

Numer rejestru	Data zdarzenia	Opis okoliczności zdarzenia
02/10	2010.01.01	Odejście na drugie okrążenie w EPKT z powodu braku widzialności DS.
03/10	2010.01.01	Odejście na drugie okrążenie w EPKT z powodu braku widzialności DS.
04/10	2010.01.01	Odejście na drugie okrążenie w EPKK z powodu warunków pogodowych.
06/10	2010.01.04	Zderzenie z ptakiem podczas startu z EPWA. Znaleziono martwego myszołowa.
07/10	2010.01.04	Odejście na drugie okrążenie w EPKK z powodu warunków meteorologicznych
08/10	2010.01.04	Przerwanie podejścia w EPKK z powodu braku łączności z pojazdem techników dokonujących przeglądu ILS-a. Ze względu na zamglenie VIS 1600m krl TWR nie był w stanie wzrokowo ustalić odległości pojazdu od DS.
12/10	2010.01.06	Przerwanie podejścia do EPWA z powodu pogorszenia się współczynników hamowania na DS.
16/10	2010.01.07	Odejście na drugie okrążenie w EPKT z powodu niskich współczynników hamowania. A/c odleciał do EPWA.
18/10	2010.01.07	Odejście na drugie okrążenie w EPKT z powodu warunków na DS. podczas intensywnego opadu śniegu.
19/10	2010.01.07	Utrata łączności ACC z a/c, wlot bez łączności via punkt VABER. Pilot stwierdził że utracił łączność w FIR Mińsk.
22/10	2010.01.07	Utrata łączności ACC z a/c na 13min przed przelotem granicy FIR via SUI tłumaczona zakłuceniami na frq (inne a/c nie potwierdziły zakłuceń).
23/10	2010.01.07	Silne zakłócenia na częstotliwości ACC 134,925MHz (rozmowa, muzyka) odbierane jedynie przez statki powietrzne, najsilniej w okolicy Krakowa.
24/10	2010.01.08	Podczas lądowania w EPWA, kontroler TWR zaobserwował dwukrotnie ogień wydobywający się z prawego silnika podczas hamowania a/c na pasie. Kołowanie na stanowisko postojowe w asyście straży pożarnej.
27/10	2010.01.08	Odesłanie przez TWR podchodzącego do lądowania w EPWA a/c w związku z alarmem na lotnisku ogłoszonym po lądowaniu wcześniejszego a/c.
28/10	2010.01.09	Odejście na drugie okrążenie w EPKT z powodu zbyt silnego "wiatru w ogon". A/c odleciał do EPWA.
29/10	2010.01.09	Odejście na drugie okrążenie w EPKT. A/c w ocenie KRL TWR póxno rozpoczął schodzenie.
30/10	2010.01.09	Odejście na drugie okrążenie w EPKK z powodu zbyt silnego wiatru. A/c odleciał do EPKT.
31/10	2010.01.09	Odejście na drugie okrążenie w EPKK z powodu zbyt silnego wiatru tylnego. A/c odleciał do EDMM.
32/10	2010.01.09	Odejście na drugie okrążenie w EPKK z powodu zbyt silnego wiatru tylnego. A/c wykonał drugie podejście na RWY25 i wylądował.
33/10	2010.01.09	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu pogarszającego się współczynnika hamowania na DS.
34/10	2010.01.09	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu pogarszającego się współczynnika hamowania na DS.
35/10	2010.01.09	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu pogarszającego się współczynnika hamowania na DS.
36/10	2010.01.09	Przerwany start z RWY11 w EPWA z porzyczyn technicznych. A/c wystartował z RWY15.
37/10	2010.01.10	Odejście na drugie okrążenie w EPKT. Z nieznaney przyczyny samolot ustabilizowany na kierunku utrzymywał 3200ft.
38/10	2010.01.10	Przerwany start z RWY11 w EPWA z nieznaney przyczyny. A/c wystartował z opóźnieniem.
39/10	2010.01.10	Odejście na drugie okrążenie w EPWA z powodu przebywającej na DS33 "Akcji Zima" odśnieżającej TWY R i D.
40/10	2010.01.10	Odejście na drugie okrążenie w EPKK ze względu na obecności na DS. innego a/c opuszczającego pas po lądowaniu.

41/10	2010.01.10	Odejście na drugie okążenie w EPWA z powodu nie opuszczenia DS przez lądujący przed nim a/c.
42/10	2010.01.09	Zderzenie z ptakiem na podejściu do lądowania e EPKK. A/c bez uszkodzeń.
44/10	2010.01.11	Ze względu na opóźnienia związane z odśnieżaniem pasa, brakiem współczynników hamowania itp. Załoga wyczerpała swój limit godzin pracy. Skład załogi został uzupełniony przez osobę z innego rejsu.
45/10	2010.01.10	Odejście na drugie okążenie w EPWA z powodu małej separacji z poprzedzającym go a/c.
47/10	2010.01.08	Zgłoszenie przez a/c niesprawności lokatora KTW dla RWY09 w EPKT. Zgodnie z odczytem kontrolki w TWR potwierdzonym przez Dyżurnego Technika - urządzenie sprawne.
48/10	2010.01.09	Niesprawność ILS/DME RWY27 w EPKT.
49/10	2010.01.09	Awaria zasilania TWR EPKT.
51/10	2010.01.12	Przerwanie zniżania do lądowania w EPKK w celu usunięcia usterki systemu przeciwoślodzeniowego.
52/10	2010.01.12	Przerwanie kołowania do startu z RWY25 w EPKK. Na TWY "A" pilot zgłosił niemożność dalszego kołowania z uwagi na obozność pojazdu przed sobą. Na TWY "A" pozostała jedna z oczyszczarek Akcji Zima.
53/10	2010.01.13	Zgłoszenie problemów z hermetyzacją 4 minuty po starcie z EPWA, następnie decyzja o kontynuowaniu lotu.
54/10	2010.01.13	Odejście na drugie okążenie w EPKK z powodu silnego wiatru tylnego.
55/10	2010.01.13	Odejście na drugie okrażenie w EPKK z powodu silnego wiatru tylnego.
56/10	2010.01.12	Po starcie z LSZS załoga otrzymała informację od TCAS o ruchu innego samolotu. Załoga zmniejszyła wznoszenie i za chwilę dostała informację "clear of conflict" i kontynuowała dalsze wznoszenie.
58/10	2010.01.18	Niesprawność VOR WAR.
59/10	2010.01.18	Odejście na drugie okążenie z powodu zbyt niskich współczynników szczepności DS. podczas silnego opadu śniegu.
61/10	2010.01.19	Podchodzący do lądowania w EPGD a/c zgłosił nieznaną obiekt na swojej trasie lotu zobrazowany w systemie TCAS (echo bez modu C). Z uwagi na brak zobrazowania obiektu na cywilnych i wojskowych radarach, zmienił kurs o 20stopni w celu ominięcia obiektu.
63/10	2010.01.20	Niesprawność DME CZE.
75/10	2010.01.21	Samolot wskazał szybko wznoszący się statek powietrzny. Załoga wygenerowała sygnalizację RA "climb". I zgłosiła alarm RA do służby kontroli obszaru, przekazano informację o ruchu wojskowym.
76/10	2010.01.24	Zakłócenia na f 118,3MHz TWR EPWA na "NM prostej RWY11.
78./10	2010.01.24	Odejście na drugie okążenie w EPKK z powodu braku kontaktu wzrokowego z terenem.
81/10	2010.01.25	Odejście na drugie okążenie w EPKK z powodu braku kontaktu wzrokowego z terenem.
83/10	2010.01.25	Odejście na drugie okążenie w EPKT w trakcie podejścia z widocznością. Pilot podjął decyzję z uwagi na zbyt duża wysokość i prędkość.
89/10	2010.01.28	Awaria DVOR DME OKE.
92/10	2010.01.28	Niesprawność ILS/DME RWY11.
93/10	2010.01.28	Niesprawność VOR LIN (TMA EPWA).
117/10	2010.02.08	Odejście na drugie okążenie wykonującego podejście końcowe, z powodu zbyt dużej wysokości.
118/10	2010.02.06	Odejście na drugie okrażenie z powodu utraty kontaktu wzrokowego z lotniskiem.
119/10	2010.02.06	Odejście na drugie okążenie z powodu utraty kontaktu wzrokowego z lotniskiem.
123/10	2010.02.10	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu zatrzaśniętego w faziencie pasażera.

129/10	2010.02.11	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu niedoszacowania przez krl TWR czasu potrzebnego kolumnie "akcji zima" poruszającej się po płycie.
131/10	2010.02.11	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu obecności na DS innego a/c.
132/10	2010.02.11	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu niedoszacowania przez krl TWR czasu potrzebnego kolumnie "akcji zima" poruszającej się po płycie.
133/10	2010.02.11	Nieplanowane lądowanie w EPWA z powodu braku "maintenace" w EFTU.
134/10	2010.02.11	Przerwanie podejścia na RWY11 w EPWA z powodu braku wiarygodnych danych dotyczących współczynników hamowania.
136/10	2010.02.14	Awaria ILS DME RWY 11 EPWA.
137/10	2010.02.12	Maksymalne przeciążenie pionowe zarejestrowane podczas lądowania wynosiło 2,1g, w związku z tym wykonano przegląd specjalny samolotu, który nie wykazał uszkodzeń.
139/10	2010.02.15	Utrata łączności ACC Warszawa z a/c.
141/10	2010.02.16	Niesprawność ILS RWY11 EPWA.
142/10	2010.02.16	Niesprawność świateł podejścia RWY11 w EPWA.
147/10	2010.02.17	Niesprawność DVOR/DME WAR (TMA EPWA).
148/10	2010.02.17	Awaria zasilania TWR EPWA, skutkująca wstrzymaniem operacji lotniczych na lotnisku Warszawa.
149/10	2010.02.17	Niesprawność DVOR/DME WAR (TMA EPWA).