

KRONIKA SMS

NR 8/2016

Naruszenie strefy wojskowej podczas lotu szkolnego

Zdarza się najlepszym... tym bardziej może zdarzyć się uczniowi pilotowi. Dnia 03.08.2016 r. po południu, podczas lotu samodzielnego po trasie pod nadzorem instruktora, samolot DA20 o znakach SP-KPX w wyniku błędów nawigacyjnych ucznia - pilota, wleciał w czynną strefę wojskową TSA38A (aktywność 17:00-23:00). Stało się to o godz. 17.02, czyli tuż po jej aktywowaniu.

Wylot Diamonda DA20 ze strefy nastąpił po 3 minutach, zaraz po tym, jak uczeń otrzymał informację na ten temat od FIS Olsztyn. Po opuszczeniu strefy wojskowej uczeń kontynuował lot wg zaplanowanej trasy i zakończył swoje zadanie bez dalszych zakłóceń.

Oczywiście zdarzenie zostało zgłoszone do właściwych władz wojskowych i cywilnych. A w Salt Aviation Kierownik Szkolenia ATO, Instruktor oraz uczeń poddali analizie przebieg lotu oraz popełnione błędy. Ważne, iż reakcja pilota samolotu w trakcie zdarzenia była prawidłowa, czyli natychmiastowe opuszczenie TSA oraz spokojne zachowanie umożliwiające kontynuację lotu, zaś skutki popełnionych błędów nawigacyjnych tym razem nie były bardzo poważne. Informujemy o tym zdarzeniu zapobiegawczo; naruszenie aktywnej strefy wojskowej miało miejsce w historii ATO Salt po raz pierwszy i oby ostatni.

Zdarzenie, zakwalifikowane jako incydent lotniczy, zostało wyjaśnione w sposób wystarczający i tym samym zamknięte na zgłoszeniu.

AP

Zabrakło informacji

Brak informacji lub niekompletna informacja to jedna z głównych przyczyn zdarzeń lotniczych. Samolot Salt Aviation Beechcraft Baron, znaki SP-KBL wykonujący rejs SVV100 w dniu 03.08.br był uczestnikiem zdarzenia na warszawskim lotnisku im. Fryderyka Chopina. Incydentu tego, przy większej staranności i dobrej woli służb Portu Lotniczego oraz Wieży EPWW, można było uniknąć.

Nasz samolot przed osiągnięciem pozycji na drodze kołowania TWY N3 otrzymał zgodę na zajęcie pasa 29, jednak bez wskazania drogi kołowania (E4 lub N3). Kołujący do startu SP-KBL zajęł pas startowy przez N3. Po wykonaniu tego manewru okazało się, że ta droga kołowania była zamknięta i załoga została poinformowana o tym przez PAŻP. Nie było konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji a incydent ten nie miał znaczącego wpływu na bezpieczeństwo. Nasz samolot był jedynym jego uczestnikiem.

Jednak podkreślić trzeba, że znaki NO ENTRY były niewidoczne z pozycji siedzenia pilota B58T SP-KBL. Ponadto, o niedostępności taxiway N3 do zajęcia pasa nie było żadnej informacji w publikacjach informacji lotniczych, w NOTAM i na mapach Jeppesen. Wnioski są takie jak wyżej: powodem tego „runway incursion” był brak właściwej informacji jak również zastosowane oznaczenie naziemne, niewidoczne dla pilota małego samolotu. To podstawowy warunek, że planując i przygotowując rejs, pilot lub pracownik operacyjny muszą mieć możliwość uprzedniego pozyskania kompletnych informacji.

Dowódca sp, po zgłoszeniu zdarzenia do PKBWL-u, podjął działania interwencyjne w Porcie Lotniczym i w PAŻP. W ich wyniku w NOTAM pojawiła się właściwa informacja na ten temat, ma ukazać się suplement do AIP, zaś do Jeppesena ma być zgłoszona potrzeba wprowadzenia korekty map. Między innymi dzięki temu dalsze badanie zdarzenia nie było konieczne i zostało ono zamknięte na zgłoszeniu przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

AP

Lipcowe zdarzenia na DA20

Dnia 23.07.2016 r. miało miejsce zdarzenie z utratą łączności podczas lotu samolotem Salt wynajętym przez pilota z licencją PPL(A). Po przeglądzie przedlotowym i podpięciu dwóch par słuchawek BOSE śmigłowcowych z przejściówkami samolotowymi, najemca samolotu DA20 otrzymał zgodę na uruchomienie i zgodę na kołowanie do pasa w użyciu. Po starcie z pasa 26, na wysokości ok 10 m w słuchawkach dał się słyszeć zagłuszający korespondencję szum. Przy wznoszeniu w lewo nad punktem U, próbowano bezskutecznie usprawnić radio poprzez przycisk TEST oraz nastawy radia. Zarówno w jednych, jak i drugich słuchawkach słyszalny był przenikliwy szum. Intercom w kabinie działał poprawnie. Nad punktem U pilot poprosił TWR o zgodę na lądowanie. Jednocześnie na transponderze ustawiony został squawk 7600 oraz próbowano przepięć słuchawki, lecz bez efektu. Pilot oczekiwał na sygnały świetlne z wieży. Ponieważ ich nie otrzymał, po wykonaniu kilku okrążeń nad punktem U

zgłosił podejście do lądowania do pasa 26, jednocześnie prowadząc obserwację wzrokową ruchu po kręgu. Pomiędzy 3 a 4 zakrętem łączność wróciła na krótką chwilę, ale znowu została utracona. Przed przyziemieniem samolotu widoczny był zielony ciągły sygnał ze zgodą na lądowanie.

Radio DA20 zostało sprawdzone przez mechanika ze stacji obsługowej Part 145 i właściwie od razu odzyskało łączność (prawo Murphy'ego działa). Szkoda tylko, że w efekcie lot się nie odbył. Mimo, że pilot wszelkimi sposobami próbował poradzić sobie z radiem w powietrzu, nie udało się to, więc podjęta decyzja o powrocie była słuszna.

Dwa dni później na SP-KPX miało miejsce niepotwierdzone podejrzenie „bird strike”; na lotnisku w Modlinie, podczas lotu szkolnego z FI. Na szczęście zderzenia z ptakiem nie było, co załoga Diamonda ustaliła wspólnie z Wieżą i ze służbami operacyjnymi PL Modlin, które skontrolowały stan podwozia podczas inspekcji wizualnej. W trakcie niskiego przelotu samolotu nad DS nie stwierdzono śladów kolizji z ptakiem. Statek powietrzny mógł kontynuować lot szkolny. Przegląd po locie również potwierdził, iż „bird strike” nie miał miejsca.

AP

Już czwarta nowa strona www

Po odświeżeniu trzech witryn Salt Aviation, tym razem z nie mniejszym zadowoleniem i satysfakcją ogłaszamy otwarcie nowej strony internetowej organizacji obsługowej Air Modlin Sp. z o.o.

Strona - do znalezienia pod adresem www.airmodlin.eu - została praktycznie zbudowana od nowa i nawiązuje nieco swym układem i charakterem do trzech wcześniej uruchomionych stron Salt. Ma to swoje uzasadnienie w łączących obie firmy wspólnych elementach, takich jak m.in. obsługiwana flota statków powietrznych, ścisła, bezpośrednia i komplementarna współpraca, lokalizacja, struktura właścicielska, itp.

Zawartość tekstowa i graficzna witryny jest gruntownie odświeżona. Strona jest łatwa w nawigacji, gdyż nie jest nadmiernie skomplikowana i rozbudowana; zawiera niewiele podstron - dokładnie tyle, ile było potrzebne i uzasadnione.

Wykorzystaliśmy własne zdjęcia, wybierając takie, które najlepiej ilustrują specyfikę działalności techniczno - obsługowej i na bieżąco dokumentują wydarzenia z życia firmy. Fotografie są więc aktualne i mają wartość merytoryczną (powyżej jedna z nich, przedstawiająca DA20 ze zdjętą osłoną silnika). Zresztą to, co nowego i ciekawego dzieje się w Air Modlin, jest również do sprawdzenia na firmowym Facebooku, gdzie wszystkich odwiedzających serdecznie zaprasza załoga Air Modlin.



Emergency Response Plan – odpowiedź na...

Czym jest ERP? Najprościej mówiąc, jest zbiorem informacji, zasad i procedur ustanawianych przez organizacje lotnicze w celu przygotowania firmy oraz jej pracowników do działania w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej. Kryzysowej, czyli nietypowej, trudnej do przewidzenia w szczegółach, mniej lub bardziej niebezpiecznej, wymagającej podjęcia działań wykraczających poza codzienną rutynę.

Dobrze, aby opracowane procedury Planu Reagowania Kryzysowego z jednej strony miały uniwersalne zastosowanie w różnorodnych sytuacjach kryzysowych, a z drugiej – nie pozwalały pracownikom na popełnienie zasadniczych błędów i zapobiegały chaosowi, kiedy zagrożenie rzeczywiście nadejdzie. Z czym możemy mieć do czynienia? Z wypadkiem lotniczym – ta odpowiedź od razu przychodzi do głowy. Są też inne sytuacje kryzysowe o różnym znaczeniu: strajki, klęski żywiołowe, pożary, przeróżne awarie. Nie ma jednego scenariusza.

Pozostając przy wątku ogromnego znaczenia właściwej informacji – informacja jest tu kluczowa, gdyż jest początkiem reakcji. Aby reakcja była najlepsza z możliwych, skuteczna i szybka, pozyskanie informacji o tym, co się wydarzyło, gdzie, kiedy, w jakich okolicznościach, jest absolutnie najważniejsze. Na tym musi skupić się osoba, która dowiaduje się o kryzysie. Powinna zadać jak najwięcej pytań, być może mając na to mało czasu i tylko jedną szansę. Nawet sztucznie przeciągając rozmowę, powtarzając już zadane pytania i odpowiedzi, bo zawsze jest szansa, że pojawi się coś nowego, ważnego. W tej sytuacji nie ma głupich pytań. Trzeba również skupić uwagę, aby zapamiętać jak najwięcej. Jeśli jest możliwość - notować lub wszystko bacznie obserwować - w zależności od tego, czy jesteśmy świadkami zdarzenia, czy może odebraliśmy telefon od osoby zgłaszającej niebezpieczeństwo. Bo to będzie decydowało o dalszych działaniach firmy. Mamy więc stres, tempo, zagrożenie... czy realne?

Napięcie wzrosło? I bardzo dobrze; temat będzie kontynuowany w naszym kolejnym biuletynie... ☺

AP