



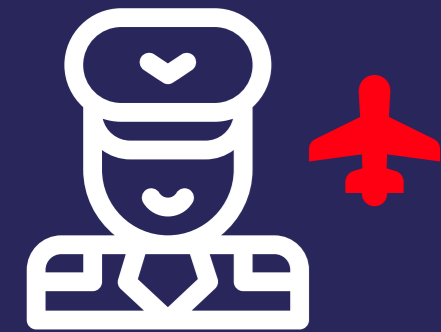
Operacje lotnicze

1. Korzystanie z nieprawidłowych danych lub wprowadzanie błędnych danych do urządzeń używanych do nawigacji lub obliczeń osiągowych, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób.
2. Przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiedniego ustawodawstwa, włączając w to nieprawidłowe etykiety i nieodpowiednie obchodzenie się z towarami niebezpiecznymi.
3. Niewłaściwy rodzaj paliwa lub zanieczyszczone paliwo.
4. Zaniechanie lub podjęcie błędnych, nieodpowiednich działań w zakresie odladzania i zapobiegania oblodzeniu.
5. Wypadnięcie z drogi kołowania lub drogi startowej.
6. Rzeczywiste lub potencjalne wtargnięcie na drogę kołowania lub na drogę startową.
7. Wtargnięcie do strefy końcowego podejścia i startu (FATO).
8. Kontynuowanie podejścia według wskazań przyrządów poniżej opublikowanych wartości minimalnych przy niedostatecznej widzialności punktów odniesienia.
9. Operacje przy nieprawidłowych ustawieniach wysokościomierza.
10. Uderzenie ogonem, łopatką/końcówką skrzydła lub gondoli podczas startu lub lądowania.
11. Przekroczenie nakazanego poziomu lotu.
12. Niezdolność do osiągnięcia wymaganych lub oczekiwanych parametrów podczas startu, przetrwanego podejścia do lądowania lub lądowania.
13. Rzeczywisty lub zamierzony start, rzeczywiste lub zamierzone podejście lub lądowanie z nieprawidłowymi ustawieniami konfiguracji.
14. Kontynuowanie podejścia niezgodnie z kryteriami ustabilizowanego podejścia przewoźnika lotniczego.
15. Lądowanie zapobiegawcze lub przymusowe.
16. Krótkie i długie lądowanie.
17. Twarde lądowanie.
18. Utrata sterowania.
19. Każdy przerwany start.
20. Odejście od normalnych warunków eksploatacji, przekroczenie normalnego pochylenia lub przechylenia, lub prędkość lotu niedostosowana do warunków.
21. Zażądanie jakiegokolwiek systemu zabezpieczenia obwiedni osiągow, w tym ostrzeżenie przed przeciągnięciem, wibratora drążka sterowego, odpychacza drążka sterowego i automatycznych zabezpieczeń.



Zdarzenia techniczne

1. Utrata jakiegokolwiek części strukturalnej statku powietrznego podczas lotu.
2. Utrata działania systemu.
3. Utrata redundancji systemu.
4. Wyciek jakiegokolwiek płynu powodujący wystąpienie zagrożenia pożarowego oraz stwarzający możliwości groźnego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego lub który stworzył lub mógłby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób w nim się znajdujących lub jakichkolwiek innych osób.
5. Nieprawidłowe działanie lub usterki układu paliwowego, które miały wpływ na dopływ lub dystrybucję paliwa.
6. Nieprawidłowe działanie lub usterka któregoś z systemów wskaźników jeśli powoduje przekazanie załodze mylących informacji.
7. Nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania lotem, takie jak asymetryczne lub zablokowane urządzenia sterowania lotem (np. dotyczące siły nośnej (klapy/słoty), siły oporu (spoilery), kontroli położenia przestrzennego (lotki, stery wysokości, ster kierunku)).
8. Awaria lub istotna usterka jakiegokolwiek części lub sterowania śmigłem, wirnikiem lub zespołem napędowym.
9. Uszkodzenie lub awaria wirnika nośnego/ogonowego lub przekładni, lub systemów równoważnych.
10. Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie jakiegokolwiek części silnika, zespołu napędowego, APU lub przekładni powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - a. system rewersu ciągu nie działa zgodnie z ustawieniem;
 - b. nie można sterować mocą, ciągiem lub obrotami (obrotami na minutę);
 - c. odpadnięcie podzespołów lub odcinków.
11. Zgaśnięcie, wyłączenie w trakcie lotu któregoś z silników lub pomocniczego źródła zasilania (APU), kiedy jest on wymagany (np. ETOPS (operacje o wydłużonym zasięgu wykonywane samolotami dwusilnikowymi), MEL (wykaz wyposażenia minimalnego)).
12. Przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych silnika, w tym przekroczenie prędkości obrotowej lub niemożność regulacji obrotów jakiegokolwiek elementu wysokoobrotowego (np. APU, urządzenia do dokonywania rozruchu w powietrzu, kompresora klimatyzatora, turbiny powietrznej, śmigła lub wirnika).



Piloci

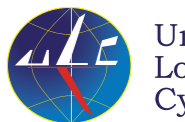
mają obowiązek zgłaszania następujących zdarzeń:

SPRAW, ABY LATANIE STAŁO SIĘ JESZCZE BEZPIECZNIEJSZE

Byłeś świadkiem zdarzenia mogącego mieć wpływ na bezpieczeństwo?

ZGŁOŚ TO SWOJEJ ORGANIZACJI!

Zgłaszanie zdarzeń znacznie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa.



Urząd Lotnictwa Cywilnego



Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej (ANS) oraz zarządzania ruchem lotniczym (ATM)

1. Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (ATC) sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa.
2. Długotrwała utrata łączności z organem służb ruchu lotniczego (ATS) lub ATM.
3. Sprzeczne instrukcje wydawane przez różne organy ATS mogące doprowadzić do utraty separacji.
4. Błędna interpretacja komunikatów radiowych, która stworzyła lub mogłaby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
5. Umyślne odstępianie od instrukcji ATC, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.



Sytuacje awaryjne i inne sytuacje krytyczne

1. Każdy przypadek prowadzący do zgłoszenia stanu zagrożenia („MAYDAY” lub „PAN call”).
2. Wszelkie przypadki spalania się, topienia, dymu, oparów, wylądowań łukowych, przegrzania, pożaru lub wybuchu.
3. Zanieczyszczone powietrze w kabinie załogi lotniczej lub w przedziale pasażerskim, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
4. Niezastosowanie przez załogę lotniczą lub personel pokładowy, w celu przeciwdziałania awarii, odpowiedniej procedury innej niż normalna lub procedury awaryjnej.
5. Użycie jakiegokolwiek wyposażenia awaryjnego lub procedury innej niż normalna (ang. non-normal procedure) mających wpływ na osiągnięcie podczas lotu lub lądowania.
6. Niezdolność któregokolwiek członka załogi lotniczej lub personelu pokładowego do działania powodująca zmniejszenie liczby członków załogi lub personelu poniżej minimalnej certyfikowanej liczby.

7. Nieprawidłowe działanie jakiegokolwiek systemu bądź wyposażenia awaryjnego lub ratowniczego, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
8. Niekontrolowane ciśnienie w kabinie.
9. Krytycznie mała ilość paliwa lub ilość paliwa w miejscu docelowym poniżej wymaganej końcowej rezerwy paliwa.
10. Jakiegokolwiek użycie przez załogę pokładowego systemu zasilania tlenem.
11. Zmęczenie załogi, mające wpływ lub potencjalnie mające wpływ na jej zdolność do bezpiecznego wykonywania czynności lotniczych.



Środowisko zewnętrzne i warunki meteorologiczne

1. Kolizja lub nieomal kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą.
2. Wystąpienie sygnalizacji RA (Resolution Advisory) pokładowego systemu zapobiegania kolizjom (Airborne Collision Avoidance System — ACAS).
3. Zadziałanie systemu ostrzegania o prawdziwej kolizji z ziemią, np. ostrzeżenia GPWS (system ostrzegania o bliskości ziemi)/TAWS (system ostrzegania przed zbyt niskim lotem).
4. Zderzenie ze zwierzęciem, w tym zderzenie z ptakiem.
5. Uszkodzenie przez obcy obiekt/odłamki (FOD).
6. Nieoczekiwany napotkany zły stan nawierzchni drogi startowej.
7. Napotkanie turbulencji w śladzie aerodynamicznym.
8. Ingerencja wobec statku powietrznego będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, światła wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.

9. Uderzenie pioruna, które spowodowało uszkodzenie statku powietrznego albo utratę lub nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.
10. Wejście w strefę opadu gradu powodujące uszkodzenia statku powietrznego lub utratę, czy nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.
11. Wejście w strefę silnej turbulencji lub innych warunków, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym lub konieczność przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po zakończeniu lotu, podczas którego wystąpiła turbulencja.
12. Wejście w strefę znaczącego uskoku wiatru lub burzy, które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób na jego pokładzie lub jakichkolwiek innych osób.
13. Wejście w strefę oblodzenia powodujące trudności w obsłudze, uszkodzenia statku powietrznego lub utratę, czy nieprawidłowe działanie któregokolwiek z systemów statku powietrznego.
14. Wejście w strefę pyłu wulkanicznego.



Ochrona

1. Zagrożenie bombowe lub porwanie.
2. Trudności w panowaniu nad pasażerami odurzonymi, agresywnymi lub niesfornymi.
3. Ujawnienie nieuprawnionego pasażera.

ZGŁASZAJ RÓWNIEŻ WSZELKIE INNE ZDARZENIA, KTÓRE W TWOJEJ OPINII MOGĄ ZAGROZIĆ BEZPIECZEŃSTWU

PRAWO CIĘ CHRONI!

Gdy zgłaszasz zdarzenie, Ty i wszystkie osoby w nim wymienione jesteście chronieni przed negatywnymi konsekwencjami, które mogą wynikać ze zgłoszenia

- § Tożsamość Twoja oraz tożsamość osób wymienionych w zgłoszeniu będą chronione
- § Twoje zgłoszenie nie będzie użyte do innych celów niż utrzymanie lub poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego
- § Twoje zgłoszenie nie będzie wykorzystane wewnątrz i na zewnątrz organizacji jako podstawa do orzekania o winie – Twojej oraz osób wymienionych w zgłoszeniu
- § Wyjątkiem są przypadki rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody

ZGŁASZAJ INCYDENTY LOTNICZE PRZY POMOCY UDOSTĘPNIONEJ PLATFORMY INFORMATYCZNEJ

e2.aviationreporting.eu/reporting