

KRONIKA SMS

NR 7/2016

Muszkietier A23 – więcej zalet niż wad

Samolot Beechcraft A23 Musketeer z jego tradycyjną, nieco kwadratową linią kadłuba i ogólnie oldskulowym charakterem ma swoich zwolenników; zaś innym wizualnie zdecydowanie się nie podoba. Ale co do jednego między pilotami panuje zgoda; jest to bardzo funkcjonalny, wyjątkowo prosty w pilotażu, ekonomiczny cztermiejscowy samolot. Kolejnymi zaletami Muszkietera są wytrzymałe podwozie oraz duże zbiorniki paliwa, co daje mu zwiększony zasięg. Poza tym cena wynajmu A23 jest bardzo korzystna (po szczegóły zapraszamy na www.salt.aero / Cennik Wynajmu). Czyli samolot idealny na kilkuosobową wycieczkę.



Większość Najemców potrzebuje przeszkolenia na ten typ samolotu. Zainteresowanym lataniem na SP-FGW pilotom oczywiście zapewnimy odpowiednie przygotowanie przed wynajmem samolotu, na podobnych zasadach, jakie dotyczą pozostałych statków powietrznych – podpisanie umowy najmu, zapoznanie z IUwL, rezerwacja terminu, przeszkolenie praktyczne przed pierwszym lotem. Jak zawsze prosimy o kontakt w sprawie organizacji wynajmu pod numer 518 111 101.

Chcielibyśmy, aby Muszkietier A23 operował z lotniska Warszawa Babice, jednakże uzależniamy to od zainteresowania klientów. Obecnie samolot jest oferowany wyłącznie do wynajmu, ale w dalszej perspektywie planujemy włączyć go do floty szkolnej ATO, jako alternatywny statek powietrzny do szkolenia do licencji PPL (A).

AP

Stan paliwa po locie

W połowie lipca br. na naszym śmigłowcu Robinson R44 miało miejsce zdarzenie lotnicze, zgłoszone do PKBWL i zakwalifikowane przez Komisję jako incydent lotniczy. Był on związany ze stwierdzeniem na podstawie wpisu do Pokładowego Dziennika Technicznego za niskiego stanu paliwa po zakończonym locie śmigłowca.

Pilot - Najemca, posiadacz licencji PPL (H) z nalotem ogólnym ponad 167 h, wykonywał lot śmigłowcem R44 na trasie z Modlina (EPMO) – z kilkoma międzylądowaniami, między innymi w Warszawie (EPWA) - do Modlina. Ostatni odcinek lotu był przewidziany na trasie Rypin - EPMO. Startując z miejscowości Rypin do Modlina pilot nie uzupełnił paliwa. Start nastąpił ze stanem do lotu 60 litrów i zgodnie z zapisami na temat paliwa w PDT, zużyte zostało 55 litrów. Według oświadczenia Pilota, po tankowaniu wykonanym na lotnisku Okęcie i locie z EPWA do Rypina, został wykonany lot powrotny na lotnisko Modlin. Dowódca sp, po lądowaniu przy hangarach Salt i zamknięciu lotu w korespondencji z Wieżą, przeprowadził długie chłodzenie śmigłowca na włączonym silniku. Trwało ono ponad 15 minut i spowodowało spalanie paliwa w ilości, zapisanej w dzienniku PDT. W ten sposób w baku śmigłowca pozostało ok. 5 l paliwa.

Zapis został zauważony przez CAMO Salt podczas sprawdzania PDT i wprowadzania nalotów z PDT do systemu zarządzania CZdL. Sprawa zbyt niskiego poziomu paliwa została zareportowana do systemu dobrowolnego zgłaszania SMS Salt. Kierownik Odpowiedzialny wyjaśniając tę sprawę, zobowiązał Pilota - Najemcę do planowania lotów z zapasem paliwa powyżej przewidzianego minimum 30 minut, z uwzględnieniem ewentualności dłuższego chłodzenia na ziemi, biorąc pod uwagę panujące warunki atmosferyczne.

AP