

Co byś zrobił pilocie, żeby poprawić
bezpieczeństwo „małego”
latania w naszym kraju?

Czego nam potrzeba? Więcej dobrego
sprzętu? Popierania rozwoju lotnictwa?

Lotnisk – więcej, bardziej przyjaznych,
z dostępnym paliwem? Lepszej organizacji

– przestrzeni powietrznej, nadzoru
lotniczego, szkolenia? Zlikwidowania

wszędobylskiego nacisku na oszczędność?

Opłat lotniczych bez podwyżek?

Wiele jest do poprawienia
na naszym lotniczym podwórku.

Bezpieczeństwo, a sprawa polska

Zespół Lokalizacji Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym działający pod nazwą Latajmy Bezpiecznie ma zajmować się rzeczonym bezpieczeństwem w lotnictwie – szczególnie tym „małym”. Jak? Działamy już około dwóch lat i wszystkie wspomniane punkty mniej czy bardziej już przerabialiśmy. Pasują lepiej lub jeszcze lepiej do naszej sytuacji, do „sprawy polskiej”. Większość to grube problemy, systemowe. Zdają się przytłaczać naszą rzeczywistość i zamieniać ją czasem w groteskę. Jak na przykład zdobyć AVGAS? Latać z pełnymi kanistrami w kabinie? Trzeba więc takie problemy rozwiązywać!

Problem z paliwem nie jest rozwiązywalny w ULC. To Ministerstwo Finansów dba o swój zysk z koncesji czy akcyzy i mówi – chcesz handlować – musisz płacić, musisz być duży. Nie jest łatwo dorobić się na handlu przy tak nadal nikłym ruchu GA... i mamy błędne koło. Podobnie z lotniskami – jeszcze za mało operacji, za mało właścicieli samolotów, za biedne aerokluby – żeby wszystkie lotniska tętniły życiem i opływały w dostatki. Niektóre są zaniedbane i biedne – co nie zwiększa ruchu na nich – następne błędne koło. Takich „kółek” jest znacznie więcej. Dobrze, że Zespół dostaje takie zgłoszenia – tylko, że...

Czynnik ludzki

Czym się zajmuje nasz angielski odpowiednik, organizacja, na której mamy się wzorować – CHIRP (Confidential Human Factors Incident Reporting Programme)?

Bezpieczeństwem. Choć samoloty spadają i u nas i u nich, bo żadne dwie nacje nie różnią się między sobą aż tak znacznie – ludzie wszędzie i zawsze będą popełniać jakieś błędy. Anglicy jednak nie muszą rozwiązywać systemowego problemu „jak zdobyć paliwo”. CHIRP dostaje więc w większości zgłoszenia konkretne, dotyczące ludzkich błędów: „nie zauważyłem”, „nie pomyślałem”. Możemy je sobie przeczytać w formie raportów i uczyć się z nich. Polecamy!

Oto przykładowe zgłoszenie zaczerpnięte z ostatniej publikacji Feedback General Aviation (numer 46). W skrócie tak sprawę przedstawia pilot ULM: „Wykonałem 3 starty i lądowania, aby legalnie móc latać z pasażerem. Skołowałem z pasażerem, żeby zabrać znajomego. Nie wyłączyłem silnika. Wsiadając pasażer



foto. Jacek Mainka

Duże lotnictwo ma inne systemy zapewniania bezpieczeństwa operacji, ale oczywiście Just Culture (Safety Culture) też go dotyczy

**Uczmy się na
błędach innych
– wszyscy się
zgodzą, ale jak
spowodować by
pisanie o
błędach było
było traktowane
wyłącznie jako
wymiana
doświadczenia
wśród
profesjonalistów?**

zwrócił uwagę, że pali się czerwona lampka. To wskaźnik ładowania – zgasił jak zwiększę obroty – odpowiedziałem i zaprezentowałem mu to na hamulcach. Niestety nie sprawdziłem, że za mną stała motolotnia, którą prawie przewróciłem. Uważam, że podstawowy wniosek z tego wydarzenia, to pamiętać, że lot z pasażerem jest sytuacją wymagającą specjalnej koncentracji. Nie wolno pozwolić, aby skupiając się na drugiej osobie zapominać o najprostszych zasadach – takich jak sprawdzenie co jest za nami zanim dodamy gazu”.

Redakcja CHIRP dodaje w komentarzu, że 1. lepiej wyłączyć silnik podczas wsiadania pasażera – jeśli nie ma odpowiedniej asysty dla wsiadającego pasażera oraz 2. należy pamiętać o briefingu bezpieczeństwa przed lotem. I czytelnik, jeśli nawet nie uczy się czegoś nowego, może sobie przypomnieć o zagrożeniu „latamy z pasażerami”. To ma sens. CHIRP jest od właśnie takiego bezpieczeństwa. U nich jest UK CAA, sądy, administracja, organizacje społeczne – żeby wykrywać i usuwać problemy systemowe. Podczas ostatnich 12 miesięcy zgłoszenia CHIRP dotyczyły (około):

- 25% komunikacja z ATC;
- 23% (brak) dobrej praktyki lotniczej, błędy w pilotażu i obsłudze (awioniki, silnika);
- 18% błąd: brak doświadczenia, przeciężenie (czynnościami), brak wiedzy/umiejętności;
- 11% zarządzanie przestrzeni ATC – separacja, (niewłaściwy) poziom „usługi”;
- 7% techniczny – napęd, problem konstrukcyjny, problem z podsystemami, wyposażeniem;

- 7% (za) mała separacja z innym statkiem powietrznym;
- 4% (zła) obsługa techniczna;
- 2% organizacja i planowanie;
- 2% operacyjne, kultura bezpieczeństwa/raportowania;
- 1% komunikacja wewnętrzna – w załodze/zespole.

Co myślicie – o ile inny byłby wymieniony procentowy rozkład tematyczny w naszych warunkach?

U nas systemowe

Tymczasem lektura naszych raportów daje prawie wyłącznie okazje do przejrzenia problemów systemowych. U nas rzadko ktoś „podkłada się” pisząc, że zrobił „to i to” źle lub widział „to i to” zrobione źle. Załatwienie poważnego problemu systemowego wymaga na ogół odważnych przedsięwzięć. Zespół może tylko wskazywać, doradzać, prosić, tłumaczyć. Czasem pomaga – jak w sprawie organizacji ruchu lotniczego w rejonie Babic. Czasem jednak jesteśmy ignorowani.

Jak zwiększyć skuteczność? Czy w ogóle można działać równie pozytywnie i dydaktycznie jak CHIRP? Czy dać sobie spokój i czekać aż inni (np. EASA) przyjdą tutaj i zrobią za nas, u nas (i z nami) porządek?

Obawa sankcji?

Ale przecież nie jesteśmy, jako naród, jacyś specjalnie głupi. Sprawy się jednak udaje załatwiać i jakoś się to wszystko obraca. To, że ludzie nie raportują „na siebie” jest tak naprawdę zrozumiałe. Zgodnie z art. 212 ust. 1 pkt. 1 lit. a ustawy Prawo lotnicze „Kto, wykonując lot przy użyciu statku powietrznego narusza przepisy ruchu lotniczego



fot. Andrzej Rutkowski

Kultura raportowania niezbędna jest do tego by problemy rozwiązywać „przed szkodą”

obowiązujące w obszarze, w którym lot się odbywa – podlega karze pozbawienia wolności do lat 5”. Natomiast art. 212 ust. 2 sankcjonuje także nieumyślne naruszenie przepisów ruchu lotniczego. Obawa przed możliwym postępowaniem karnym, nawet za nieumyślne naruszenie przepisów ruchu lotniczego, jest oczywista. Chodzi wszak o zdarzenia, w trakcie których nie doszło do spowodowania wypadku lub incydentu, lecz miało miejsce formalne naruszenie przepisów ruchu lotniczego (Aneks 2 ICAO). Zgłoszenie takiego zdarzenia do ULC może powodować natomiast zawiadomienie Prokuratury i długotrwałe postępowanie karne. W praktyce odnotowano przypadki zgłoszeń do ULC z tzw. informacji obywatelskiej o naruszeniu przepisów ruchu lotniczego, które kończyły się zawiadomieniem do Prokuratury (ULC ma prawny obowiązek zawiadamiania o popełnieniu przestępstwa). Tymczasem naruszenie przepisów ruchu lotniczego powodujące wypadek lub zagrożenie katastrofą podlega ogólnym zasadom odpowiedzialności za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu (np. art. 177 k.k.). Ponadto, spowodowanie „zagrożenia w bezpieczeństwie” jest przesłanką uprawniającą Prezesa ULC do cofnięcia lub zawieszenia licencji (art. 100 Prawa lotniczego). W konsekwencji przepis karny art. 212 ust. 1 punkt 1 lit a) wprowadza dodatkową, zupełnie niepotrzebną, a przy tym niewspółmiernie wysoką, karę pozbawienia wolności za naruszenie przepisów ruchu lotniczego.

Jest to całkowicie sprzeczne z promowanym w lotnictwie „błędem niezawinionym” i ideą Just/Safety Culture. Dodatkowo można wskazać, że brzmienie przepisu art. 212 ust. 1 punkt 1 lit. a ustawy Prawo lotnicze jest bardzo szerokie i może obejmować nawet takie przypadki jak niezamierzony wlot w CTR, czy wykonywanie lotu nieznacznie poniżej wysokości dozwolonej w danych warunkach. Super: mamy kolejne błędne koło – tym razem w obszarze raportowania. Just/Safety Culture: jeśli mamy jakiś błąd w systemie – trudno o winę jednostki. Tylko, że nikt z nas nie chce być tym pechowcem – prawda?

Przykładem sprawy do rozwiązania są podejścia poniżej minimum pod presją pracodawcy. Zespół zaczął otrzymywać takie zgłoszenia. Napisanie ASR na siebie może okazać się w takim przypadku głupie – patrz wyżej, kłócenie się z pracodawcą – podobnie. Ale problem – jeśli jest – nie rozwiąże się jeśli będzie ignorowany. Pewnego dnia ujrzy światło dzienne w bardzo nieprzyjemny sposób stając się natychmiast szeroko dyskutowany. „Dobrze na siebie” do Zespołu ma niewiele sensu. Polski pracodawca woli kombinować „jak się uda, to się uda” i robić wszystko, żeby operacja się odbyła. Tylko, że to my, dowódcy, jesteśmy od mówienia „nie”. Oczywiście wszyscy w Zespole mamy licencje, wiele rzeczy widzieliśmy już i słyszeliśmy. Tak, trzeba mówić „nie”, ale życie nie zawsze daje szansę na takie zero-jedynkowe bohaterstwo...

Aby mógł być zaimplementowany, Safety Management System (SMS) wymaga również kultury wymiany doświadczeń

Naszym celem jest to by latać coraz bezpieczniej. Podziel się z nami lotniczą mądrością z sytuacji, w której brałeś udział i z której płynie nauka dla innych pilotów. Przedstawimy to zdarzenie bez podawania jakichkolwiek danych, które mogłyby zagrozić Twojej anonimowości. Skontaktuj się z nami poprzez stronę latajmybezpiecznie.pl lub podany niżej telefon.



Tel. 608 003 343

Czytając raporty CHIRP Feedback (www.chirp.co.uk) znaleźć można i „nasze”, „trudne” problemy – czas pracy, kłopoty z security, bezsensowne lub kosztowne dla GA ograniczenia przestrzeni. Te też można zgłaszać i u nas. Z definicji nie uczestniczymy np. w sporach z pracodawcami (podobna zasada jaką wyznaje CHIRP), ale na konkretną informację o zagrożeniu podejmiemy działania.

Wiadomo, że atak na danego pilota „systemowo” nie ma sensu, podobnie jak natychmiastowa akcja przeciw pracodawcy. Są inne metody, żeby zwrócić szefostwu firmy uwagę na bezpieczeństwo.

Do dobrych rozwiązań potrzebne są jakieś zgłoszenia, jakaś komunikacja i jakaś wymiana pomysłów. Bez tej komunikacji – czego ludzie chcą, co uważają za bezpieczne i okay, a co nie – trudno uszczęśliwiać budując Nowy System na siłę a'la komitety rewolucyjne. Dzwonicie do Zespołu więc. Rozwiązujemy mądrze problemy **przed** szkodą, robiąc dobrze „swoje”. Zestaw **bezpośrednich** przyczyn katastrof w lotnictwie ogólnym jest ten sam od dziesięcioleci:

- utrata kontroli – przeciągnięcie i korkociąg – bardzo często w połączeniu z problemem technicznym (głównie awarię silnika czasem innego);
- błędy przy lądowaniu (nie wzięcie pod uwagę siły wiatru/turbulencji) i starcie (wiatr, osiągi, nawierzchnia);
- pogoda – lot poniżej minimum VFR i zderzenie z ziemią/przeszkodą (w wersji dla dużego lotnictwa – Contolled Flying Into Terrain);
- niebezpieczne zbliżenia, w tym wlot w przestrzeń bez zezwolenia, niewłaściwe wejście w krąg.

Drogi Czytelniku, Zespół będzie zajmował się rejestracją i na ile to możliwe, usuwaniem z naszej lotniczej drogi „krajowych problemów systemowych”. Ale! Zespół pozwala dzielić się swoimi codziennymi i niecodziennymi doświadczeniami – prosimy więc – korzystajcie z tego. Wasze zgłoszenia – takie a'la CHIRP – to wasz wielki wkład w bezpieczeństwo innych. My zaś gwarantujemy Wam anonimowość.

Zespół Latajmy Bezpiecznie

Na latajmybezpiecznie.pl znajdziesz więcej o Just Culture (zakładka „Dobra praktyka”) i skutkach art. 212 („Zgłoszenia 2010”/Zgłoszenie 13/2010)