

Rejestr ryzyk/zagrożeń Aeroklub Białostocki (AMO/CAMO/ATO/SPO)

ZAGROŻENIE		OPIS PRZEBIEGU INCYDENTU	ISTNIEJĄCE ŚRODKI KONTROLNE	WYNIK (WSTEPNE ŚRODKI ŁAGODZĄCE)			WYMAGANE DODATKOWE ŚRODKI ŁAGODZENIA RYZYKA	WYNIK (KOŃCOWE ŚRODKI ŁAGODZĄCE)			DZIAŁANIA I WŁAŚCICIEL	WYMAGANIA W ZAKRESIE MONITOROWANIA I PRZEGLĄDU
L.P.	OPIS			Dotkliwość	Prawdopodobieństwo	RYZYKO		Dotkliwość	Prawdopodobieństwo	RYZYKO		
1. SPO	Wykonywanie długotrwałych lotów	Niedokładność przelotu po wyznaczonej trasie, nieprawidłowa komunikacja z wyrzucającym szczepionkę	Samokontrola, kontrola pracy wyrzucającego szczepionkę	4	C	4C	Okresowe szkolenia, odprawy przedlotowe	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Pozyskiwanie informacji o dokładności pracy
2. SPO	Reakcja załogi na substancje zapachowe	Niedokładność, przelotu, brak możliwości kontynuowania lotu, zmiana częstotliwości wyrzutu szczepionki	Wzajemna kontrola samopoczucia pilota i wyrzucającego szczepionkę	4	C	4C	Wywiad nt wrażliwości na substancje zapachowe	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Wywiad nt samopoczucia załóg po lotach
3. SPO	Duża ilość manewrów w czasie lotu	Złe samopoczucie, brak możliwości kontynuowania lotu, wpływ na dokładność wykonania zadania	Wzajemna kontrola samopoczucia pilota i wyrzucającego szczepionkę	4	C	4C	Poprawny pilotaż	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Wywiad nt samopoczucia załóg po lotach
4. SPO	Łądowanie zapobiegawcze z MTOW	Możliwość zrzutu szczepionki w miejscach niepożądanych	Kontrola postępowania w sytuacjach awaryjnych	4	C	4C	Poprawny pilotaż	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Wywiad nt samopoczucia załóg po lotach
5. SPO	Możliwość kolizji SP z obiektami na płycie postojowej	W czasie kołowania po płycie na której pracują ludzie może dojść do kolizji z człowiekiem lub maszyną	Szkolenia dla pracowników wykonawców, załóg SP, kierowników lotów, odprawy przedlotowe	4	C	4C	Rozpoznawanie sytuacji bezpośrednio przed kołowaniem, ostrożne kołowanie	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Komunikacja z kierownikami budowy i pilotami

6. SPO	Możliwość zderzenia SP w czasie startu i lądowania z maszyną	W czasie startu lub lądowania może dojść do kolizji z maszyną poruszającą się po płycie	Obowiązkowe oznakowanie pojazdów światłami błyskowymi	4	C	4C	Kontakt pilotów z zarządzającym lub jego przedstawicielem przed przylotem, informacje o wykonywanych pracach	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Komunikacja z kierownikami budowy i pilotami, kierownikiem lotów
7. SPO	Możliwość zderzenia SP z przeszkodami na lotnisku w sytuacji awaryjnej (przerwa pracy silnika, zerwana lina wyciągarkowa, zerwana lina samolotu holującego)	W czasie lądowania awaryjnego pilot musi liczyć się z sytuacją, że na podejściu do pasa może być przeszkoda	Obowiązkowe oznakowanie pojazdów światłami błyskowymi, poruszanie się tylko po wyznaczonych drogach	4	C	4C	Kontakt pilotów z zarządzającym lub jego przedstawicielem przed przylotem, informacje o wykonywanych pracach	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Komunikacja z kierownikami budowy i pilotami, kierownikiem lotów
8. SPO	Możliwość zatkania dajników ciśnienia w samolotach i szybowcach	W czasie prac budowlanych duża ilość pyłów może powoli zaciemniać dajniki ciśnienia (kurz + wilgoć)	Oslonki na rurki Pitota, dokładne sprawdzanie otworów dajników ciśnienia	4	C	4C	Uczulenie pilotów i mechaniczków na sprawdzanie działania przyrządów w samolotach i szybowcach w czasie startu. W przypadku nieprawidłowych wskazań, wykonać lądowanie awaryjne	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Sprawdzanie stanu otworów dajników, sprawdzanie wskazań przyrządów pokładowych zwłaszcza w czasie opadów.

10.	Możliwość zderzenia z obiektem szybowca na dolocie z przelotu	W czasie wykonywania dolotu szybowcem z przelotu, możliwe zderzenie z pojazdem z „budowy” ze względu na zbyt małą wysokość szybowca i niemożliwe wykonanie manewru do lądowania	Wykonywać doloty z zapasem wysokości minimum 300m	4	C	4C	Nie wykonywać startów z banerem	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Sprawdzanie logów pilotów wracających z przelotów
11. SPO	Ograniczenie terenu na rozłożenie 2 startów	W czasie startów szybowców i samolotów ograniczone miejsce na drogę kołowania może doprowadzić do kolizji w czasie startu, lądowania i kołowania	Zachowanie szczególnej ostrożności w czasie wykonywania operacji lotniczych	4	C	4C	Obowiązkowe funkcjonowanie kierownika lotów w czasie wykonywania operacji lotniczych	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Sprawdzanie książki kierownika lotów
12.	Możliwość zderzenia lądującego skoczka z maszyną budowlaną	W czasie lądowania skoczka spadochronowego może dojść do lądowania na drodze poruszania się pojazdów z budowy, lub na budowie	Informacja dla pracowników i skoczków o możliwości kolizji w czasie skoków	4	C	4C	Wykonywać skoki po godzinie 16 lub w soboty i niedziele w (mniejszy ruch na budowie)	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Sprawdzanie czasu wykonywania skoków
13. SPO	Możliwość najechniania na przedmiot na DS. w czasie startu, kołowania lub lądowania	Ze względu na budowę, możliwa jest sytuacja, gdy pozostawiony zostanie przedmiot na DS. lub drodze kołowania	Przegląd lotniska zgodnie z procedurami zawartymi w INOP LUPOC	4	C	4C	Wykonywanie przeglądów lotniska codziennie przed wykonywaniem operacji	3	C	3C	Aeroklub Białostocki	Kontrola KKL
14. SPO	Możliwość zaczepienia banerem o elementy w pobliżu lotniska	W czasie startu z banerem możliwe jest zaczepienie banerem o elementy na płycie	Ustawianie bramki z banerem tylko w sytuacji gdy start jest całkowicie bezpieczny	4	C	4C	Nie wykonywać startów z banerem	1	E	1E	Aeroklub Białostocki	Sprawdzanie czy wykonywane są loty z banerami

15.												
16.												
17.												
18.												
19.												
20.												
21.												

Uwaga:
Wskazówki wykonawcze do prowadzenia rejestru ryzyk/zagrożeń można znaleźć w rozdziale 5 Podręcznika Zarządzanie Bezpieczeństwem – ICAO Doc 9859 AN/474 (wydanie drugie z 2009 i trzecie-robotocze z 2012)