potencjalnego problemu lub zagrożenia bezpieczeństwa, które, jeśli nie zostanie naprawione, może spowodować lub spowodowało incydent.
- **Zdarzenie bez zamiaru wykonania lotu / Occurrence with No Flight Intended** – zdarzenie, podczas którego nie był zamierzony lot.
- **Klasyfikacja zdarzenia nie została ustalona (Nieokreślone) / Not determined** - Klasa zdarzenia nie została określona.
- **Zagrożenie** - warunki lub obiekt mające potencjał spowodowania lub przyczynienia się do zaistnienia incydentu lub wypadku lotniczego, ICAO Doc 9859.

G4. Kategoria zdarzenia  – pole zawiera zestaw terminów używanych przez ICAO w celu kategoryzacji zdarzeń lotniczych oraz umożliwienia analizy trendów bezpieczeństwa w tych kategoriach (pole wielokrotnego wyboru).

Są zdarzenia, dla których przypisana będzie jedynie jedna kategoria, np. BIRD.

Natomiast warto zwrócić uwagę na to, że jest wiele zdarzeń, gdzie należy wybrać dwie lub więcej kategorii.

4. Kategoria zdarzenia / Occurrence category:

Wybierz...
ADRM: Aerodrome
AMAN: Abrupt maneuver
ARC: Abnormal Runway Contact
ATM: ATM/CNS
BIRD: Birdstrike
CABIN: Cabin safety events
CFIT: Controlled flight into or toward terrain
CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing
EVAC:Evacuation
EXTL: External load related occurrences
F-NI: Fire / smoke (non-impact)
F-POST: Fire / smoke (post impact)
FUEL: Fuel related
GCOL: Ground Collision
GTOW: Glider towing related events
ICE: Icing
LALT: Low altitude operations
LOC-G: Loss of control - ground



Podręcznik kategorii zdarzeń lotniczych jest dostępny w języku polskim pod linkiem:

https://ulc.gov.pl/download/bezpieczenstow_lotow/podrecznik_occurrence_category.pdf

Podręcznik kategorii zdarzeń jest również dołączony w formie załącznika na końcu instrukcji.

G5. Faza wykrycia - należy wskazać fazę lotu, w której wykryto wystąpienie zdarzenia, nie zaś fazę, w której wystąpiło, np. *podczas startu ptak uderzył w skrzydło samolotu, co zostało wykryte po wylądowaniu* - wówczas nie zaznaczamy fazy Post-Impact, tylko Take-Off.

5. Faza wykrycia / Detection phase :

Wybierz...

Manufacturing

Scheduled Maintenance

Non-scheduled Maintenance

Standing

Taxi

Take-Off

Enroute

Approach

Landing

Maneuvering

Post-Impact

Other

Events

G6. Rodzaj przypadku  - należy przedstawić zdarzenie lotnicze w postaci sekwencji zdarzeń w porządku chronologicznym (czyli - co się stało? jak? i dlaczego?) – jest to pole 4 poziome (screen poniżej):



6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Wybierz...	▼
Consequential Events	
Equipment	
Operational	
Personnel	
Organisational	
Any Other Events	
Unknown	

I poziom – w tym miejscu wybieramy, z której kategorii jest nasze zdarzenie, np. zdarzenie techniczne będzie w kategorii EQUIPMENT. (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Consequential Events	
Consequential Events	×
Wybierz...	▼
Damage and Injuries Events	
Flight Operations Outcome Events	

II poziom – Wynik zdarzenia obejmującego uszkodzenie statku powietrznego lub obrażenia osób (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Consequential Events - Damage and Injuries Events	
Consequential Events	×
Damage and Injuries Events	×
Wybierz...	▼
Damage to Aircraft	
Medical and Injury	

III poziom – Zdarzenie obejmujące ogólnie uszkodzenie statku powietrznego, obrażenia osobom uszkodzenie infrastruktury lub sprzętu naziemnego (screen poniżej):



6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Consequential Events - Damage and Injuries Events - Damage to Aircraft

Consequential Events	x
Damage and Injuries Events	x
Damage to Aircraft	x
Wybierz...	o
Aircraft Crash/ Impact Damage	
Aircraft Sank in Water	
Birdstrike or Wildlife Strike Damage	
Collision Damage	
Electrical Static Discharge	
FOD Damage	
Ground Resonance Damage	
Hail Damage	
Lightning Strike Damage	
Loose/ Shed Aircraft Structure/ Component Damage	
Over-Stress Damage	
Post Crash Fire	
Propeller/ Rotor Strike	
Propeller/ Rotor/ Jet Blast Damage	
Sank Through Surface	
Turbulence Damage	

IV poziom (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Consequential Events - Damage and Injuries Events - Damage to Aircraft - Aircraft Crash/ Impact Damage

Consequential Events	x
Damage and Injuries Events	x
Damage to Aircraft	x
Aircraft Crash/ Impact Damage	x

Analogicznie stosujemy powyższe zasady także do innych przypadków:

I poziom (screen poniżej):



6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment	
Equipment	x
Wybierz...	▼
Aerodrome and ATM Equipment	
Aircraft General Explosions / Fire/ Fumes / Smoke Outcome Events	
0100 Aircraft Performance	
0700 Lifting and Shoring	
0800 Levelling and Weighting	
0900 Towing & Taxiing Equipment	
1000 Parking & Mooring	
1100 Placards and Markings	
1400 Miscellaneous Hardware (Hoses/ Connectors etc)	
1800 Helicopter Vibration / Noise Analysis	
2100 Air Conditioning & Pressurization System	
2200 Autoflight System	
2300 Communication System	

II poziom (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment - Aerodrome and ATM Equipment	
Equipment	x
Aerodrome and ATM Equipment	x
Wybierz...	▼
Aerodrome and ATC Support Systems	
Aerodrome and ATM Communications Equipment	
Aerodrome and ATM Power Systems	
Aerodrome Ground Support Equipment - Other	
Aerodrome Lighting	
Aerodrome Marking	
Aerodrome Signs	
Aerodrome Surfaces	
ATM Flight Data Processing Equipment	
ATM HMI and Support Systems	
ATM Navigational Equipment	

III poziom (screen poniżej):



6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment - Aerodrome and ATM Equipment - Aerodrome and ATC Support Systems	
Equipment	x
Aerodrome and ATM Equipment	x
Aerodrome and ATC Support Systems	x
Wybierz...	▼
ASDE/ AMASS Corruption	
ASDE/ AMASS Failure	
ASMCGS Corruption	
ASMCGS Failure	
ATC Lighting Panel Failure	
DME Failure	
Glideslope Failure	
ILS Failure	
Localiser Failure	
Marker Beacon Failure	

IV poziom (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment - Aerodrome and ATM Equipment - Aerodrome and ATC Support Systems - ASDE/ AMASS Corruption	
Equipment	x
Aerodrome and ATM Equipment	x
Aerodrome and ATC Support Systems	x
ASDE/ AMASS Corruption	x

Aby zobrazować to na przykładzie:

jeśli „Po wylądowaniu stwierdzono, że z dolnej osłony silnika wycieka olej”, wówczas sekwencję zdarzeń wybieramy następująco:

I poziom (screen poniżej):



6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment	
Equipment	x
Wybierz...	✓
Aerodrome and ATM Equipment	
Aircraft General Explosions / Fire/ Fumes / Smoke Outcome Events	
0100 Aircraft Performance	
0700 Lifting and Shoring	
0800 Levelling and Weighting	
0900 Towing & Taxiing Equipment	
1000 Parking & Mooring	
1100 Placards and Markings	
1400 Miscellaneous Hardware (Hoses/ Connectors etc)	
1800 Helicopter Vibration / Noise Analysis	
2100 Air Conditioning & Pressurization System	
2200 Autoflight System	
2300 Communication System	
2400 Electrical Power System	
2500 Cabin Equipment/ Furnishing	
2600 Fire Protection System	

II poziom (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment - 7900 Engine Oil System	
Equipment	x
7900 Engine Oil System	x
Wybierz...	✓
7910 Engine Oil Storage	
7920 Engine Oil Distribution System	
7930 Engine Oil Indicating System	

III poziom (screen poniżej):



6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment - 7900 Engine Oil System - 7910 Engine Oil Storage

Equipment	x
7900 Engine Oil System	x
7910 Engine Oil Storage	x
Wybierz...	▼
Engine Oil Storage Corrosion	
Engine Oil Storage Cracking	
Engine Oil Storage Damage	
Engine Oil Storage Leak	

IV poziom (screen poniżej):

6. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

Equipment - 7900 Engine Oil System - 7910 Engine Oil Storage - Engine Oil Storage Leak

Equipment	x
7900 Engine Oil System	x
7910 Engine Oil Storage	x
Engine Oil Storage Leak	x

Uwaga: Często tworząc eventy zatrzymujemy się jedynie na II lub III poziomie – ważne, aby wybrane eventy zgadzały się z treścią zgłoszenia.

G7. Faza - należy podać fazę lotu, w której doszło do zaistnienia zdarzenia – jest to pole 3 poziomowe. W pierwszej kolejności należy zaznaczyć rodzaj statku powietrznego (screen poniżej):

7. Faza / Phase :

Wybierz...	▼
Powered Fixed-wing aircraft	
Helicopter	
Sailplane/Glider	
Hang/Para-glider	
Balloon	
Parachuting	
Maintenance phases	
Unknown aircraft category	



Następnie fazę lotu oraz jej uszczegółowienie (screen poniżej):

I poziom (screen poniżej):

7. Faza / Phase :

Powered Fixed-wing aircraft	
Powered Fixed-wing aircraft	x
Wybierz...	✓
Standing	
Tow	
Taxi	
Take-off	
En-route	
Manoeuvring	
Approach	
Landing	
Post-impact	
Unknown	

II poziom (screen poniżej):

7. Faza / Phase :

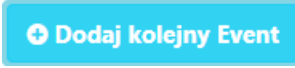
Powered Fixed-wing aircraft - Standing	
Powered Fixed-wing aircraft	x
Standing	x
Wybierz...	✓
Standing : Engine(s) Not Operating	
Standing : Engine(s) Start-up	
Standing : Engine(s) Run-up	
Standing : Engine(s) Operating	
Standing : Engine(s) Shut Down	
Standing : Other	

III poziom (screen poniżej):

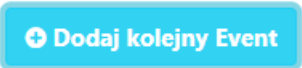


7. Faza / Phase :

Powered Fixed-wing aircraft - Standing - Standing : Engine(s) Not Operating	
Powered Fixed-wing aircraft	×
Standing	×
Standing : Engine(s) Not Operating	×

W sytuacji, gdy chcemy dodać kolejny event, należy kliknąć w ikonę , jeśli natomiast chcemy usunąć dany event, wystarczy kliknąć w ikonę  (screen poniżej):

61. Rodzaj przypadku / Event/Event type ** :

 Dodaj kolejny Event

 Usuń Event

W ten sposób układa się chronologicznie sekwencja zdarzeń, która doprowadziła do tzw. top eventu.

Ryzyko / Risk

G8. Klasyfikacja ryzyka ** - wewnętrzna klasyfikacja ryzyka organizacji raportującej, zgodnie z przyjętą w danej organizacji metodologią.

G9. Wymaga dodatkowych działań – należy określić czy wystąpienie zdarzenia lotniczego wymaga podjęcia przez organizację dodatkowych działań - pole do wyboru „TAK” lub „NIE”. Jeśli są podejmowane działania następcze (zapobiegawcze, korygujące lub naprawcze) to organizacja wybiera wartość „TAK”.

9. Wymaga dodatkowych działań / Additional Action :

TAK
NIE

G10. Analiza / Uzupełnienia – należy zamieścić analizę zdarzenia.

G11. Działania łagodzące ryzyko – należy opisać szczegóły dotyczące działań zapobiegawczych, korygujących lub naprawczych zaproponowanych/wykonanych w celu ograniczenia ryzyka z pola G8.

G12. Wnioski – należy wpisać szczegółowe informacje na temat wniosków dla organizacji.

G13. Załączniki Organizacji – można dołączyć pliki w formacie PDF, Word, Excel, itp.

Po dokonaniu zgłoszenia przez organizację, w „Historii zgłoszeń”, w szczegółach danego zgłoszenia będą widoczne dla organizacji dwa pola tylko do odczytu:

G14. Ryzyko zatwierdzone przez właściwy organ - z wartościami „TAK”/”NIE”.

G.15 Właściwy organ — uwagi. Zawiera uwagi do wpisów w polach Grupy G.



16. Grupa H - Techniczne

H - Techniczne / Technical

Obsługa Statku Powietrznego / Aircraft Maintenance

1. Całkowity czas nalogu statku powietrznego / Aircraft total time :

2. Całkowita ilość cykli statku powietrznego / Total cycles a/c :

(1) Części / Komponenty / Part/Component/System information

3. Nazwa części / Part name :

4. Numer partii części/komponentu / Part number :

5. Numer seryjny części/komponentu / Serial number :

6. Producent / Part Manufacturer :

7. Numer ATA / ATA chapter number :

8. Całkowity czas nalogu / Time Manufacturing :

9. Całkowity czas nalogu od remontu / Time Overhaul :

10. Całkowity czas nalogu od przeglądu / Time Inspection :

11. Całkowita liczba cykli od daty produkcji / Cycles Manufacturing :

12. Całkowita liczba cykli od remontu / Cycles Overhaul :

13. Całkowita liczba cykli od przeglądu / Cycles Inspection :

14. Data produkcji / Date Manufacturing :

15. Data od remontu / Date Overhaul :

16. Data przeglądu / Date Inspection :

[Dodaj kolejną Część](#)

H1. Całkowity czas nalogu statku powietrznego – należy wpisać całkowity czas nalogu (w godzinach).

H2. Całkowita ilość cykli statku powietrznego – należy wpisać liczbę cykli eksploatacyjnych statku powietrznego.

UWAGA:

Należy zwrócić uwagę, że Formularz H składa się z 3 podgrup:

- części / komponenty
- silnik
- śmigło

W zależności od zgłaszanych usterek należy pamiętać o uzupełnieniu właściwej podgrupy dla zgłaszanej usterki.

(1) Części / Komponenty / Part/Component/System information



H3. Nazwa części

H4. Nr partii części/komponentu

H5. Nr seryjny części/komponentu

H6. Producent – możliwość wyboru z rozwijanej listy, w przypadku braku danego producenta na liście, wybieramy opcję OTHER, bądź jeżeli jest nieznany – UNKNOWN (screen poniżej):

6. Producent / Part Manufacturer :

Wybierz...

- AB Aircontainer A.C.
- ACEP - Advanced Composites Engineering + Production GmbH
- Acro Aircraft Seating Ltd
- ACSS - Aviation Communication & Surveillance Systems, LLC
- AeMaC (Aircraft Equipment Maintenance and Consulting)
- Aerazur
- Aero Net
- AeroAntenna Technology, Inc.
- Aerobox Composite Structures
- Aerodata AG
- Aerodyne Research
- Aeropack S.A.
- Aerosila
- AFDS 3
- Air Précision SAS

H7. Numer ATA – 2 poziomowe pole wyboru.

1 poziom (screen poniżej):



7. Numer ATA / ATA chapter number :

Wybierz...	⌵
0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	
0600 DIMENSIONS AND AREAS	
0700 Lifting and shoring	
0800 Leveling and weighting	
0900 Towing and taxiing	
1000 Parking, mooring, storage and return to service	
1100 Placards and markings	
1200 Liquid servicing	
1400 Miscellaneous hardware	
1800 Helicopter vibration analysis	
2000 STANDARD PRACTICES-AIRFRAME	
2100 Air conditioning system	
2200 Autoflight system	
2300 Communications system	
2400 Electrical power system	

II poziom (screen poniżej):

7. Numer ATA / ATA chapter number :

0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	
0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	✕
Wybierz...	⌵
0510 Time Limits	
0520 Scheduled Maintenance Checks	
0550 Unscheduled Maintenance checks	

H8. Całkowity czas nalogu

H9. Całkowity czas nalogu od remontu

H10. Całkowity czas nalogu od przeglądu

H11. Całkowita liczba cykli od daty produkcji

H12. Całkowita liczba cykli od remontu

H13. Całkowita liczba cykli od przeglądu

H14. Data produkcji

H15. Data od remontu

H16. Data przeglądu



UWAGA: Jeżeli chcemy dodać kolejną część / komponent do opisu, należy kliknąć

 **Dodaj kolejną Część**

pod formularzem w podgrupie „Części / komponenty” (screen poniżej):

(1) Części / Komponenty / Part/Component/System information

3. Nazwa części / Part name :

4. Nr seryjny części / Part serial :

5. Nr seryjny komponentu / Part number :

6. Producent / Part Manufacturer :

7. Numer ATA / ATA chapter number :

8. Całkowity czas nalotu / Time Manufacturing :

9. Całkowity czas nalotu od remontu / Time Overhaul :

10. Całkowity czas nalotu od przeglądu / Time Inspection :

11. Całkowita liczba cykli od daty produkcji / Cycles Manufacturing :

12. Całkowita liczba cykli od remontu / Cycles Overhaul :

13. Całkowita liczba cykli od przeglądu / Cycles Inspection :

14. Data produkcji / Date Manufacturing :

15. Data od remontu / Date Overhaul :

16. Data przeglądu / Date Inspection :

 **Dodaj kolejną Część**

(1) Silnik / Engine information

H17. Pozycja silnika licząc od lewej

H18. Numer seryjny silnika

H19. Producent – możliwość wyboru z rozwijanej listy, w przypadku braku danego producenta na liście, wybieramy opcję OTHER, bądź jeżeli jest nieznany – UNKNOWN.



19. Producent / Model / Manufacturer/model :

Wybierz...
AERONCA
AEROPRAG
ALLIED SIGNAL
ALLISON USA
ALVIS
ARMSTRONG SIDDELEY
AVIA
BMW/RR
BOMBARDIER ROTAX
BRISTOL
CFE COMPANY
CFM INTERNATIONAL
CHAROMSKY
CONTINENTAL (TELEDYNE) USA
CURTISS-WRIGHT

H20. Numer ATA – 2 poziomowe pole wyboru.

1 poziom (screen poniżej):

20. Numer ATA / ATA chapter involved :

Wybierz...
0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS
0600 DIMENSIONS AND AREAS
0700 Lifting and shoring
0800 Leveling and weighting
0900 Towing and taxiing
1000 Parking, mooring, storage and return to service
1100 Placards and markings
1200 Liquid servicing
1400 Miscellaneous hardware
1800 Helicopter vibration analysis
2000 STANDARD PRACTICES-AIRFRAME
2100 Air conditioning system
2200 Autoflight system
2300 Communications system
2400 Electrical power system



II poziom (screen poniżej):

20. Numer ATA / ATA chapter involved :

0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	
0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	X
Wybierz...	✓
0510 Time Limits	
0520 Scheduled Maintenance Checks	
0550 Unscheduled Maintenance checks	

H21. Charakter usterki – należy wybrać z listy wyboru:

21. Charakter usterki / Nature of involvement:

Wybierz...	✓
Pożar	
Wyłączenie - Fire Warning	
Wyłączenie - Temperatura	
Wyłączenie - Wibracje	
Wyłączenie - Inne	
Usterka	
Nieznane	

H22. Efekt usterki

H23. Całkowity czas nalotu

H24. Całkowity czas nalotu od remontu

H25. Całkowity czas nalotu od daty przeglądu

H26. Całkowita liczba cykli od daty produkcji

H27. Całkowita liczba cykli od remontu

H28. Całkowita liczba cykli od przeglądu

H29. Data produkcji

H30. Data od remontu

H31. Data przeglądu



UWAGA: Jeżeli chcemy dodać kolejny silnik do opisu, należy kliknąć pod formularzem w podgrupie „Silnik” (screen poniżej):

[+ Dodaj kolejny Silnik](#)

(1) Silnik / Engine information

17. Pozycja silnika licząc od lewej / Engine Position :

18. Numer seryjny silnika / Engine Serial number :

19. Producent / Model / Manufacturer/model :

20. Numer ATA / ATA chapter involved :

21. Charakter usterki / Nature of involvement :

22. Efekt usterki / Hazardous engine effect :

23. Całkowity czas nalotu / Time Manufacturing :

24. Całkowity czas nalotu od remontu / Time Overhaul :

25. Całkowity czas nalotu od daty przeglądu / Time Inspection :

26. Całkowita liczba cykli od daty produkcji / Cycles Manufacturing :

27. Całkowita liczba cykli od remontu / Cycles Overhaul :

28. Całkowita liczba cykli od przeglądu / Cycles Inspection :

29. Data produkcji / Date Manufacturing :

30. Data od remontu / Date Overhaul :

31. Data przeglądu / Date Inspection :

[+ Dodaj kolejny Silnik](#)



(1) Śmigło / Propeller information

H32. Pozycja śmigła licząc od lewej

H33. Numer seryjny

H34. Producent / Model - należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

34. Producent / Model / Manufacturer/model :

Wybierz...
ADVANCE RATIO DESIGN CO
AEROCOMPOSITE CO
AIRFORCE
ARROWPROP CO
AUTERROTECH
AVIA HAMILTON STANDARD AVIATION LTD
AVIATION PROPELLERS INC
DART AERO ACESSORIES INC
DOWTY AEROSPACE PROPELLERS
DOWTY PROPELLERS
EVRA
GENERAL NUCLEONICS INC
HALTER UAV PROPELLERS
HAMILTON STANDARD
HARTZELL PROPELLERS AND CO

H35. Numer ATA – 2 poziomowe pole wyboru.

I poziom (screen poniżej):

35. Numer ATA / ATA chapter involved :

Wybierz...
0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS
0600 DIMENSIONS AND AREAS
0700 Lifting and shoring
0800 Leveling and weighting
0900 Towing and taxiing
1000 Parking, mooring, storage and return to service
1100 Placards and markings
1200 Liquid servicing
1400 Miscellaneous hardware
1800 Helicopter vibration analysis
2000 STANDARD PRACTICES-AIRFRAME
2100 Air conditioning system
2200 Autoflight system
2300 Communications system
2400 Electrical power system



II poziom (screen poniżej):

35. Numer ATA / ATA chapter involved :

0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	
0500 TIME LIMITS/MAINTENANCE CHECKS	X
Wybierz...	✓
0510 Time Limits	
0520 Scheduled Maintenance Checks	
0550 Unscheduled Maintenance checks	

H36. Charakter usterki – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

36. Charakter usterki / Nature of involvement :

Wybierz...	✓
Pożar	
Wyłączenie - Fire Warning	
Wyłączenie - Temperatura	
Wyłączenie - Wibracje	
Wyłączenie - Inne	
Usterka	
Nieznane	

H37. Efekt usterki

H38. Całkowity czas nalotu

H39. Całkowity czas nalotu od remontu

H40. Całkowity czas nalotu od przeglądu

H41. Całkowita liczba cykli od daty produkcji

H42. Całkowita liczba cykli od remontu

H43. Całkowita liczba cykli od przeglądu

H44. Data produkcji

H45. Data od remontu

H46. Data przeglądu



UWAGA: Jeżeli chcemy dodać kolejne śmigło do opisu, należy kliknąć pod formularzem w podgrupie „Śmigło” (screen poniżej):

[+ Dodaj kolejne Śmigło](#)

(1) Śmigło / Propeller information

32. Pozycja śmigła licząc od lewej / Propeller Position :

33. Numer seryjny / Propeller Serial number :

34. Producent / Model / Manufacturer/model :

35. Numer ATA / ATA chapter involved :

36. Charakter usterki / Nature of involvement :

37. Efekt usterki / Hazardous propeller effect :

38. Całkowity czas nalotu / Time Manufacturing :

39. Całkowity czas nalotu od remontu / Time Overhaul :

40. Całkowity czas nalotu od przeglądu / Time Inspection :

41. Całkowita liczba cykli od daty produkcji / Cycles Manufacturing :

42. Całkowita liczba cykli od remontu / Cycles Overhaul :

43. Całkowita liczba cykli od przeglądu / Cycles Inspection :

44. Data produkcji / Date Manufacturing :

45. Data od remontu / Date Overhaul :

46. Data przeglądu / Date Inspection :

[+ Dodaj kolejne Śmigło](#)





17. Grupa I – Zderzenie z ptakami / zwierzętami

I - Zderzenie z ptakami / zwierzętami / Bird/wildlife strike

1. Podzespoły uderzone / Parts struck :	2. Podzespoły zniszczone / Parts damaged :
Wybierz...	Wybierz...
3. Ptaki / Zwierzęta zaobserwowane / Birds/wildlife seen :	4. Ptaki / Zwierzęta uderzone / Birds/wildlife struck :
Wybierz...	Wybierz...
5. Rozmiar ptaka (zwierzęcia) / Bird (wildlife) size :	6. Czy pilot został ostrzeżony o ptakach (zwierzętach) / Pilot advised of birds (wildlife) :
Wybierz...	Wybierz...
7. Nazwa gatunku / Species name :	8. Potwierdzenie zderzenia / Birdstrike confirmation ** :
	Wybierz...

Pola formularza oznaczone ikoną  są obowiązkowe do wypełnienia.

I1. Podzespoły uderzone – należy wybrać z listy wyboru (możliwość wybrania wielu opcji screen poniżej):

1. Podzespoły uderzone / Parts struck:

Osłona radaru

Przednia owiewka

Nos z wyjątkiem osłony radaru i przedniej owiewki

Silnik 1

Silnik 2

Silnik 3

Silnik 4

Śmigło

Skrzydło

Wirnik

Kadłub

Podwozie

Ogon

Światła

Inne



I2. Podzespoły zniszczone – należy wybrać z listy wyboru (możliwość wybrania wielu opcji – screen poniżej):

Wybierz...
Ośłona radaru
Przednia owiewka
Nos z wyjątkiem osłony radaru i przedniej owiewki
Silnik 1
Silnik 2
Silnik 3
Silnik 4
Śmigło
Skrzydło
Wirnik
Kadłub
Podwozie
Ogon
Światła
Inne

I3. Ptaki / Zwierzęta zaobserwowane – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

3. Ptaki / Zwierzęta zaobserwowane / Birds/wildlife seen:

Wybierz...
1
2-10
11-100
więcej
nieznana



14. Ptaki / Zwierzęta uderzone – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

4. Ptaki / Zwierzęta uderzone / Birds/wildlife struck:

Wybierz...	▼
1	
2-10	
11-100	
więcej	
nieznana	

15. Rozmiar ptaka (zwierzęcia) – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

5. Rozmiar ptaka (zwierzęcia) / Bird (wildlife)size:

Wybierz...	▼
Mały	
Średni	
Duży	
Nieznany	

16. Czy pilot został ostrzeżony o ptakach (zwierzętach) – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

6. Czy pilot został ostrzeżony o ptakach (zwierzętach) / Pilot advised of birds (wildlife):

Wybierz...	▼
Tak	
Nie	
Nieznane	

17. Opis gatunku – należy wpisać gatunek ptaka / zwierzęcia występującego w zdarzeniu.

18. Potwierdzenie zderzenia ** – w tym polu potwierdzamy, czy zderzenie faktycznie miało miejsce, czy istnieje tylko jego podejrzenie, odpowiednio wybierając z listy (screen poniżej):

8. Potwierdzenie zderzenia / Birdstrike confirmation ** :

Wybierz...	▼
Potwierdzone	
Niepotwierdzone	
Nie ustalono	



18. Grupa J – Niebezpieczne zbliżenie

J - Niebezpieczne zbliżenie / Airprox

Separacja Statków Powietrznych / Aircraft Separation

1. Horizontal rel mvnt / Horizontal rel mvnt :

Wybierz...

2. Wojskowy Statek Powietrzny - Zaangażowany / Military a/c involved :

Wybierz...

3. Rate of closure(kt) / Rate of closure :

Odległości / Distances

4. Min. pozioma nakazana (NM) / Minimal Horizontal Prescribed :

5. Min. pozioma nagrana (NM) / Minimal Horizontal Recorded :

6. Min. pozioma szacowana (NM) / Minimal Horizontal Estimated :

7. Min. pionowa nakazana (ft.) / Minimal Vertical Prescribed :

8. Min. pionowa nagrana (ft.) / Minimal Vertical Recorded :

9. Min. pionowa szacowana (ft.) / Minimal Vertical Estimated :

Statek Powietrzny nr 1 / Aircraft Not

10. Znak wywoławczy / Call Sign :

11. Czy widział 2-gi statek powietrzny / Other A/C seen :

Wybierz...

12. Jakość informacji o ruchu / Traffic info quality :

Wybierz...

13. Profil separacji pionowej / Vertical Profile of Separation :

Wybierz...

14. Wysokość (ft) / Height/Altitude :

15. Działania zapobiegawcze statku powietrznego / A/C Avoiding action :

Wybierz...

16. Redukcja ryzyka / Risk reduction A/C :

Wybierz...

17. Działania ATM / ATM Action :

Wybierz...

18. Rodzaj RA / RA Type :

Wybierz...

19. Działania pilota na RA / Pilot response to RA :

Wybierz...

20. Ocena informacji RA / RA Classification :

Wybierz...

Separacja Statków Powietrznych / Aircraft Separation

Separacja Statków Powietrznych / Aircraft Separation

1. Horizontal rel mvnt / Horizontal rel mvnt :

Wybierz...

2. Wojskowy Statek Powietrzny - Zaangażowany / Military a/c involved :

Wybierz...

3. Rate of closure(kt) / Rate of closure :

J1. Horizontal rel mvnt – informacja na temat torów lotu statków powietrznych podczas utraty separacji. Należy wybrać z listy (screen poniżej):



1. Horizontal rel mvnt / Horizontal rel mvnt :

Wybierz...	▼
Converging Tracks	
Crossing Tracks	
Parallel Tracks	
Same Tracks	
Diverging Tracks	
Reciprocal Tracks	
Unknown	

Converging Tracks – tory lotu statków powietrznych były zbieżne.

Crossing Tracks - tory lotu statków powietrznych były przecinające się.

Parallel Tracks – tory lotu statków powietrznych były równoległe.

Same Tracks – tory lotu statków powietrznych były takie same.

Diverging Tracks – tory lotu statków powietrznych były rozbieżne.

Reciprocal Tracks – tory lotu statków powietrznych były przeciwne.

Unknown - tory lotu statków powietrznych były nieznane.

J2. Wojskowy Statek Powietrzny - Zaangażowany - należy wybrać z listy (screen poniżej):

2. Wojskowy Statek Powietrzny - Zaangażowany / Military a/c involved:

Wybierz...	▼
Tak	
Nie	
Nieznane	

J3. Rate of closure (kt) – prędkość zbliżania się pomiędzy statkami powietrznymi zaangażowanymi w utracie separacji. Należy podać wartość w węzłach.



Odległości / Distances

Odległości / Distances

4. Min. pozioma nakazana (NM) / Minimal Horizontal Prescribed :

5. Min. pozioma nagrana (NM) / Minimal Horizontal Recorded :

6. Min. pozioma szacowana (NM) / Minimal Horizontal Estimated :

7. Min. pionowa nakazana (ft.) / Minimal Vertical Prescribed :

8. Min. pionowa nagrana (ft.) / Minimal Vertical Recorded :

9. Min. pionowa szacowana (ft.) / Minimal Vertical Estimated :

J4. Min. pozioma nakazana (NM) – należy podać minimalne wymagane wartości separacji poziomej (w milach morskich NM).

J5. Min. pozioma nagrana (NM) – należy podać minimalną zarejestrowaną wartość separacji poziomej (w milach morskich NM).

J6. Min. pozioma szacowana (NM) – należy podać minimalną szacowaną/przewidywaną wartość separacji poziomej (w milach morskich NM).

J7. Min. pionowa nakazana (ft) - należy podać minimalną wymaganą wartość separacji pionowej (w stopach ft).

J8. Min. pionowa nagrana (ft) – należy podać minimalną zarejestrowaną wartość separacji pionowej (w stopach ft).

J9. Min. pionowa szacowana (ft) – należy podać minimalną szacowaną/przewidywaną wartość separacji pionowej (w stopach ft).

Statek Powietrzny nr 1 / Aircraft No1

J10. Znak wywoławczy – należy wpisać znak wywoławczy samolotu.

J11. Czy widział 2-gi statek powietrzny – należy wpisać informację czy załoga statku powietrznego nr 1 widziała drugi statek zaangażowany w utratę separacji. Należy wybrać z listy (screen poniżej):

11. Czy widział 2-gi statek powietrzny / Other A/C seen:

Wybierz...	▼
Tak	
Nie	
Źle zidentyfikował	
Nieznane	



J12. Jakość informacji o ruchu – należy wybrać z listy:

12. Jakość informacji o ruchu / Traffic info quality:

Wybierz...	▼
Brak informacji	
Kompletna informacja	
Niekompletna informacja	
Nieprawidłowa informacja	
Spóźniona informacja	
Nieznane	

J13. Profil separacji pionowej – należy wybrać z listy pionowy profil lotu statku powietrznego, który brał udział w utracie separacji.

13. Profil separacji pionowej / Vertical Profile of Separation:

Wybierz...	▼
Lot poziomy	
Wznoszenie	
Zniżanie	
Nieznane	

J14. Wysokość (ft) – wysokość, na której wystąpiła utrata separacji. Należy podać w stopach (ft).

J15. Działania zapobiegawcze statku powietrznego – informacja, czy załoga statku powietrznego podjęła jakiegokolwiek działania w celu uniknięcia utraty separacji. Należy wybrać z listy (screen poniżej):



15. Działania zapobiegawcze statku powietrznego / A/C

Avoiding action:

Wybierz...	▼
Podjęte	
Podejmowane	
Niewsytańczające	
Spóźnione	
Żadne	
Nieznane	

J16. Redukcja ryzyka – informacja, czy w wyniku podjętych działań ryzyko zostało zredukowane. Należy wybrać z listy (screen poniżej):

16. Redukcja ryzyka / Risk reduction A/C:

Wybierz...	▼
Skuteczna	
Nieskuteczna	
Nieznana	

J17. Działania ATM – informacja odnośnie działania służb ATM w celu uniknięcia utraty separacji. Należy wybrać z listy (screen poniżej):

17. Działania ATM / ATM Action:

Wybierz...	▼
Podjęte	
Podejmowane	
Niewsytańczające	
Spóźnione	
Żadne	
Nieznane	



J18. Rodzaj RA – informacja odnośnie zalecanego działania – porady wygenerowanej przez system TCAS. Należy wybrać z listy (screen poniżej):

18. Rodzaj RA / RA Type:

Wybierz...	✓
Climb	
Descend	
Crossing	
Reversal	
Increase	
Reduce - Adjust	
Maintain Vertical Speed	
Monitor Vertical Speed	
Unknown	

J19. Działania pilota na RA – reakcja załogi na wskazania RA/podjęte działania. Należy wybrać z listy (screen poniżej):

19. Działania pilota na RA / Pilot response to RA:

Wybierz...	✓
Wznoszenie	
Zniżanie	
Skręt	
Brak	
Nie była wymagana	
Reduction Vertical Rate	



J20. Ocena informacji RA – ocena wskazania RA skierowanego do załogi w celu utrzymania separacji. Należy wybrać z listy (screen poniżej):

20. Ocena informacji RA / RA Classification:

Wybierz...	▼
Przydatna	
Błędna	
Niepotrzebna	
Nie do oceny	
Nie miała sensu	

UWAGA: Atrybuty od J.21. do J.31 należy zastosować jak powyżej jednak adekwatnie dla statku powietrznego nr 2 (screen poniżej):

Statek Powietrzny nr 2 / Aircraft No2

21. Znak wywoławczy / Call Sign :

22. Czy widział 2-gi statek powietrzny / Other A/C seen :

Wybierz...	▼
------------	---

23. Jakość informacji o ruchu / Traffic info quality :

Wybierz...	▼
------------	---

24. Profil separacji pionowej / Vertical Profile of Separation :

Wybierz...	▼
------------	---

25. Wysokość (ft) / Height/Altitude :

26. Działania zapobiegawcze statku powietrznego / A/C Avoiding action :

Wybierz...	▼
------------	---

27. Redukcja ryzyka / Risk reduction A/C :

Wybierz...	▼
------------	---

28. Działania ATM / ATM Action :

Wybierz...	▼
------------	---

29. Rodzaj RA / RA Type :

Wybierz...	▼
------------	---

30. Działania pilota na RA / Pilot response to RA :

Wybierz...	▼
------------	---

31. Ocena Informacji RA / RA Classification :

Wybierz...	▼
------------	---



19. Grupa K – Materiały niebezpieczne

K - Materiały niebezpieczne / Dangerous goods	
1. Materiał niebezpieczny / Dangerous good: Wybierz...	2. Miejsce pochodzenia towaru / Origin of goods :
3. Nazwa Spedytora / Agent / Pasażera / Nadawcy / Shipper name : W przypadku pasażera nie wpisujemy danych osobowych. Wpisujemy słowo „Pasażer”	4. List przewozowy / Air Waybill / Consignment :
5. Podstawowe ryzyko / Basic risk: Wybierz...	6. Dodatkowe ryzyko / Subsidiary Risk: Wybierz...
7. Liczba opakowań / Total Number of Packages : 	8. Rodzaj opakowania wewnętrznego / Type inner Packaging: Wybierz...
9. Liczba opakowań wewnętrznych / Number inner Packages : 	10. Pojemność opakowania wewnętrznego / Quantity per inner Pack :
11. Rodzaj opakowania zewnętrznego / Type of Outer Packaging: Wybierz...	12. Packing Group / Packing Group / Class 7: Wybierz...

K1. Materiał niebezpieczny – należy wpisać nazwę materiału niebezpiecznego oraz jego numer wg UN.

K2. Miejsce pochodzenia towaru – należy wpisać pochodzenie materiału niebezpiecznego.

K3. Nazwa Spedytora / Agent / Pasażera / Nadawcy - należy wpisać nazwę spedytora/agenta/pasażera lub nadawcy, który nadaje towar. **W przypadku pasażera nie wpisujemy danych osobowych, tylko słowo „Pasażer”.**

K4. List przewozowy – należy wpisać numer listu przewozowego.

K5. Podstawowe ryzyko – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

5. Podstawowe ryzyko / Basic risk:

Wybierz...
Gazy Łatwopalne
Płyny Łatwopalne
Ciała stałe Łatwopalne Samoreaktywne - Materiały Wybuchowe
Samozapalne Materiały
Materiały Niebezpieczne - Gdy Mokre
Materiały Utleniające Sie
Materiały Toksyczne
Materiały Żrące
Inne
Nieznane

K6. Dodatkowe ryzyko - należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):



6. Dodatkowe ryzyko / Subsidiary Risk:

Wybierz...
Gazy Łatwopalne
Płyny Łatwopalne
Ciała stałe Łatwopalne Samoreaktywne - Materiały Wybuchowe
Samozapalne Materiały
Materiały Niebezpieczne - Gdy Mokre
Materiały Utleniające Się
Materiały Toksyczne
Materiały Żrące
Inne
Nieznane

K7. Liczba opakowań – należy wpisać liczbę opakowań.

K8. Rodzaj opakowania wewnętrznego – należy wybrać z listy wyboru (screen poniżej):

8. Rodzaj opakowania wewnętrznego / Type inner Packaging:

Wybierz...
Opak. materiałowe
Szkło
Metalowa puszka lub tuba
Metalowy aerozol
Torba papierowa
Plastik
Plastikowy aerozol
Plastikowa torba
Inne
Nieznane

K9. Liczba opakowań wewnętrznych – należy wpisać liczbę opakowań wewnętrznych.

K10. Pojemność opakowania wewnętrznego – należy wpisać pojemność opakowania wewnętrznego.

K11. Rodzaj opakowania zewnętrznego – należy wybrać z listy (screen poniżej):



11. Rodzaj opakowania zewnętrznego / Type of Outer Packaging :

Wybierz...	▼
Bag, paper, multiwall	
Bag, paper, multiwall, water resistant	
Bag, plastic film	
Bag, textile, siftproof	
Bag, textile, water resistant	
Bag, textile, without inner liner or coating	
Bag, woven plastic, water-resistant	
Bag, woven plastic, without inner liner or coating	
Bag, woven, siftproof	
Box, aluminium	
Box, expanded plastic	
Box, fibreboard	
Box, natural wood - ordinary	

K12. Packing Group - należy wybrać z listy (screen poniżej):

12. Packing Group / Packing Group / Class 7 :

Wybierz...	▼
I Packing Group I, High Danger	
II Packing Group II, Medium Danger	
III Packing Group III, Low Danger	
I - White - Materiał Radioaktywny Kat. I - oznakowanie wymagane na opakowaniu	
II - Żółte - Materiał Radioaktywny Kat. II - oznakowanie wymagane na opakowaniu	
III - Żółte - Materiał Radioaktywny Kat. III - oznakowanie wymagane na opakowaniu	
Inne	



20. Grupa L – ADR Infrastruktura

L - ADR Infrastruktura

1. Rodzaj zdarzenia / Event type : Wybierz...	2. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence : Wybierz...
3. Szczegóły zdarzenia / Event details : Wybierz...	4. Typ / Type : Wybierz...
5. Rodzaj usterki / Type of fault : Wybierz...	6. Powtarzalna / Repeated : Wybierz...

7. Opis uszkodzeń / dysfunkcji / naruszenia / Description of damage / dysfunction / infringement :

8. Typ urządzenia / producent / model / Device type / producer / model :

9. Podmiot / służba zaangażowana / Entity / involved service :

10. Strony trzecie powiadomione o uszkodzeniu / dysfunkcji / Third parties notified about damage / dysfunction :

L1. Rodzaj zdarzenia – należy wybrać z listy (screen poniżej):

1. Rodzaj zdarzenia / Event type:

Wybierz...

- Zdarzenia związane z działalnością lotnisk i obiektami na lotniskach
- Zdarzenia związane z obsługą pasażerów, bagażu, poczty i ładunków
- Zdarzenia związane z obsługą naziemną i powiązanymi usługami

L2. Miejsce zdarzenia – należy wybrać z listy (screen poniżej):

2. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence:

Wybierz...

- Droga startowa
- Drogi kołowania
- Płyta postojowa
- Inne elementy infrastruktury
- Nieokreślone



L3. Szczegóły zdarzenia – należy wybrać z listy (screen poniżej):

3. Szczegóły zdarzenia / Event details:

Wybierz...	▼
Uszkodzenie nawierzchni/infrastruktury	
Uszkodzenie/dysfunkcja pomocy nawigacyjnej/urządzenia	
Uszkodzenie/dysfunkcja innego sprzętu	
Obsługa pasażerów	
Obsługa samolotu	
Obsługa cargo	
Naruszenie procedur operacyjnych	
inne	

L4. Typ – należy wybrać z listy typ zdarzenia (screen poniżej):

4. Typ / Type:

Wybierz...	▼
Zdarzenie	
Ryzyko	

L5. Rodzaj usterki – należy wybrać z listy (screen poniżej):

5. Rodzaj usterki / Type of fault:

Wybierz...	▼
Usterka	
Naruszenie	



L6. Powtarzalna – należy wybrać z listy (screen poniżej):

6. Powtarzalna / Repeated:

Wybierz...	▼
TAK	
NIE	

L7. Opis uszkodzeń / dysfunkcji / naruszenia – należy opisać na czym polegało uszkodzenie.

L8. Typ urządzenia / producent / model - należy wpisać typ, producenta i model urządzenia.

L9. Podmiot / służba zaangażowana - należy opisać jakie służby zostały zaangażowane w dane zdarzenie.

L10. Strony trzecie powiadomione o uszkodzeniu / dysfunkcji - należy opisać które służby zostały powiadomione.



21. Przesłanie zgłoszenia do Centralnej Bazy Danych

Uwaga: System **nie pozwoli** wysłać zgłoszenia dopóki wszystkie **wymagane pola** nie zostaną uzupełnione.

W przypadku braku uzupełnienia pól obowiązkowych, system podświetli na czerwono pola, które są wymagane do uzupełnienia (screen poniżej):

A - Dane podstawowe / General

RRRR-MM-DD GG:MM

4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date : RRRR-MM-DD GG:MM

5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time : GG:MM

☐ Data zdarzenia jest nieznana / Date of occurrence is unknown

Podanie daty, bądź zaznaczenie "Data zdarzenia jest nieznana" jest wymagane

☐ Czas zdarzenia jest nieznan / Time of occurrence is unknown

6. Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence **: 7. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence **: 8. Współrzędne geograficzne / Coordinates :

9. Nagłówek / Headline **: Wpisz jedno zdanie opisujące co się stało. Pole musi być uzupełnione.

10. Relacja / Opis / Narrative **: Pole musi być uzupełnione.

W przypadku naciśnięcia przycisku **Wyślij zgłoszenie** bez uzupełnionych pól obowiązkowych, system wyświetli nam poniższy komunikat, pokazując, których pól nie wypełniliśmy:

Następujące pola obowiązkowe są puste: / The following obligatory fields were left blank:

Grupa A

- Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence
- Miejsce zdarzenia / Location of occurrence
- Nagłówek / Headline
- Relacja / Opis / Narrative
- Język relacji / Narrative language

Grupa G

- Numer akt / File number
- Status zdarzenia / Occurrence status
- Klasa zdarzenia / Occurrence class
- Kategoria zdarzenia / Occurrence category
- Rodzaj przypadku / Event/Event type
- Klasyfikacja ryzyka / Risk classification

Wyślij mimo to **Wróć do formularza**



W tym momencie mamy możliwość wysłania zgłoszenia, pomimo braku uzupełnionych pól, klikając ikonę **Wyślij mimo to**, bądź powrócić do formularza w celu uzupełnienia braków, klikając w ikonę **Wróć do formularza**.

Po wysłaniu zgłoszenia, klikając na ikonkę **Wyślij zgłoszenie** po prawej stronie otrzymujemy potwierdzenie zapisania naszego zgłoszenia w bazie oraz potwierdzenie wysłania zgłoszenia przesłane na podany adres e-mail.

Po udanym wysłaniu zgłoszenia, powinien pojawić się ekran (screen poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Zgłoszenie ULC-000134/2018 | potwierdzenie

Twoje zgłoszenie zostało zapisane w bazie - dziękujemy.
Jeśli podczas wypełniania formularza, podany został adres e-mail - potwierdzenie zostało wysłane również na Twoją skrzynkę mailową.
Wypełniony formularz można również pobrać, klikając poniżej.

Pobierz zgłoszenie w formacie PDF

W tym momencie możemy wygenerować nasze zgłoszenie w formacie PDF. Należy kliknąć na ikonkę **Pobierz zgłoszenie w formacie PDF**.

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Zgłoszenie ULC-000134/2018 | potwierdzenie

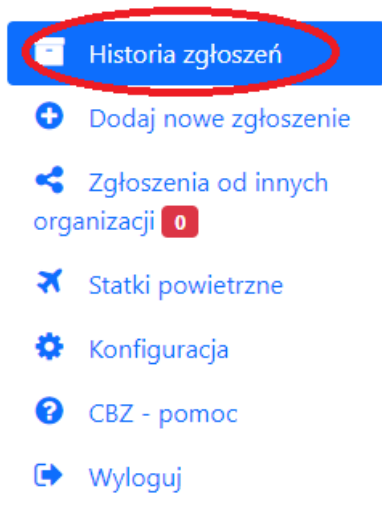
Twoje zgłoszenie zostało zapisane w bazie - dziękujemy.
Jeśli podczas wypełniania formularza, podany został adres e-mail - potwierdzenie zostało wysłane również na Twoją skrzynkę mailową.
Wypełniony formularz można również pobrać, klikając poniżej.

Pobierz zgłoszenie w formacie PDF

Jeżeli podaliśmy nasz adres e-mail w zgłoszeniu, wówczas na ten adres przesłane zostanie potwierdzenie naszego zgłoszenia wraz z plikiem PDF, w którym znajdziemy wypełnione przez nas pola.



Jeżeli wysyłaliśmy zgłoszenie z konta zalogowanej organizacji, pojawi się ono w „Historii zgłoszeń” z lewej strony ekranu (screen poniżej):



Widok naszych zgłoszeń w przypadku zalogowanej organizacji (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole i... ..wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać niezapełnionych

25

Znaleziono: 4

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1	2022-02-14 12:20 ULC-000019/2022	2022-02-14	Twarde lądowanie		T	
2	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
3	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
4	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

Szczegóły działań ze zgłoszeniami – patrz > pkt **3.5 Administracja zgłoszeniami**

Uwaga: System **pozwoli** wysłać zgłoszenia w przypadku, jeśli któreś z **pól obowiązkowych** nie zostanie uzupełnione.

W przypadku braku uzupełnienia pól obowiązkowych system na etapie wysyłania zgłoszenia informuje zgłaszającego, że pola te zostały puste:



Następujące pola obowiązkowe są puste: /
The following obligatory fields were left blank:

Grupa A

Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence

Miejsce zdarzenia / Location of occurrence

Język relacji / Narrative language

Wyślij mimo to

Wróć do formularza

Po otrzymaniu komunikatu, zgłaszający może wysłać zgłoszenie lub powrócić do formularza celem uzupełnienia pól obowiązkowych.

A - Dane podstawowe / General

Znakiem oznaczono pola wymagane / The sign indicates required fields
Znakiem oznaczono pola obowiązkowe / The sign indicates obligatory fields

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity:
ULC - uprawnienie zdarzeń

- wypełnij: datę i czas LOCAL lub datę i czas UTC lub zaznacz nieznaną. W przypadku podania wyłącznie czasu LOCAL, monitorowanie spóźnionych zgłoszeń może nie zadziałać poprawnie.
 - please enter: LOCAL date and time or UTC date and time or tick unknown. If you enter only LOCAL time, monitoring of delayed reports may not work properly.

2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date:
0000-MM-DD

3. Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time:
GG:MM

4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date:
0000-MM-DD

5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time:
GG:MM

☐ Data zdarzenia jest nieznana / Date of occurrence is unknown
☐ Czas zdarzenia jest nieznany / Time of occurrence is unknown

6. Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence

7. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence

8. Współrzędne geograficzne / Coordinates:

9. Nagłówek / Headline :
Wpisz jedno zdanie opisujące co się stało

10. Relacja / Opis / Narrative :

11. Język relacji / Narrative language

12. Załączniki / Attachments:
Wybierz pliki | Nie wybrano pliku

13. Zgłoszenie 72 godziny / Report - 72 hours:

14. Przekroczenie 72 godzin / Exceed time 72 hours:

Po udanym wysłaniu zgłoszenia powinien pojawić się ekran (screen poniżej):



Zgłoszenie ULC-000830/2022 | potwierdzenie

Twoje zgłoszenie zostało zapisane w bazie - dziękujemy.
Potwierdzenie zgłoszenia zostało wysłane na skrzynkę mailową Twojej Organizacji

[Pobierz zgłoszenie w formacie PDF](#)

Poinformuj inne organizacje o zgłoszeniu:

Twoje zgłoszenie może być wysłane mailowo do innych organizacji, które można wybrać z listy poniżej.
Po wybraniu organizacji i wciśnięciu przycisku Poinformuj organizację - kopia tego zgłoszenia zostanie wysłana jako załącznik PDF do wybranych organizacji.

Wybierz organizację:

Wybierz...

@

[Dodaj](#)

Jeżeli potwierdzisz następujące organizacje/adresaci zostaną poinformowani o zgłoszeniu
ULC-000830/2022

Poinformuj organizację

Pokaż historię zgłoszeń

Dodaj kolejne zgłoszenie

W tym momencie mamy kolejną możliwość wygenerowania naszego zgłoszenia w formacie PDF.

W tym celu należy kliknąć na ikonkę

[Pobierz zgłoszenie w formacie PDF](#)

Zgłoszenie ULC-000830/2022 | potwierdzenie

Twoje zgłoszenie zostało zapisane w bazie - dziękujemy.
Potwierdzenie zgłoszenia zostało wysłane na skrzynkę mailową Twojej Organizacji

[Pobierz zgłoszenie w formacie PDF](#)

Jeżeli podaliśmy nasz adres e-mail w zgłoszeniu, wówczas na ten adres przesłane zostanie potwierdzenie naszego zgłoszenia wraz z plikiem PDF, w którym znajdziemy wypełnione przez nas pola.



22. Przesłanie zgłoszenia do innej organizacji

System CBZ umożliwia przesłanie własnego zgłoszenia do innych organizacji. Możemy wykonać to na dwa sposoby:

1 sposób:

Aby przesłać zgłoszenie do innej organizacji, należy po wejściu w przesłane zgłoszenie kliknąć ikonę



(screen poniżej):

The screenshot shows a web interface for submitting a report. At the top, there is a navigation bar with icons for back, PDF, CSV, and a button labeled 'Prześlij zgłoszenie' (Send report), which is highlighted with a red rectangle. Below the navigation bar, there are two main sections. The left section, titled 'ZGŁOSZENIE TESTOWE', displays a date and time '2022-01-21 11:23' and a reference number 'ULC-000498/2022'. The right section, titled 'A - Dane podstawowe / General', contains two fields: '1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity' and '2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date' with the value '2022-01-03'.

Następnie pojawi się widok:

The screenshot shows a web interface for selecting an organization. The title bar reads 'Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego'. On the left, there is a sidebar with navigation links: 'Powrót: Panel Org', 'Wybierz grupy formularza', 'A Dane podstawowe / General', 'G Dokumentacja organizacji / Documentation', and 'Wyślij zgłoszenie'. The main content area has a light blue header with instructions: 'Twoje zgłoszenie może być wysłane mailowo do innych organizacji, które można wybrać z listy poniżej. Po wybraniu organizacji i wciśnięciu przycisku "Poinformuj organizację" - kopia tego zgłoszenia zostanie wysłana jako załącznik PDF do wybranych organizacji.' Below this, there is a section titled 'Wybierz organizację:' with a dropdown menu labeled 'Wybierz...'. To the right of the dropdown is a red arrow pointing to a magnifying glass icon. Below the dropdown is an email address input field with an '@' symbol. At the bottom right, there is a blue button labeled 'Dodaj' (Add) and a button labeled 'Poinformuj organizację' (Inform organization).

Wówczas wybieramy organizację z rozwijanej listy po prawej stronie ekranu:



Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Powrót: Panel Org
Wybierz grupy formularza
A Dane podstawowe / General
G Dokumentacja organizacji / Documentation
Wyslij zgłoszenie

Twoje zgłoszenie może być wysłane mailowo do innych organizacji, które można wybrać z listy poniżej.
Po wybraniu organizacji i wciśnięciu przycisku **Poinformuj organizację** - kopia tego zgłoszenia zostanie wysłana jako załącznik PDF do wybranych organizacji.

Wybierz organizację:

Wybierz...
HelenAir
Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu Sp. z o.o.
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.
EnterAir
Port Lotniczy "RADOM" S.A.
SALT Aviation Sp. z o.o.
Enter Air Services
Aeroklub Śląski
Aeroklub Ziemi Zamojskiej
Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Lotnisko Mielec
Stowarzyszenie Spadochronowy Klub Sportowy Sky Camp
Port Lotniczy Olsztyn - Mazury
SkyTaxi
VentumAir

@ **Dodaj**

Jeżeli potwierdzisz następujące organizacje/adresaci zostaną poinformowani o zgłoszeniu

Poinformuj organizację

Możemy wybrać dowolną ilość organizacji, które chcemy powiadomić o zdarzeniu. Ponadto, jeśli okazałoby się, że dana organizacja nie posiada założonego konta w systemie CBZ, wówczas istnieje możliwość wysłania do niej zgłoszenia poprzez wpisanie adresu e-mail danej organizacji – to pole wielokrotnego wyboru (screen poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Powrót: Panel Org
Wybierz grupy formularza
A Dane podstawowe / General
G Dokumentacja organizacji / Documentation
Wyslij zgłoszenie

Twoje zgłoszenie może być wysłane mailowo do innych organizacji, które można wybrać z listy poniżej.
Po wybraniu organizacji i wciśnięciu przycisku **Poinformuj organizację** - kopia tego zgłoszenia zostanie wysłana jako załącznik PDF do wybranych organizacji.

Wybierz organizację:

Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

@ safety@onet.pl **Usuń**

@ **Dodaj**

Jeżeli potwierdzisz następujące organizacje/adresaci zostaną poinformowani o zgłoszeniu
Kopia raportu zostanie przesłana na następujące adresy emailowe:
• safety@onet.pl

Poinformuj organizację

Jeśli chcemy usunąć dany adres organizacji, wystarczy kliknąć ikonę **Usuń**, aby dodać kolejną organizację, którą chcemy powiadomić, klikamy ikonę **Dodaj**. W celu przesłania do organizacji naszego zgłoszenia klikamy ikonę **Poinformuj organizację** w prawej dolnej części ekranu.

Po przesłaniu zgłoszenia do danej organizacji, którą chcieliśmy powiadomić, pojawi się następujący widok:

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Powrót: Panel Org
Wybierz grupy formularza
A Dane podstawowe / General
G Dokumentacja organizacji / Documentation
Wyslij zgłoszenie

Twoje zgłoszenie może być wysłane mailowo do innych organizacji, które można wybrać z listy poniżej.
Po wybraniu organizacji i wciśnięciu przycisku **Poinformuj organizację** - kopia tego zgłoszenia zostanie wysłana jako załącznik PDF do wybranych organizacji.

Organizacje zostały poinformowane o zgłoszeniu:



Powiadomiona organizacja otrzyma kopię Twojego zgłoszenia jako załącznik PDF w wiadomości e-mail (screen poniżej):

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Nowe zgłoszenie od ULC wprowadzanie zdarzeń

Dokument: ULC-000498/2022

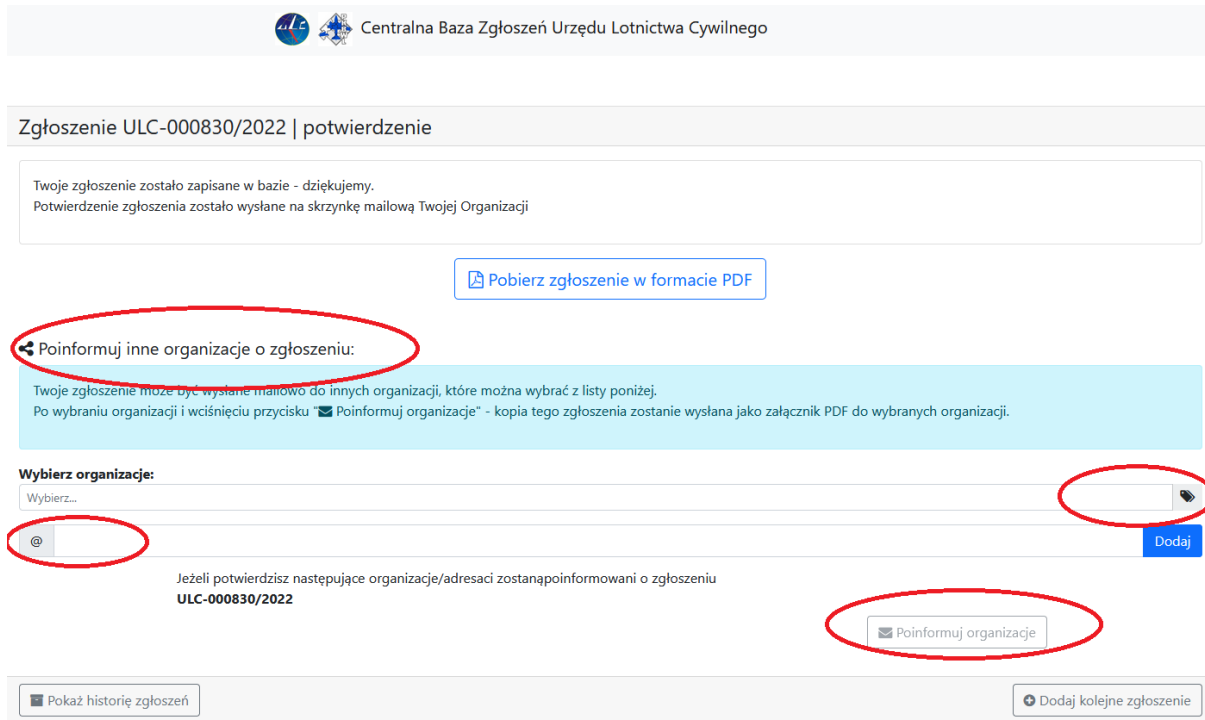
Organizacja ULC wprowadzanie zdarzeń dodała do bazy Urzędu Lotnictwa Cywilnego nowe zgłoszenie. Mail został wysyłany aby o nim poinformować.

Do niniejszego e-maila został dołączony plik PDF z kopią dokumentu

Centralna Baza Zgłoszeń
ULC | 2022

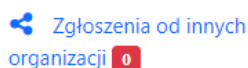
2 sposób:

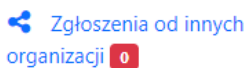
Po otrzymaniu potwierdzenia przestania zgłoszenia do CBZ pojawia się następujący widok:



Wówczas przechodzimy do [Poinformuj inne organizacje o zgłoszeniu:](#), następnie wybieramy z rozwijanej listy organizację, do której chcemy przesłać nasze zgłoszenie, bądź wpisujemy odręcznie adres e-mail organizacji, która nie jest zarejestrowana w systemie CBZ. Klikamy ikonę **Dodaj** i  **Poinformuj organizację**.

W sytuacji, gdy my jako organizacja otrzymamy zgłoszenia od innych organizacji, wówczas pojawią się one w Panelu Organizacji po lewej stronie ekranu.



Wystarczy kliknąć w ikonę  i zostaniemy przekierowani do listy otrzymanych zgłoszeń. Przy ikonie znajduje się czerwony „licznik” odpowiadający liczbie nieotwartych zgłoszeń otrzymanych od innych organizacji. Po otwarciu każdego nowego zgłoszenia otrzymanego od innej organizacji, licznik ten odpowiednio zmniejsza się.



- Historia zgłoszeń
- + Dodaj nowe zgłoszenie
- Zgłoszenia od innych organizacji 0**
- Statki powietrzne
- Konfiguracja
- CBZ - pomoc
- Wyloguj

Jeśli organizacja nie będzie posiadała żadnych zgłoszeń od innych organizacji, wówczas pojawi się komunikat „Brak historycznych zgłoszeń dla Twojej Organizacji w bazie”.

Centralna Baza Zgłoszeń
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Organizacja

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole i...
...wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

25

Brak historycznych zgłoszeń dla Twojej Organizacji w bazie

23. Eksport zgłoszeń do formatu CSV lub XLS

System CBZ umożliwia eksport zgłoszeń do pliku CSV lub XLS z każdej listy zgłoszeń po filtrowaniu.

Po wylistowaniu zgłoszeń, w widoku dla Użytkownika pojawia się następujący widok (screeny poniżej):


Centralna Baza Zgłoszeń
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole L...

...wpisz lub wybierz filtr | pl ... aby szukać nieuzupełnionych

+

Q

	Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1		2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	📄 🗑️
2		2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	📄 🗑️

Historia zgłoszeń:

Znaki SP ▾

sp-abc

+

🔍

25 ▾

Znaleziono: 1

Uwaga: Prezentowana lista jest filtrowana!

Zakończ filtrowanie

Eksportuj do .csv

Eksportuj do .xlsx

	Numer PKBWL ▾	Wpis w bazie ▾	Data zdarzenia ▾	Nagłówek ▾	Znaki ▾	T ▾	Akcje
1		2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	📄 📄

W celu wyeksportowania zgłoszenia do wybranego formatu, wystarczy kliknąć ikonę  **Eksportuj do .xlsx** i eksport zgłoszenia nastąpi automatycznie.

+

Q

Zakończ filtrowanie

Eksportuj do .csv

Eksportuj do .xlsx

Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki
2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC

Screen poniżej pokazuje zgłoszenie wyeksportowane do formatu XLS:



Lista zgłoszeń.xlsx [Widok chroniony] - Excel

WIDOK CHRONIONY Ostrożnie — ten plik pochodzi z lokalizacji internetowej i może zawierać wirusy. Jeśli nie ma konieczności jego edytowania, bezpieczniej jest pozostać przy widoku chronionym.

	A	B	C	D	E	F	G
1	Numer dokumentu	Data zdarzenia LOCAL	Nagłówek	Znaki rejestracyjne statku powietrznego			
2	ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC			
3							
4							
5							
6							

24. Filtrowanie zgłoszeń

Obecna wersja programu umożliwia organizacjom posiadającym konto w CBZ szeroką listę z możliwościami filtracji. Wystarczy wybrać filtr, który nas interesuje (screen poniżej):

Wybierz pole i... ..wpisz lub wy

- Numer PKBWL
- Znaki SP
- Producent/Model/Seria SP
- Nagłówek
- Miejsce zdarzenia
- Data zdarzenia
- Data zdarzenia (od-do)
- Data zdarzenia UTC
- Data zdarzenia UTC (od-do)
- Data modyfikacji
- Nazwa subautoryzacji
- Numer akt
- Status zdarzenia
- Wpis w bazie
- Data wpisu w bazie
- Data wpisu w bazie (od-do)
- Raport - 72 godziny
- Rodzaj zgłoszenia

Pole filtru jest 3 poziomowe. Wystarczy po wybraniu pierwszego filtru, kliknąć ikonę  (screen poniżej):

Nagłówek ...wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych  



Następnie pojawi się możliwość wybrania kolejnej opcji filtracji, gdzie będzie również opcja wybrania łączników „LUB” i „ORAZ” (screen poniżej):

Nagłówek ▾ Wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych + 🔍

LUB ▾ Wybierz pole i... ▾ ...wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych ✕ Usuń

ORAZ

LUB

2

3

4

Numer PKBWL
Znaki SP
Producent/Model/Seria SP
Nagłówek
Miejsce zdarzenia
Data zdarzenia
Data zdarzenia (od-do)
Data zdarzenia UTC
Data zdarzenia UTC (od-do)
Data modyfikacji
Nazwa subautoryzacji
Numer akt
Status zdarzenia
Wpis w bazie
Data wpisu w bazie
Data wpisu w bazie (od-do)
Raport - 72 godziny
Rodzaj zgłoszenia

	Wpis w bazie ▾	Data zdarzenia ▾	Nagłówek ▾
	2022-02-14 12:20 ULC-000019/2022	2022-02-14	Twarde lądowanie
	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie
	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem
	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie

Klikając kolejny raz ikonę  dojdziemy do 3 poziomu wyboru (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:

Nagłówek ▾ ...wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych 🔍

LUB ▾ Znaki SP ▾ ...wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych ✕ Usuń

ORAZ ▾ Miejsce zdarzenia ▾ ...wpisz lub wybierz filtr | :p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych ✕ Usuń

Numer PKBWL ▾	Wpis w bazie ▾	Data zdarzenia ▾	Nagłówek ▾	Znaki ▾	T ▾	Akcje
---------------	----------------	------------------	------------	---------	-----	-------



24.1 Filtrowanie zgłoszeń w wybranym przedziale czasowym

W celu uzyskania z CBZ interesujących nas danych w konkretnym przedziale czasowym, należy w funkcji filtrowania kliknąć na panelu filtracji opcję „Data zdarzenia (od-do)” – screen poniżej:

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole i... wpisz lub wybierz filtr | p lub pustą, żeby szukać nieuzupełnionych

Numer PKBWL
Znaki SP
Producent/Model/Seria SP
Nagłówek
Miejsce zdarzenia
Data zdarzenia
Data zdarzenia (od-do)
Data zdarzenia UTC
Data zdarzenia UTC (od-do)
Data modyfikacji
Nazwa subautoryzacji
Numer akt
Status zdarzenia
Wpis w bazie
Data wpisu w bazie
Data wpisu w bazie (od-do)
Raport - 72 godziny
Rodzaj zgłoszenia

Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki
2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC
2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie	

Wówczas pojawią się na pasku filtracji formaty dat: „YYYY-MM-DD – YYYY-MM-DD”, które należy wypełnić interesującym nas okresem (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:

Data zdarzenia (od-do) YYYY-MM-DD – YYYY-MM-DD

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek
1	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem
2	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie

Po wypełnieniu dat i kliknięciu w ikonę lupy pojawią się właściwe zgłoszenia:

Historia zgłoszeń:

Data zdarzenia (od-do) 2022-02-07 - 2022-02-10

Uwaga: Prezentowana lista jest filtrowana!

Zakończ filtrowanie
Eksportuj do .csv
Eksportuj do .xlsx

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	[ikony]
2	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	[ikony]
3	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	[ikony]

W tym momencie możemy eksportować wybrane zgłoszenia na przykład do pliku XLS klikając w ikonę



Eksportuj do .xlsx

(screen poniżej):

<

Analogicznie postępujemy w przypadku daty UTC.

W celu zakończenia filtrowania zgłoszeń, należy kliknąć ikonę **Zakończ filtrowanie** znajdującą się pod paskiem filtracji.

24.2 Filtrowanie zgłoszeń po wielu filtrach

Aby przefiltrować zgłoszenia po kilku filtrach, rozwijamy pasek filtracji w celu wyboru interesujących nas filtrów (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:						
Znaki SP ...wpisz lub wybierz filtr i go lub: pusty, żeby szukać nieuzupełnionych						
Znaleziono: 3						
Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
Znaki SP	2022-02-10 16:01	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
Producent/Model/Seria SP	ULC-000016/2022					
Nagłówek	2022-02-10 14:58	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
Miejsce zdarzenia	ULC-000015/2022					
Data zdarzenia	2022-02-10 14:50	2022-02-10	Testowanie		T	
Data zdarzenia (od-do)	ULC-000014/2022					
Data zdarzenia UTC						
Data zdarzenia UTC (od-do)						
Data modyfikacji						
Nazwa subautoryzacji						
Numer akt						
Status zdarzenia						
Wpis w bazie						
Data wpisu w bazie						
Data wpisu w bazie (od-do)						
Raport - 72 godziny						
Rodzaj zgłoszenia						

Następnie wybieramy np. filtr „Znaki SP” klikając na niego. Kolejny krok to kliknięcie ikony



Historia zgłoszeń:

Znaki SP ▾ ...wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

LUB ▾ Wybierz pole ...wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

+

25 ▾

Znaleziono: 3

Numer PKBWL	Wpis w bazie ▾	Data zdarzenia ▾	Nagłówek ▾	Znaki ▾	T ▾	Akcje
1	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
2	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
3	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

Po kliknięciu ikony poniżej doda się nam kolejny pasek filtracji.

Historia zgłoszeń:

Znaki SP ▾ ...wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

LUB ▾ Wybierz pole ...wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

ORAZ

LUB

+

25 ▾

Znaleziono: 3

Numer PKBWL	Wpis w bazie ▾	Data zdarzenia ▾	Nagłówek ▾	Znaki ▾	T ▾	Akcje
1	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
2	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
3	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

Wypełniając pierwszy filtr znakami statku powietrznego, np. SP-ABC, kolejno wybierając łącznik „ORAZ” bądź „LUB”, rozwijamy kolejną listę filtrów (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:

Znaki SP ▾ SP-ABC

ORAZ ▾ Wybierz pole ...wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych

+

25 ▾

Znaleziono: 3

Numer PKBWL	Wpis w bazie ▾	Data zdarzenia ▾	Nagłówek ▾	Znaki ▾	T ▾	Akcje
1	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
2	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
3	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

- Znaki SP
- Producent/Model/Seria SP
- Nagłówek
- Miejsce zdarzenia
- Data zdarzenia
- Data zdarzenia (od-do)
- Data zdarzenia UTC
- Data zdarzenia UTC (od-do)
- Data modyfikacji
- Nazwa subautoryzacji
- Numer akt
- Status zdarzenia
- Wpis w bazie
- Data wpisu w bazie
- Data wpisu w bazie (od-do)
- Raport - 72 godziny
- Rodzaj zgłoszenia

Wybieramy interesujący nas drugi filtr, np. MIEJSCE ZDARZENIA, wpisując EPWA. Możemy rozszerzyć nasze filtrowanie o jeszcze jeden filtr, gdyż filtracja jest maksymalnie trójstopniowa. Na naszym przykładzie, jako kolejny filtr wybieramy łącznik „LUB” i filtr „NAGŁÓWEK” – wpisując ręcznie w pasku filtracji „Zderzenie z ptakiem”.

Na koniec klikamy w ikonę . Ostatecznie podany przykład po przefiltrowaniu będzie wyglądał jak przedstawia screen poniżej:



Historia zgłoszeń:

Znaki SP: SP-ABC Q

ORAZ: Miejsce zdarzenia: EPWA X Usun

LUB: Nagłówek: Zderzenie z ptakiem X Usun

25

Znaleziono: 1

Uwaga: Prezentowana lista jest filtrowana!

Zakończ filtrowanie

Eksportuj do .csv

Eksportuj do .xlsx

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	

W celu zakończenia filtrowania zgłoszeń, należy kliknąć ikonę **Zakończ filtrowanie** znajdującą się pod paskiem filtracji.

24.3 Filtrowanie zgłoszeń przesłanych do CBZ przez subkonta organizacji

W celu przefiltrowania zgłoszeń zgłoszonych przez subkonta, należy widoku głównym w opcji wyszukiwania w polu „Wybierz pole...” (1) należy z rozwijanej listy wybrać opcję „Nazwa subautoryzacji” (2), następnie w polu wyszukiwania (3) pojawi się lista użytkowników podpięta do danego konta CBZ (screeny poniżej):

Historia zgłoszeń:

Nazwa subautoryzacji + Q

Numer PKBWL

1 :pusty
SafetySky 1
SafetySky 2

2	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie
3	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem
4	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole L... ...wpisz lub wybierz filtr | p lub :pusty, żeby szukać nieuzupełnionych + Q

1

2

3

Nazwa subautoryzacji

Numer akt

Status zdarzenia

Wpis w bazie

Data wpisu w bazie

Data wpisu w bazie (od-do)

Raport - 72 godziny

Rodzaj zgłoszenia

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
2	2022-02-10 16:01 ULC-000016/2022	2022-02-07	Twarde lądowanie		T	
3	2022-02-10 14:58 ULC-000015/2022	2022-02-09	Zderzenie z ptakiem	SP-ABC	T	
4	2022-02-10 14:50 ULC-000014/2022	2022-02-10	Testowanie		T	

+ Dodaj nowe zgłoszenie



Wybieramy daną nazwę subautoryzacji z rozwijanej listy podpiętych użytkowników i następnie klikamy ikonę lupy. Po przefiltrowaniu wyświetli się widok zgłoszeń przestanych przez wybrane subkonto (screen poniżej):

Historia zgłoszeń:

Nazwa subautoryzacji: SafetySky 2 

Uwaga: Prezentowana lista jest filtrowana!

[Zakończ filtrowanie](#)

[Eksportuj do .csv](#)

[Eksportuj do .xlsx](#)

Numer PKBWL	Wpis w bazie	Data zdarzenia	Nagłówek	Znaki	T	Akcje
1	2022-02-14 12:20 ULC-000019/2022	2022-02-14	Twarde lądowanie		T	 

[Dodaj nowe zgłoszenie](#)

W tym momencie możemy eksportować dane zgłoszenia do formatu CSV lub do XLS, wybierając odpowiednio ikonę [Eksportuj do .csv](#) lub [Eksportuj do .xlsx](#).

Załącznik nr. 1

Podręcznik klasyfikacji kategorii zdarzeń lotniczych (tzw. „Occurrence Category”) wg systematyki ICAO ADREP oraz ECCAIRS 5 dla organizacji lotniczych, zgodny z wymogami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014



Spis treści

1. ADRM: Lotnisko	151
2. AMAN: Gwałtowny manewr	152
3. ARC: Nieprawidłowy kontakt z drogą startową	153
4. ATM: ATM/CNS	153
5. BIRD: Zderzenie z ptakiem	154
6. CABIN: Wydarzenia związane z bezpieczeństwem w kabinie	154
7. CFIT: Kontrolowany lot ku ziemi	155
8. CTOL: Zderzenie z przeszkodą / przeszkodami podczas startu / lądowania	156
9. EVAC: Ewakuacja	156
10. EXTL: Zdarzenia związane z podwieszeniami	157
11. F-NI: Ogień / dym (bez zderzenia)	157
12. F-POST: Ogień / dym (w wyniku zderzenia)	157
13. FUEL: Związane z paliwem	158
14. GCOL: Kolizje na ziemi	158
15. GTOW: Zdarzenia związane z wyciąganiem szybowców	159
16. ICE: Oblodzenie	159
17. LALT: Operacje na małych wysokościach	160
18. LOC-G: Utrata kontroli – na ziemi	160
19. LOC-I: Utrata kontroli – w locie	161
20. LOLI: Utrata noszenia w przelocie	162
21. MAC: AIRPROX/niebezpieczne zbliżenie/kolizja w powietrzu	162
22. MED: Medyczne	163
23. NAV: Błąd nawigacyjny	164
24. RAMP: Obsługa naziemna	165
25. RE: Wypadnięcie z drogi startowej	166
26. RI: Wtargnięcie na drogę startową	167
27. RI-O: Wtargnięcie na drogę startową - inne	167
28. RI-VA: Wtargnięcie na drogę startową pojazdu, statku powietrznego lub osoby	168
29. SCF-NP: Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie systemu/podzespołu (nienapędowego)	168
30. SCF-PP: Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie jednostki napędowej	169
31. SEC: Związane z ochroną	169
32. TURB: Turbulencja	170
33. UIMC: Niezamierzony lot w IMC	170
34. USOS: Przedwczesne/spóźnione przyziemienie	171
35. WILD: Zderzenie z dziką zwierzyną	171



37.	OTHR: Inne.....	172
38.	UNK: Nieznane lub nieokreślone	172

Wstęp

Rozporządzenie 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, nakłada na organizacje obowiązek przechowywania w bazach danych zgłoszeń o zdarzeniach gromadzonych w ramach systemów obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń.

Aby zapewnić spójność między zgromadzonymi przez organizacje informacjami zgłoszeniami formalnie przechowywanymi w bazach danych (krajowych i europejskich), stosuje się znormalizowane formaty. Ma to za zadanie ułatwić wymianę informacji oraz zapewnić kompatybilność z europejskim centralnym systemem koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie (Eccairs). Z tego powodu powszechnie stosowana jest systematyka ADREP (opracowana przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego - ICAO).

Wychodząc naprzeciw potrzebom organizacji lotniczych w zakresie stosowania ujednoliconych standardów gromadzenia, przechowywania i analizowania zdarzeń, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przygotował niniejszy podręcznik z definicjami kategorii zdarzeń (Occurrence Category), oparty na ww. systematyce ADREP.

Kategorie zdarzeń - Occurrence category

1. ADRM: Lotnisko

Zdarzenia uwzględniające układ lotniska, służby oraz zagadnienia związane z funkcjonalnością.

Zastosowanie: Zdarzenia nie muszą dotyczyć statku powietrznego.

Dotyczy:

- Zaniedbań i problemów związanych z certyfikowanymi lotniskami i lądowiskami dla śmigłowców, uwzględniających:
 - Drogi startowe i drogi do kołowania
 - Budynki i inne konstrukcje stałe
 - Służby ratowniczo-gaśnicze (CFR)
 - Przeszkody na terenie lotniska
 - Oświetlenie, malowanie i oznakowanie



- Procedury, zasady i standardy
- Zaniedbań związanych z usuwaniem śniegu i lodu z powierzchni lotniska
- Zamkniętych dróg startowych, niewłaściwie oznakowanych dróg startowych, wpływu budynków, awarii systemów oświetlenia, ograniczeń związanych z oznakowaniem, itp.
- Skutków układu lotniska
- Obecności obcych obiektów

NIE dotyczy:

- Zaniedbań lub obecności obcych obiektów na nieprzygotowanych lub naturalnych lądowiskach, klasyfikowanych jako OTHR;
- Zdarzeń związanych z usuwaniem śniegu i lodu ze statków powietrznych, klasyfikowanych jako RAMP.

Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Dla zdarzeń związanych z układem lotniska, kwalifikacja zarówno ADRM jak i odpowiednia dla zaistniałego zdarzenia. Na przykład, układ budynków i architektura powodująca zakłócenia wiatrów przyziemnych byłyby odpowiednio zakwalifikowane jako zarówno ADRM, jak i WSTRW lub TURB;
- Jeśli awaria wyciągarki szybowcowej powoduje zdarzenie spełniające kryteria kategorii GTOW, przypisz GTOW.

2. AMAN: Gwałtowny manewr

Intencjonalny gwałtowny manewr samolotu, wykonany przez załogę.

Zastosowanie:

- Kategoria ta obejmuje umyślne manewrowanie samolotem w celu uniknięcia zderzenia z terenem, obiektami / przeszkodami, pogodą lub innymi statkami powietrznymi (Uwaga: istotny jest rezultat manewru celowego);
- Gwałtowne manewrowanie może również prowadzić do utraty kontroli bądź awarii lub nieprawidłowego działania systemu lub podzespołu. W tym przypadku zdarzenie jest kwalifikowane w obu kategoriach (np. AMAN oraz Utrata Kontroli – w locie (LOC-I), AMAN oraz Awaria lub Niewłaściwe Funkcjonowanie Systemu/Podzespołu (nie napędowego) (SCF-NP), lub AMAN oraz Awaria lub Niewłaściwe Funkcjonowanie Systemu/Podzespołu (jednostki napędowej) (SCF-PP));
- Gwałtowny manewr może wystąpić również na ziemi. Przykłady obejmują manewr intensywnego hamowania, szybką zmianę kierunku celem uniknięcia kolizji itp.



3. ARC: Nieprawidłowy kontakt z drogą startową

Każde lądowanie lub start podczas którego doszło do nieprawidłowego kontaktu z drogą startową lub lądowiskiem.

Zastosowanie:

- Do tej kategorii zalicza się takie zdarzenia, jak twarde lądowanie, długie / szybkie lądowanie, lądowanie poza linią centralną, lądowanie z odchyloną osią, przyziemienie na przednią goleń, uderzenie ogonem, końcówką skrzydła lub gondolą silnika;
- Zalicza się również lądowanie bez wypuszczonego podwozia. Jeśli jednak nastąpiła awaria systemu lub podzespołu, co doprowadziło do lądowania bez wypuszczonego podwozia, zdarzenie jest również kwalifikowane do kategorii odpowiedniej dla awarii systemu lub podzespołu;
- Nie kwalifikują się zdarzenia związane ze zderzeniem z drogą startową po utracie kontroli, np. zderzenie z drogą startową po starcie;
- Nie kwalifikują się zdarzenia, w których doszło do złamania goleni podczas rozbiegu do startu lub dobiegu po lądowaniu, chyba że został spełniony jeden z warunków wymienionych wyżej.

UWAGA: w niniejszym dokumencie terminy droga startowa oraz lądowisko są pojmowane w najszerszym znaczeniu i obejmują drogi startowe, pasy startowe, drogi wodne, lądowiska (które mogą obejmować platformy wiertnicze, dachy budynków, drogi, statki morskie i pola).

UWAGA: nie dotyczy twardego lądowania śmigłowca przy awaryjnej autorotacji w terenie przygodnym., gdy nie było zamiaru lądowania przed jej wystąpieniem.

UWAGA: dotyczy zderzenia tylnego wirnika z planowaną powierzchnią do lądowania podczas startu i lądowania. Kolizje z przeszkodami podczas startu i lądowania, takimi jak drzewa lub ściany, powinny być kwalifikowane jako kolizje z przeszkodami podczas startu i lądowania (CTOL).

UWAGA: nie dotyczy lądowań szybowców w terenie przygodnym.

4. ATM: ATM/CNS

Zdarzenia uwzględniające kwestie związane ze służbami Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATM) oraz służbą Komunikacji, Nawigacji i Dozorowania(CNS).

Zastosowanie:

- Dotyczy awarii systemów ATC, kwestii związanych z personelem służb kontroli ruchu lotniczego lub służb CNS, procedur, zasad i standardów;



- Przykłady zawierają: niesprawność pomocy nawigacyjnych, błąd w pracy pomocy nawigacyjnych, błąd kontrolera, błąd nadzorującego, awarię systemów ATC, awarię radaru oraz awarię satelitów nawigacyjnych;
- Zdarzenia nie muszą dotyczyć statku powietrznego.

UWAGA: ATM obejmuje wszystkie urządzenia, wyposażenie, personel i procedury uwzględnione w Służbach Ruchu Lotniczego zatwierdzonych przez nadzór.

5. BIRD: Zderzenie z ptakiem

Zderzenia / możliwe zderzenia z ptakami.

Zderzenie / możliwe zderzenie z ptakami lub zassanie jednego lub więcej ptaków przez silnik.

Zastosowanie:

- Może wystąpić w dowolnej fazie lotu.

6. CABIN: Wydarzenia związane z bezpieczeństwem w kabinie

Zdarzenia występujące w kabinie pasażerskiej; dotyczy wyłącznie statków powietrznych przeznaczonych do transportu osób.

Zastosowanie:

Dotyczy:

- Wydarzeń związanych z bagażem podręcznym, tlenem uzupełniającym albo brakiem lub nieoperacyjnym wyposażeniem awaryjnym kabiny;
- Nierozważnym rozmieszczeniem sprzętu ratunkowego;
- Urazów osób przebywających w kabinie pasażerskiej samolotu (patrz wyjątki poniżej).

NIE dotyczy:

- Urazów powstałych w wyniku:

- Burzy z piorunami i/lub uskoku wiatru, które klasyfikowanych jako WSTRW;
- Turbulencji (z wyłączeniem turbulencji spowodowanej przez uskok wiatru i/lub burze), które są klasyfikowane jako TURB;
- Działań umyślnych (samobójstwo, zabójstwo, akty przemocy, samookaleczenia lub ataki laserem), które są klasyfikowane jako SEC;
- Zdarzeń związane z odladzaniem, które są klasyfikowane jako ICE.

- Chorób i innych przypadków medycznych, nie dotyczących obrażeń, które są klasyfikowane jako Medyczne (MED).



Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Wypadki medyczne z udziałem osób innych niż członkowie załogi lub ewakuacja pacjenta przed październikiem 2013 r były klasyfikowane jako CABIN. Wszystkie przypadki medyczne są obecnie klasyfikowane jako MED.

7. CFIT: Kontrolowany lot ku ziemi

Zderzenie lub niebezpieczne zbliżenie statku powietrznego w locie z terenem, wodą lub przeszkodą bez oznak utraty kontroli w locie.

Zastosowanie:

- Dotyczy wyłącznie zdarzeń, które wystąpiły podczas lotu;
- Dotyczy kolizji z obiektami wystającymi ponad powierzchnię (na przykład wieże, drzewa, linie energetyczne, wsporniki kabli, przewody transportowe, przewody zasilające, linie telefoniczne i maszty antenowe);
- Może wystąpić zarówno podczas występowania warunków dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), jak i warunków dla lotów z widocznością (VMC);
- Obejmuje przypadki, w których załoga kokpitu jest pod wpływem złudzenia optycznego lub panujące warunki utrudniają widzenie (np. black hole approaches oraz helicopter operations in brownout or whiteout conditions), które prowadzą do zderzenia kontrolowanego lotu z terenem, wodą lub przeszkodą;
- Jeśli kontrola nad statkiem powietrznym zostanie utracona (spowodowane przez załogę, pogodę lub awarię sprzętu), nie używaj tej kategorii, zamiast tego klasyfikuj jako Utrata kontroli – w locie (LOC-I);
- Dla zdarzeń dotyczących planowanych lotów na małych wysokościach (np. nawożenie pól uprawnych, prace powietrzne w pobliżu przeszkód, operacje Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w pobliżu wody lub powierzchni ziemi) zamiast Kontrolowanego Lotu Ku Ziemi (CFIT) zastosuj kategorię Operacje na Małych Wysokościach (LALT);
- Nie stosuj tej kategorii do zdarzeń dotyczących zamierzonego lotu ku ziemi z udziałem załogowego statku powietrznego lub zamierzonego zderzenia z ziemią bezzałogowego statku powietrznego. Sklasyfikuj wszystkie zderzenia z przeszkodami podczas startu lub lądowania jako Zderzenie z Przeszkodą Podczas Startu lub Lądowania (CTOL). Sklasyfikuj wszystkie samobójstwa jako Związane z Ochroną (SEC). Sklasyfikuj awarie systemu, wyposażenia lub dowodzenia i kontroli z udziałem bezzałogowego statku powietrznego jako Awaria lub Niewłaściwe Działanie Systemu/Podzespołu (nie napędowego) (SCF-NP) lub odpowiednio LOC-I.
- Nie stosuj tej kategorii do zdarzeń dotyczących przedwczesnego/spóźnionego przyziemienia, które są klasyfikowane jako Przedwczesne/Spóźnione Przyziemienie



(USOS);

- Uwzględnia lot ku ziemi podczas przejścia do fazy dalszego przelotu;
- Dla operacji wykonywanych przez śmigłowce, nie należy używać tej kategorii dla faz startu i lądowania, z wyjątkiem tych, w których zdarzenie uwzględnia lot ku ziemi bez oznak utraty kontroli podczas przejścia do fazy dalszego przelotu.

8. CTOL: Zderzenie z przeszkodą / przeszkodami podczas startu / lądowania

Zderzenie z przeszkodą / przeszkodami podczas startu / lądowania, w powietrzu.

Zastosowanie:

- Odnosnie wszystkich statków powietrznych (z wyłączeniem wiroplątów), w sytuacji gdy załoga znała lokalizację przeszkody, ale nie zachowano odpowiedniej odległości;
- Odnosnie zderzeń z przeszkodami takimi jak roślinność, drzewa, ściany, zaspy śnieżne, przewody zasilania, linie wysokiego napięcia i anteny, platformy wiertnicze, statki morskie i infrastruktura morska, infrastruktura naziemna i budynki;
- Odnosnie kolizji podczas startów / lądowań w zawisie;
- Odnosnie przeszkód wodnych podczas startów z wody (np. fal, statków morskich, pływaków, innych pływających obiektów);
- Nie dotyczy zdarzeń klasyfikowanych jako CFIT (kontrolowany lot ku ziemi).

9. EVAC: Ewakuacja

Zdarzenia, podczas których (a) osoba / osoby odniosła/-y obrażenia podczas ewakuacji; (b) podjęta ewakuacja okazała się zbędna; (c) wyposażenie ewakuacyjne nie zadziałało prawidłowo; (d) podjęta ewakuacja pogorszyła sytuację.

Zastosowanie:

- Dotyczy zdarzeń, w których odniesiono obrażenia podczas ewakuacji przez wyjście awaryjne lub drzwi kabiny;
- Dotyczy zdarzeń, w których sama ewakuacja zostaje sklasyfikowana jako wypadek (w skrócie – gdyby nie przeprowadzono ewakuacji, nie byłoby zdarzenia);
- Dotyczy niepotrzebnych ewakuacji, które albo zostały błędnie zainicjowane przez załogę, albo które zostały zainicjowane przez pasażerów;
- Dotyczy wyłącznie operacji przewozu pasażerów, wyłącznie odnośnie transportowych statków powietrznych;
- Dotyczy również ewakuacji przy wodowaniu, lub po zderzeniu z wodą, jeśli zostanie spełniony jeden z powyższych warunków.



10. EXTL: Zdarzenia związane z podwieszeniami

Zdarzenia podczas lotów z podwieszeniami lub wynikające z transportu podwieszenia.

Zastosowanie:

- Dotyczy zdarzeń, w których doszło do zderzenia podwieszenia, lub umocowania (np. liny czy przewodu) z terenem, wodą lub innymi obiektami;
- Dotyczy zdarzeń, w których doszło do zderzenia podwieszenia, lub umocowania z głównym, bądź ogonowym wirnikiem lub z kabiną śmigłowca;
- Dotyczy zdarzeń, w których obsługa odpowiedzialna za podwieszenie doznała obrażeń na skutek zderzenia z podwieszeniem/ zerwania lub nieintencjonalnego opuszczenia podwieszenia;
- Dotyczy odniesienia obrażeń przez obsługę naziemną zajmującą się podwieszeniem, na skutek strumienia powietrza, lub spadających gałęzi, powalonych drzew itp.
- Dotyczy zewnętrznych podnośników, lin, zastosowania tzw. techniki „długiej liny” (ang. HEC – human external cargo);
- Jeśli do zdarzenia przyczyniło się przygotowanie podwieszenia przez obsługę naziemną, zostaje ono sklasyfikowane również jako RAMP;
- Zdarzenie spowodowane przez złe funkcjonowanie pokładowego systemu obsługi podwieszenia lub opuszczania podwieszów zostaje sklasyfikowane jako SCF-NP, gdyż dotyczy systemów pokładowych.

11. F-NI: Ogień / dym (bez zderzenia)

Ogień lub dym w samolocie lub na nim, w locie lub na ziemi, nie będący wynikiem zderzenia.

Zastosowanie:

- Ogień wskutek eksplozji spowodowanej niezamierzonym zapłonem.
- Ogień / dym w kokpicie lub kabinie pasażerskiej lub pomieszczeniu ładunkowym, spowodowane awarią systemu / podzespołów lub ich nieprawidłowym funkcjonowaniem;
- Niepalne wybuchy takie jak pęknięcia opon i pęknięcia grodzi ciśnieniowej są klasyfikowane jako Awaria lub Niewłaściwe Funkcjonowanie Systemu/Podzespołu (nie napędowego) (SCF-NP);
- Pożar / dym powstałe w wyniku wypadku są klasyfikowane jako Ogień/Dym (w wyniku zderzenia) (F-POST).

12. F-POST: Ogień / dym (w wyniku zderzenia)

Pożar / dym powstały w wyniku zderzenia.



Zastosowanie:

- Ta kategoria jest używana tylko w przypadku zdarzeń, w których ogień po zderzeniu był współczynnikiem zdarzenia;
- Ta kategoria jest używana tylko w połączeniu z inną kategorią. Np. awaria systemu / podzespołu, która przyczyniła się do wybuchu ognia po zderzeniu, klasyfikuje się jako SCF-PP, F-POST lub SCF-NP i F-POST.

13. FUEL: Związane z paliwem

Zgaszenie / zadławienie jednego lub więcej zespołów napędowych spowodowane wyczerpaniem paliwa, przerwaniem dopływu paliwa, zanieczyszczeniem paliwa, użyciem nieodpowiedniego paliwa, oblodzeniem gaźnika lub układu zapłonowego.

Zastosowanie:

Następujące terminy związane z paliwem zostały przedstawione celem wyjaśnienia:

- Wyczerpanie paliwa: brak paliwa możliwego do użycia;
- Zablockowanie paliwa: statek powietrzny posiada możliwe do wykorzystania paliwo, jednak jego dopływ do silników został odcięty;
- Zanieczyszczenie paliwa: obecność obcej substancji (np. wody, oleju, lodu, odpadów, piasku, insektów) w paliwie przeznaczonym dla danego typu silników;
- Nieodpowiednie paliwo: takie, które nie jest przeznaczone dla danego typu silników, np.: Jet A dla silników tłokowych, 80 oktanowe dla silników wymagających paliwa 100 oktanowego;
- Dotyczy problemów z paliwem, które nie zostały spowodowane przez usterki mechaniczne, lecz przez załogę, lub obsługę naziemną. Zakłócenia w dostarczaniu paliwa do silników spowodowane usterką mechaniczną zostają sklasyfikowane inaczej, jako odpowiednio: usterki inne niż zespołów napędowych (SCF-NP) lub usterki zespołów napędowych (SCF-PP);
- Dotyczy również zdarzeń, w których nieodpowiednie paliwo doprowadziło do usterki zespołów napędowych (np. poprzez wybuch). W takich przypadkach zdarzenia zostają sklasyfikowane jako FUEL, nie jako usterka zespołów napędowych (SCF-PP);
- Dotyczy zdarzeń, w których zaistniało wysokie ryzyko wyczerpania paliwa, ale gdzie nie doszło do utraty mocy silników.

14. GCOL: Kolizje na ziemi

Kolizje podczas kołowania do lub z drogi startowej w użyciu.



Zastosowanie:

- Dotyczy kolizji ze statkiem powietrznym, osobą, pojazdem naziemnym, przeszkodą, budynkiem, konstrukcją itd. na powierzchni innej niż droga startowa przeznaczona do lądowania lub startu;
- Z tej kategorii wykluczone są kolizje naziemne wynikające ze zdarzeń, które zostały sklasyfikowane jako Wtargnięcie na Drogę Startową (RI), Zderzenie z Dziką Zwierzyzną (WILD) lub Obsługa Naziemna (RAMP).

UWAGA: kołowanie obejmuje kołowanie naziemne i tzw. podloty dla wiroplątów na wyznaczonych drogach do kołowania.

15. GTOW: Zdarzenia związane z wyciąganiem szybowców

Przedwczesne zwolnienie, przypadkowe zwolnienie lub zwolnienie podczas holowania, splątanie z wyciągarką, liną, utratą kontroli lub uderzeniem w wyciągarkę.

Zastosowanie:

- Dotyczy zarówno statków powietrznych na wyciągarce, ciągniętych przez inny statek powietrzny, jak i statków powietrznych holujących;
- Dotyczy utraty kontroli ze względu na wejście w turbulencję w śladzie aerodynamicznym samolotów holujących i zdarzeń, w których przekroczono prędkość dozwoloną podczas holowania.

16. ICE: Oblodzenie

Śnieg, lód, marznący deszcz, szron na powierzchni statku powietrznego, które mają niekorzystny wpływ na sterowność lub wydajność statku powietrznego.

Zastosowanie:

- Obejmuje sytuacje oblodzenia, które występują w powietrzu lub na ziemi (tj. związane z odladzaniem);
- Oblodzenie gaźnika oraz układu zapłonowego jest sklasyfikowane w kategorii Związane z Paliwem (FUEL);
- Dotyczy również oblodzenia szyby zawężającego pole widzenia;
- Obejmuje nagromadzenie lodu na czujnikach, antenach i innych powierzchniach zewnętrznych;
- Obejmuje nagromadzenie lodu na zewnętrznych powierzchniach, w tym także bezpośrednio u wlotów silnika.



17. LALT: Operacje na małych wysokościach

Kolizja lub niebezpieczne zbliżenie z przeszkodą/obiektom/terenem podczas zamierzonego lotu blisko powierzchni (wyłączając fazy startu i lądowania).

Zastosowanie:

- Pojęcie „teren” odnosi się do: wody, roślinności, skał oraz innych naturalnych elementów na ziemi lub wyrastających z ziemi;
- Manewry dotyczą pokazów, manewrów na małych wysokościach, akrobacji, lotów widokowych, lotów pokazowych, inspekcji powietrznych, poszukiwań polawinowych, wciągania osób na pokład w zawisie, akcji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, oprysków z powietrza, zamierzonego lotu śmigłowców w bliskiej odległości od przeszkód podczas prac lotniczych lub unikania pogody;
- Uwzględnia również zamierzone manewrowanie w bezpośredniej bliskości klifów, gór, w kanionach, oraz podobne loty, podczas których zdolności aerodynamiczne statku powietrznego nie są wystarczające dla uniknięcia zderzenia;
- Jeśli wystąpi utrata kontroli nad lotem podczas operacji na małych wysokościach, sklasyfikuj zarówno jako Utrata Kontroli – w locie (LOC-I), jak i Operacje Na Małych Wysokościach (LALT).

UWAGA: nie dotyczy wiroplatów podczas podlotu

UWAGA: uwzględnia manewrowanie na małych wysokościach podczas poszukiwania miejsca do lądowania poza lotniskiem

Nie używaj LALT w połączeniu z CFIT

18. LOC-G: Utrata kontroli – na ziemi

Utrata kontroli nad statkiem powietrznym podczas gdy statek ten znajduje się na ziemi.

Zastosowanie:

- Używane tylko wobec faz lotu nie mających miejsca w powietrzu, np. operacje na ziemi;
- Utrata kontroli może być efektem zanieczyszczenia drogi startowej lub drogi do kołowania (np. deszcz, śnieg, lód, mokry śnieg);
- Utrata kontroli podczas operacji na ziemi może również zaistnieć w następstwie zdarzenia innej kategorii. Na przykład, LOC-G może być efektem Awarii lub Niepoprawnego Działania Systemu/Podzespołu napędowego (SCF-PP) lub nie napędowego (SCF-NP), lub działań zapobiegawczych podjętych podczas nieuprawnionego Wtargnięcia Na Drogę Startową (RI-VAP) lub Zderzenia z Dziką



Zwierzyną (WILD). Dla tych zdarzeń, zastosuj obie kategorie (np. LOC-G i SCF-PP, LOC-G i SCF-NP, LOC-G i RI-VAP lub LOC-G i WILD);

- Nie należy stosować gdy o niemożności kontroli statku powietrznego zdecydowała usterka techniczna;
- Zalicza się również: utrata kontroli w wiropłacie podczas operacji wykonywanych na pochyłych powierzchniach lub lądowiskach dla śmigłowców poza stałym lądem, podczas dynamicznych obrotów i na skutek rezonującego podłoża.

19. LOC-I: Utrata kontroli – w locie

Utrata kontroli nad statkiem powietrznym podczas lotu lub odchylenie od zamierzonej linii drogi w locie.

Utrata kontroli podczas lotu jest skrajnym wariantem odchylenia od zamierzonej linii drogi. Określenie „utrata kontroli” obejmuje jedynie niektóre przypadki, w których miało miejsce odchylenie od zamierzonej linii drogi.

Uwagi środowiska: Sugeruje się, aby nazwa zdarzenia została zrewidowana i odpowiednio zmieniona.

Na przykład: Odchylenie od Zamierzonej Linii Drogi - DEV

Zastosowanie:

- Należy stosować jedynie wobec utraty kontroli podczas faz lotu mających miejsce w powietrzu;
- Utrata kontroli może wystąpić zarówno podczas warunków dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), jak i podczas warunków dla lotów z widocznością (VMC)
- Utrata kontroli podczas lotu może wystąpić jako efekt zamierzonego manewru (np. ćwiczenia przeciągnięcia/rotacji);
- Dotyczy zdarzeń związanych z konfiguracją statku powietrznego (np. klapy, sloty, systemy pokładowe itp.) jak i ze sterowaniem przeciągnięciem wiropłatu;
- Przeciągnięcia są rozpatrywane jako utrata kontroli i są uwzględnione w tej kategorii.
- Zdarzenia z udziałem wiropłatów, gdzie wystąpiło zjawisko pierścienia wirowego są zaliczane zarówno do tej kategorii, jak i do Nieprawidłowy Kontakt z Drogą Startową (ARC) jeśli wystąpiły podczas normalnego startu lub lądowania;
- Operacje wiropłatów z ładunkiem zewnętrznym uwzględniające utratę kontroli związaną z ładunkiem zewnętrznym powinny być skategoryzowane zarówno jako LOC-I jak i Zdarzenia Związane z Podwieszeniami (EXTL);
- Obejmuje „utrata efektywności wirnika ogonowego” wiropłatów;
- Obejmuje utratę kontroli podczas autorotacji ćwiczebnej lub awaryjnej;
- Obejmuje wibracje wywołane przez pilota;



- Dla zdarzeń z udziałem bezzałogowych statków powietrznych, obejmuje niebezpieczne skutki odchylenia od zamierzonej linii drogi, związane z przewidywaną lub nieoczekiwaną utratą danych. Jeśli jednak utrata danych jest bezpośrednim skutkiem awarii lub nieprawidłowego działania systemu/podzespołu, skategoryzuj ją tylko jako Awaria lub Nieprawidłowe Działanie Systemu/Podzespołu (nie napędowego) (SCF-NP);
- Dla zdarzeń związanych z oblodzeniem, w których również wystąpiła utrata kontroli, sklasyfikuj zarówno jako LOC-I jak i Oblodzenie (ICE);
- Jeśli utrata kontroli jest bezpośrednim skutkiem awarii lub nieprawidłowego działania systemu/podzespołu (SCF), sklasyfikuj zdarzenie tylko jako Awaria lub Nieprawidłowe Działanie Systemu/Podzespołu (nie napędowego) (SCF-NP), lub Awaria lub Nieprawidłowe Działanie Systemu/Podzespołu (napędowego) (SCF-PP). Utrata kontroli może jednak następować w wyniku mniej istotnej usterce systemu/podzespołu i w takiej sytuacji sklasyfikuj w obu kategoriach;
- Zdarzenia związane z ograniczeniem pola widzenia załogi oraz pogorszenia widzialności (np. zmętnienie, podejścia w ciemnościach, warunki zanikające lub białe), w których statek powietrzny kierowany jest w kierunku ziemi, wody lub przeszkody są klasyfikowane jako Kontrolowany Lot Ku Ziemi (CFIT), nie jako LOC-I.

20. LOLI: Utrata noszenia w przelocie

Lądowanie na trasie spowodowane utratą noszenia.

Zastosowanie:

- Ma zastosowanie tylko wobec statków powietrznych, które opierają się na statycznym noszeniu celem utrzymania lub zwiększenia wysokości, takich jak szybowce, paralotnie, balony oraz sterowce;
- Należy wziąć pod uwagę wszystkie statyczne formy noszenia, włączając noszenie atmosferyczne, tj. orograficzne, termiczne, fale górskie oraz noszenie grawitacyjne, takie jak w przypadku gazu lżejszego od powietrza lub ciepłego powietrza;
- Obejmuje również motoszybowce i motolotnie jeśli są użytkowane w warunkach statycznego noszenia atmosferycznego i silnik nie został uruchomiony;
- Jeśli statek powietrzny wykonuje zamierzony lot na małej wysokości nad terenem, zamiast tej kategorii zastosuj LALT (typowe zdarzenia tego rodzaju mają miejsce podczas zawodów szybowcowych).

21. MAC: AIRPROX/niebezpieczne zbliżenie/kolizja w powietrzu

Airprox, ostrzeżenia ACAS, zaniżenie separacji, niebezpieczne zbliżenie oraz kolizje statków powietrznych w locie.



Zastosowanie:

Dotyczy:

- Wszystkich kolizji dwóch statków powietrznych w locie;
- Zdarzeń związanych z separacją, spowodowane zarówno przez kontrolera jak i załogę.
- Raportów Airprox;
- Rzeczywistych alarmów TCAS/ACAS.

NIE dotyczy:

- Fałszywych alarmów TCAS/ACAS spowodowanych nieprawidłowym działaniem wyposażenia, klasyfikowanych jako SCF-NP.;
- Utraty separacji z co najmniej jednym statkiem powietrznym znajdującym się na ziemi; klasyfikowane jako ATM, GCOL, NAV i/lub RI jeśli zdarzenie spełnia wymagania tych kategorii.

Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Należy sklasyfikować jako MAC oraz NAV jeśli zdarzenie było spowodowane błędem nawigacyjnym oraz zdarzenie spełnia kryteria obu tych kategorii;
- Należy sklasyfikować jako MAC oraz ATM jeśli zdarzenie było spowodowane błędem ATC/ATM oraz zdarzenie spełnia kryteria obu tych kategorii.

22. MED: Medyczne

Medyczne – zdarzenia obejmujące wystąpienie choroby u osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.

Zastosowanie:

Dotyczy:

- Członków załogi niezdolnych do pełnienia obowiązków z powodu choroby;
- Medyczne sytuacje awaryjne spowodowane chorobą dowolnej osoby znajdującej się na pokładzie statku powietrznego, obejmujące zarówno pasażerów jak i załogę.

NIE dotyczy:

- Urazów odniesionych podczas lotu. Urazy należy klasyfikować jako:

- WSTRW dla urazów odniesionych w skutek burzy lub uskoku wiatru;
- TURB dla urazów odniesionych w skutek turbulencji (wyłączając turbulencję spowodowaną burzą lub uskokiem wiatru);
- SEC dla urazów odniesionych w skutek działań zamierzonych (samobójstwo, zabójstwo, akty agresji, samookaleczenie);



- CABIN dla urazów odniesionych na pokładzie statku powietrznego, ale nie związanych ze zdarzeniami opisanymi powyżej, takich jak zwichnięcia, skaleczenia lub oparzenia, wynikające z normalnych czynności wykonywanych w kabinie (obsługa bagażu, obsługa kuchenna, itp.).

- Urazy, tymczasowa ślepota lub innych ograniczenia będące efektem oślepienia laserem, które są klasyfikowane jako SEC.

Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Medyczne sytuacje awaryjne obejmujące osoby inne niż członkowie załogi lub pacjent podczas transportu przed październikiem 2013 klasyfikowano jako CABIN. Obecnie wszystkie medyczne sytuacje awaryjne są klasyfikowane jako MED.

23. NAV: Błąd nawigacyjny

Błędy nawigacyjne – zdarzenia obejmujące niewłaściwą nawigację statku powietrznego na ziemi lub w powietrzu.

Zastosowanie:

Dotyczy:

- Błędnej nawigacji poziomej spowodowanej użyciem niewłaściwej pomocy nawigacyjnej lub niewłaściwego oprogramowania systemu nawigacyjnego statku powietrznego;
- Naruszenia przestrzeni powietrznej będące skutkiem niewłaściwej nawigacji, brakiem pewności co do pozycji statku powietrznego, niewłaściwego planowania lub nieprawidłowego stosowania procedur przed wejściem w daną przestrzeń powietrzną;
- Nieumiejętność właściwego śledzenia sygnałów nawigacyjnych (poziomych lub pionowych);
- Przecięcie narzuconej wysokości/poziomu lotu (patrz wyjątki poniżej).
- Odejście od zezwoleń ATC/ATM lub opublikowanych procedur (SID/DP, STAR, procedury podejścia, procedury z widocznością);
 - Niezastosowanie się do zezwoleń lub ograniczeń podczas wykonywania operacji na płaszczyźnie lotniska, włączając:
 - Kołowanie lub holowanie statku powietrznego po drodze do kołowania lub drodze startowej, która nie została mu przydzielona (patrz poniżej: Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń)
 - Kołowanie lub inne manewry statku powietrznego na wygradzonej części lotniska (płyta cargo, płyta przewoźnika lotniczego, płyta lotnictwa ogólnego, płyta wojskowa, drogi do kołowania lub drogi startowe dla ograniczonej rozpiętości skrzydeł lub ograniczonej masy, itp.)



- Starty, przerwane starty lub lądowania na drodze do kołowania, nieprzydzielonej drodze startowej lub zamkniętej drodze startowej (patrz wyjątki poniżej)
- Podejścia do lądowania lub lądowania na nieprzydzielonych drogach startowych lub zamkniętym lotnisku
- Wypadnięcie z drogi do kołowania (z wyjątkiem skutku utraty kontroli na ziemi lub zamierzonego kierowania statku powietrznego poza drogę do kołowania celem uniknięcia kolizji).

NIE dotyczy:

- Zamierzonych odstępstw na skutek sprawowania nadzoru nad ćwiczeniami sytuacji awaryjnych;
- Odchyień od przydzielonej wysokości lub kursu dla uniknięcia innego statku powietrznego na skutek kontaktu wzrokowego lub wykonywania polecenia TCAS RA, które klasyfikuje się jako MAC;
- Odchyień od przydzielonej wysokości lub elektronicznej drogi nawigacji na skutek usoku wiatru lub turbulencji, klasyfikowanych jako WSTRW lub TURB;
- Poziomych lub pionowych odchyień na skutek skrajnych objawów utraty kontroli w locie, które są klasyfikowane jako LOC-I;
- Wypadnięć z drogi do kołowania z powodu utraty kontroli na ziemi, które są klasyfikowane jako LOC-G;
- Wypadnięć z drogi do kołowania celem uniknięcia kolizji, które są klasyfikowane jako AMAN;
- Startów, przerwanych startów, lądowań lub podejść do lądowania na zajętej drodze startowej w wyniku błędu ATC/ATM, które są klasyfikowane jako ATM (oraz MAC jeśli skutkują zaniżeniem separacji);
- Błędów nawigacyjnych pojazdów i pieszych na lotnisku . Sklasyfikuj jako RI jeśli błąd nawigacyjny spowodował nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową pojazdu lub pieszego. Sklasyfikuj jako RAMP jeśli błąd spełnia kryteria dla kategorii RAMP.

Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Sklasyfikuj zarówno jako NAV jak i MAC jeśli błąd nawigacyjny spowodował zdarzenie typu AIRPROX/zaniżenie separacji.
- Sklasyfikuj zarówno jako NAV jak i RI dla błędów nawigacyjnych spełniających również kryteria kategorii RI, włączając starty/lądowania bez zezwolenia, starty/lądowania z niewłaściwej drogi startowej lub lądowania na niewłaściwym lotnisku.
- Sklasyfikuj zarówno jako NAV jak i RAMP jeśli błąd nawigacyjny występuje podczas wypychania lub holowania.

24. RAMP: Obsługa naziemna



Zdarzenia podczas lub jako wynik operacji obsługi naziemnej.

Zastosowanie:

Dotyczy:

- Zdarzeń które występują podczas serwisowania, wejścia na pokład, załadunku i wyładunku samolotu;
- Zdarzeń związanych z wejściem na pokład i wysiadaniem, opuszczeniem pokładu, podczas gdy śmigłowiec znajduje się w zawisie;
- Niezgodności/problemów związanych z usuwaniem śniegu i / lub lodu z samolotu
- Urazów osób od wirnika / wirnika głównego / wirnika ogonowego / łopaty wentylatora;
- Wypychania, operacji powerback, holowania;
- Zdarzeń związanych z podmuchem silników odrzutowych, strugami statków powietrznych turbośmigłowych lub wirników;
- Błędów zewnętrznej konfiguracji przedodlotowej statku powietrznego (np. Niewłaściwe załadowanie i niewłaściwie zabezpieczone drzwi) które prowadzą do kolejnych zdarzeń;
- Wszystkich miejsc postojowych (rampa, stanowisko postojowe/gate);
- Operacji na lotniskach, heliportach, helideckach i w miejscach nieprzystosowanych.

NIE dotyczy:

- Kolizji, podczas gdy samolot porusza się siłą własnych jednostek napędowych na stanowisku postojowym (w tym również gate), po płycie postojowej lub w strefie zabezpieczania ładunku które są klasyfikowane jako GCOL (z wyjątkiem sytuacji, w których klasyfikacja ta nie ma zastosowania).

Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Jeśli podwieszenie jest związane ze zdarzeniem podczas pracy obsługi naziemnej, koduj zarówno RAMP, jak i EXTL.

25. RE: Wypadnięcie z drogi startowej

Wypadnięcie na bok lub poza próg drogi startowej.

Zastosowanie:

- Stosuje się tylko w fazie startu lub lądowania;
- Wypadnięcie może być zamierzone lub niezamierzone. Na przykład, celowe wypadnięcie na bok drogi startowej dla uniknięcia kolizji, spowodowane wystąpieniem nieuprawnionego wtargnięcia na drogę startową. W tym przypadku będą miały zastosowanie kody obu kategorii;



- Użyj RE we wszystkich przypadkach, gdy samolot opuścił pas startowy/helipad/helideck niezależnie od tego, czy wypadnięcie z drogi startowej było następstwem innego zdarzenia, czy nie.

26. RI: Wtargnięcie na drogę startową

Każde zdarzenie na lotnisku związane z nieprawidłową obecnością statku powietrznego, pojazdu lub osoby na chronionym obszarze przeznaczonym do wykonywania operacji startu i lądowania.

Zastosowanie:

Definicja pochodzi z dokumentu "Procedury dotyczące służb żeglugi powietrznej - zarządzanie ruchem lotniczym" (ICAO DOC 4444) oraz podręcznika dotyczącego zapobiegania wtargnięć na drogę startową (ICAO DOC 9870), po raz pierwszy dołączonego w kwietniu 2004 r.

Nie dotyczy:

- Zdarzeń na nieprzystosowanych / naturalnych lądowiskach;
- Zdarzeń związanych ze zwierzętami / ptakami na drodze startowej, które są klasyfikowane jako Zderzenie z Dziką Zwierzyzną (WILD) lub Zderzenie z Ptakiem (BIRD).

Powiązania z innymi kategoriami zdarzeń:

- Używa się kodu RI jak i NAV w przypadku wtargnięcia na drogę startową w wyniku niewłaściwej nawigacji samolotu na lotnisku, przy startach, przerwaniu startu lub lądowaniu na pasie startowym nieprzypisanym danemu statkowi powietrznemu;
- Używa się kodu RI jak i ATM dla wtargnięcia na drogę startową w przypadku błędu ATC/ATM;
- Używa się kodu RI jak i MAC jeśli wtargnięcie na drogę startową skutkuje AIRPROX/zaniżeniem separacji podczas lotu.

27. RI-O: Wtargnięcie na drogę startową - inne

Kolizja, ryzyko kolizji albo działania unikowe podejmowane przez statek powietrzny celem ominięcia osób albo zwierząt znajdujących się na drodze startowej w użyciu.

Zastosowanie:

- Dotyczy spotkania z dziką zwierzyną (inną niż ptaki, które są oznaczone jako OTHER) na drodze startowej w użyciu;
- Uwzględnia przypadki, w których działania unikowe podejmowane przez załogę, prowadzą do zderzenia poza drogą startową lub do zdarzeń innych niż kolizja (np. uszkodzenia podwozia);



- Wtargnięcie na drogę startową może mieć miejsce zarówno na lotniskach kontrolowanych jak i niekontrolowanych.

UWAGA: zmieniono w wyniku decyzji ICAO ANC odnośnie RI-A (taking out the person).

28. RI-VA: Wtargnięcie na drogę startową pojazdu, statku powietrznego lub osoby

Kolizja, ryzyko kolizji albo działania unikowe podejmowane przez statek powietrzny aby ominąć pojazd albo inny statek powietrzny na drodze startowej w użyciu.

Zastosowanie:

- Dotyczy zdarzeń w których załoga statku powietrznego podjęła działania w celu uniknięcia kolizji prowadzące do dalszej kolizji poza drogą startową lub innego zdarzenia (np. uszkodzenia podwozia);
- Dotyczy zdarzeń w których statek powietrzny będący w locie ląduje na statku powietrznym stojącym na lub poruszającym się po drodze startowej w użyciu;
- Wtargnięcie na drogę startową może mieć miejsce zarówno na lotniskach kontrolowanych jak i niekontrolowanych.

UWAGA: zmieniono na RI-VAP w wyniku decyzji Komisji Transportu Lotniczego ICAO, 2004 r.

29. SCF-NP: Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie systemu/podzespołu (nienapędowego)

Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie systemu lub podzespołu statku powietrznego – innego niż jednostka napędowa.

Zastosowanie:

- Jeśli awaria systemów kontrolnych sprawia, że nie ma możliwości kontrolowania statku powietrznego, należy ją zakwalifikować wyłącznie jako SCF-NP, nie jako utrata kontroli (LOC-1 lub LOC-G). Jeśli jednak awaria nie spowoduje, że statku powietrznego nie będzie dało się kontrolować, ale doprowadzi do utraty kontroli, sklasyfikuj zdarzenie odpowiednio jako SCF-NP oraz LOC-I lub LOC-G;
- Awarie lub niewłaściwe działanie systemów wirnika głównego oraz ogonowego wiroplątów, a także systemu napędowego oraz kontroli lotu, są również klasyfikowane w tej kategorii;
- Obejmuje błędy lub awarie oprogramowania oraz systemu bazy danych;
- Obejmuje części/fragmenty systemów nie-napędowych oddzielające się od statku powietrznego;



- W przypadku bezałogowych statków powietrznych, obejmuje awarie oraz niewłaściwe funkcjonowanie naziemnych, przesyłowych lub pokładowych systemów lub podzespołów komunikacji oraz systemów lub podzespołów przesyłu danych;
- Obejmuje awarie/niewłaściwe funkcjonowanie wyposażenia naziemnych systemów uruchamiania lub odzyskiwania;
- Obejmuje wszystkie awarie/niewłaściwe funkcjonowanie, również te związane z lub spowodowane przeglądami technicznymi.

30. SCF-PP: Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie jednostki napędowej

Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie systemu lub podzespołu statku powietrznego – związanego z jednostką napędową.

Zastosowanie:

- Jeśli awaria systemów kontrolnych powoduje brak możliwości kontrolowania statku powietrznego, należy ją sklasyfikować wyłącznie jako SCF-PP, nie jako utratę kontroli (LOC-I lub LOC-G). Jeśli jednak awaria nie spowoduje, że statku powietrznego nie będzie dało się kontrolować, ale doprowadzi do utraty kontroli, sklasyfikuj zdarzenie odpowiednio jako SCF-PP oraz LOC-I lub LOC-G;
- Obejmuje awarie lub niewłaściwe funkcjonowanie dowolnego z wymienionych: śmigła, wirnika, wału napędowego śmigła/głównego wirnika (skrzynia biegów, przekładnia), rewersów, sterownicy jednostki napędowej;
- Obejmuje części/fragmenty jednostki napędowej, oddzielające się od niej;
- Obejmuje wszystkie awarie/niewłaściwe funkcjonowanie, również to związane z lub wynikające z przeglądów technicznych;
- Awarie lub niewłaściwe funkcjonowanie sterowania i napędu wirnika głównego, ogonowego lub zbiorcze są klasyfikowane jako awarie niezwiązane z jednostką napędową (SCF-NP), nie jako SCF-PP;
- Następujące problemy jednostki napędowej związane z paliwem są klasyfikowane jako FUEL, nie jako SCF-PP: wyczerpanie paliwa, minimalna ilość paliwa/złe rozporządzanie paliwem, zanieczyszczenie paliwa, użycie niewłaściwego paliwa, oblodzenie gaźnika oraz układu zapłonowego.

UWAGA: dla klasyfikacji podgrup SCF-PP została opracowana oddzielna taksonomia dostępna na stronie CICTT <http://intlaviationstandards.org>

31. SEC: Związane z ochroną

Czyny przestępcze lub procedury związane z ochroną, które są przyczyną wystąpienia wypadku lub incydentu (na podstawie Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego



[ICAO], załącznik 13).

Zastosowanie:

- Pomimo że działania związane z ochroną mogą prowadzić do wypadków określonych w załączniku 13 ICAO, przez niektóre organizacje nie są uważane za wypadki. Niezależnie od tego, zdarzenia te mają podobne konsekwencje, ponieważ pociągają za sobą poważne skutki, takie jak obrażenia lub śmierć osoby / wielu osób czy uszkodzenie samolotu. Z tych powodów są one klasyfikowane jako zdarzenia związane z bezpieczeństwem tylko w celach profilaktycznych;
- Przykłady obejmują: a) porwanie i / lub kradzież samolotu; B) interakcję z załogą (np. nieposłuszni pasażerowie); C) ingerencję w kontrolę nad lotem; D) bezpieczeństwo w obrębie rampy /drogi startowej / drogi kołowania; E) sabotaż; F) samobójstwo; G) działania wojenne.

32. TURB: Turbulencja

Turbulencje w locie

Zastosowanie:

- Obejmuje turbulencje w czystym powietrzu, przy falach górskich, mechaniczną oraz spowodowaną przez chmury;
- Dotyczy również zdarzeń związanych z turbulencją w śladzie aerodynamicznym (ang. wake vortex);
- Wlot w uskok wiatru lub turbulencje związane z burzami są oznaczone jako WSTRW;
- Dotyczy też wlotu w turbulencje, związane z zabudową lub obiektami.

33. UIMC: Niezamierzony lot w IMC

Niezamierzony lot w warunkach dla lotów według wskazań przyrządów (IMC).

Zastosowanie:

- Może mieć zastosowanie jako prekursor CFIT, LOC-I lub LALT;
- Ma zastosowanie, jeśli pilot wykonywał lot według przepisów o lotach z widocznością (VFR), zgodnie z definicją w załączniku 2 – Rules of the Air – do Konwencji międzynarodowym lotnictwie cywilnym, ale z jakiegokolwiek powodu znalazł się w warunkach IMC;
- Ma zastosowanie tylko w przypadku zaistnienia utraty wzrokowego odniesienia;
- Ma zastosowanie tylko w przypadku, gdy pilot nie jest uprawniony do lotów w IMC i/lub samolot nie jest odpowiednio wyposażony do wykonania lotu w warunkach IMC.



34. USOS: Przedwczesne/spóźnione przyziemienie

Przyziemienie poza drogą startową.

Zastosowanie:

- Przedwczesne/spóźnione przyziemienie na drodze startowej / helipadzie / helidecku ma miejsce w pobliżu drogi startowej / helipadu/ heli decku i odnosi się także do przyziemienia poza drogą startową / helipadem / helideckiem;
- Nie dotyczy lądowań awaryjnych poza granicami lotniska;
- Dotyczy zdarzeń zaistniałych podczas fazy lądowania;
- Obejmuje przyziemienia poza heliportem, helideckiem i innymi wyznaczonymi powierzchniami, w całości lub w części przeznaczonymi do lądowania, startu i ruchu śmigłowców (nie dotyczy nieprzystosowanych i naturalnych lądowisk dla śmigłowców);
- Nie należy używać ARC w połączeniu z USOS.

35. WILD: Zderzenie z dziką zwierzyną

Zderzenie, ryzyko kolizji lub działanie unikowe statku powietrznego w celu ominięcia dzikiej zwierzyny na drodze startowej lub na helipadzie / helidecku w użyciu.

Zastosowanie:

- Obejmuje spotkania z dziką zwierzyną na pasie startowym w użyciu lub na jakimkolwiek innym obszarze poza lotniskiem.
- Obejmuje przypadki, w których załoga podejmuje działania unikowe, prowadzące do zderzenia poza obszarem manewrowym lotniska lub konsekwencji innych niż kolizja (np. awarii podwozia);
- Spotkania z dziką zwierzyną mogą wystąpić w kontrolowanych lub niekontrolowanych portach lotniczych, lub na nieprzystosowanych / naturalnych lądowiskach;
- Nie dotyczy zderzenia z ptakami, które są klasyfikowane jako Zderzenie z Ptakiem (BIRD).

UWAGA: uprzednio klasyfikowano jako RI-A.

36. WSTRW: Uskok wiatru lub burza

Wlot w uskok wiatru lub burze.



Zastosowanie:

- Dotyczy wlotu w uskok wiatru / lub burzę;
- Dotyczy zdarzeń w powietrzu związanych z wystąpieniem gradu;
- Dotyczy zdarzeń związanych z uderzeniami pioruna;
- Dotyczy zdarzeń związanych z silnym deszczem (nie tylko w czasie burz);
- Oblodzenia i turbulencje są klasyfikowane oddzielnie (patrz: Oblodzenie (ICE) i Turbulencja (TURB)).

37. OTHR: Inne

Wszelkie zdarzenia nie objęte inną kategorią.

Kategoria ta obejmuje dowolny typ zdarzenia, który nie jest objęty żadną inną kategorią.

38. UNK: Nieznane lub nieokreślone

Brak wystarczających informacji pozwalających sklasyfikować zdarzenie.

Zastosowanie:

- Obejmuje przypadki, w których statek powietrzny zaginął;
- Obejmuje takie zdarzenia, w których nie ma wystarczających informacji, aby sklasyfikować zdarzenie lub można spodziewać się nadejścia dodatkowych informacji w celu odpowiedniej klasyfikacji zdarzenia.