



URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

**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**

Warszawa, 21.07.2017r.

## Spis treści:

Wstęp .....	Str. 5
Kategorie zdarzeń (Occurrence Category) :	
1. <b>ADRM:</b> Lotnisko .....	Str. 5
2. <b>AMAN:</b> Gwałtowny manewr .....	Str. 6
3. <b>ARC:</b> Nieprawidłowy kontakt z drogą startową .....	Str. 7
4. <b>ATM:</b> ATM/CNS .....	Str. 7
5. <b>BIRD:</b> Zderzenie z ptakiem .....	Str. 8
6. <b>CABIN:</b> Wydarzenia związane z bezpieczeństwem w kabinie .....	Str. 8
7. <b>CFIT:</b> Kontrolowany lot ku ziemi .....	Str. 9
8. <b>CTOL:</b> Zderzenie z przeszkodą / przeszkodami podczas startu / lądowania .....	Str. 10
9. <b>EVAC:</b> Ewakuacja .....	Str. 10
10. <b>EXTL:</b> Zdarzenia związane z podwieszeniami .....	Str. 11
11. <b>F-NI:</b> Ogień / dym (bez zderzenia) .....	Str. 11
12. <b>F-POST:</b> Ogień / dym (w wyniku zderzenia) .....	Str. 12
13. <b>FUEL:</b> Związane z paliwem .....	Str. 12
14. <b>GCOL:</b> Kolizje na ziemi .....	Str. 13
15. <b>GTOW:</b> Zdarzenia związane z wyciąganiem szybowców .....	Str. 13
16. <b>ICE:</b> Oblodzenie .....	Str. 13
17. <b>LALT:</b> Operacje na małych wysokościach .....	Str. 14
18. <b>LOC-G:</b> Utrata kontroli – na ziemi .....	Str. 14
19. <b>LOC-I:</b> Utrata kontroli – w locie .....	Str. 15
20. <b>LOLI:</b> Utrata noszenia w przelocie .....	Str. 16
21. <b>MAC:</b> AIRPROX/niebezpieczne zbliżenie/kolizja w powietrzu .....	Str. 17

22. <b>MED:</b> Medyczne .....	Str. 17
23. <b>NAV:</b> Błąd nawigacyjny .....	Str. 18
24. <b>RAMP:</b> Obsługa naziemna .....	Str. 20
25. <b>RE:</b> Wypadnięcie z drogi startowej .....	Str. 21
26. <b>RI:</b> Wtargnięcie na drogę startową .....	Str. 21
27. <b>RI-O:</b> Wtargnięcie na drogę startową – inne .....	Str. 22
28. <b>RI-VA:</b> Wtargnięcie na drogę startową pojazdu, statku powietrznego lub osoby .....	Str. 22
29. <b>SCF-NP:</b> Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie systemu/podzespołu (nie napędowego) .....	Str. 22
30. <b>SCF-PP:</b> Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie jednostki napędowej .....	Str. 23
31. <b>SEC:</b> Związane z ochroną .....	Str. 24
32. <b>TURB:</b> Turbulencja .....	Str. 24
33. <b>UIMC:</b> Niezamierzony lot w IMC .....	Str. 25
34. <b>USOS:</b> Przedwczesne/spóźnione przyziemienie .....	Str. 25
35. <b>WILD:</b> Zderzenie z dziką zwierzyną .....	Str. 25
36. <b>WSTRW:</b> Uskok wiatru lub burza .....	Str. 26
37. <b>OTHR:</b> Inne .....	Str. 26
38. <b>UNK:</b> Nieznane lub nieokreślone .....	Str. 26

## 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 a 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:

- Odnośnie wszystkich statków powietrznych (z wyłączeniem wiropłatów), w sytuacji gdy załoga знаła lokalizację przeszkody, ale nie zachowano odpowiedniej odległości;
- Odnośnie 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;
- Odnośnie kolizji podczas startów / lądowań w zawisie;
- Odnośnie 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 podwieszonych 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;
- Zablokowanie 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 Zwierzyną (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 wiroplacie 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 wiroplatu;
- Przeciągnięcia są rozpatrywane jako utrata kontroli i są uwzględnione w tej kategorii.
- Zdarzenia z udziałem wiroplatów, 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 wiroplatów 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” wiroplątów;
- 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 ślepotą 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 uskoju 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 startową 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 Zwierzyną (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 nieprzydzielonym 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 (nie napędowego)**

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 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-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 bezzałogowych 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

rozporządzenie 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 o 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.