

KRONIKA SMS

NR 9/2016

Usterka i co dalej?

Sposób postępowania z usterkami zauważonymi przez pilota na statku powietrznym może być tylko jeden: wpisanie usterki do Pokładowego Dziennika Technicznego. Odnosi się to do usterek stwierdzonych w każdym momencie eksploatacji samolotu lub śmigłowca: przed lotem, podczas PFI, w powietrzu, po wylądowaniu. Sekwencja czynności do podjęcia przez pilota jest następująca:

1. Wpisanie usterki do PDT do Pokładowego Dziennika Technicznego (papierowego i elektronicznego). Jeśli natura i rodzaj usterki budzi wątpliwości, pilot powinien udać się do CAMO Salt i przekazać co zostało zaobserwowane. To uzgodnienie pozwoli na dokonanie właściwego i precyzyjnego wpisu do PDT. Biuro CAMO Salt od niedawna mieści się na antresoli w hangarze.
2. CAMO Salt podejmuje decyzję o dalszym postępowaniu z usterką, najczęściej poprzez zlecenie usunięcia usterki statku powietrznego organizacji obsługowej Air Modlin Sp. z o.o. Nie należy zgłaszać usterek bezpośrednio do mechanika organizacji Air Modlin, gdyż usuwanie usterki przez mechanika bez zlecenia obsługi jest niezgodne z przepisami.
3. W czasie, gdy biuro CAMO jest nieczynne (czyli w dni powszednie po godzinie 17.00 oraz w weekendy) należy pozostawić PDT w budynku administracyjnym Salt na I piętrze, w pojemniku, gdzie przechowywane są PDTy oraz powiadomić pracownika CAMO o usterce, korzystając z numeru telefonu, umieszczonego na dole każdego formularza PDT.
4. Niedopuszczalne jest wykonywanie lotów z „nieodpisaną” usterką.
5. Obowiązkiem pilota dowódcy oraz pozostałych zaangażowanych osób, wynikającym z przepisów lotniczych, jest podjęcie decyzji czy zdarzenie, którego elementem jest stwierdzona usterka, podlega zgłoszeniu do PKBWL i władz lotniczych w ramach obowiązkowego raportowania i jeśli podlega – wysłanie odpowiedniego raportu.

Te kilka podstawowych zasad dotyczących wpisywania i zgłaszania usterek oraz ich usuwania to nic nowego pod Słońcem, jednak przypominamy je w celu ujednoczenia i zwiększenia naszej ogólnej świadomości. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że bliska lokalizacja Salt Aviation i Air Modlin, która ma wiele dobrych stron, sprzyja pomyłkom w rozróżnianiu zadań i ograniczeń obowiązujących pracowników obu firm. Cóż, jednak należy pamiętać, że są to granice ściśle określone przepisami (Part M, PART 145), mające odbicie w dokumentacji obsługowej i technicznej oraz w zakresach odpowiedzialności.

AP

Emergency Response Plan – kryzys trwa

...a my odpowiadamy dalej – cały czas w ramach firmowego planu ERP, czyli bez paniki i chaosu, w sposób zaplanowany i zorganizowany. Wszystkie informacje o naturze sytuacji kryzysowej, pozyskane przez pracownika Salt podczas rozmowy lub obserwacji, należy jak najszybciej i najbardziej szczegółowo przekazać Kierownikowi Odpowiedzialnemu (KO) Salt. Wszystkie numery telefonów, służące jako kontakty alarmowe są łatwo dostępne w pomieszczeniach biurowych i operacyjnych Salt - na tablicach firmowych.

Kierownik Odpowiedzialny, w zależności od charakteru sytuacji kryzysowej podejmuje dalsze działania. Inaczej będzie wyglądała reakcja na kryzys w rodzaju powodzi, a inaczej jeśli będzie to strajk służb, od których pracy zależy bezpieczne wykonanie lotu. W konsekwencji procedury ERP muszą być dość uniwersalne, aby mogły być stosowane elastycznie w zależności od okoliczności kryzysowych, jakie wystąpiły.

Po otrzymaniu informacji o wystąpieniu sytuacji kryzysowej Kierownik Odpowiedzialny Salt inicjuje procedury przejścia do działań kryzysowych, powiadamiając, w zależności od rodzaju zdarzenia, postholderów jako przedstawicieli odpowiednich komórek wewnętrznych Salt, ewentualnie odpowiednie służby zewnętrzne (np. medyczne, porządkowe, ratownicze). Pomocniczo KO może powołać zespół kryzysowy do działania w sytuacji kryzysowej, którego skład jest tożsamy ze składem Rady Bezpieczeństwa Salt, ale zawsze może być poszerzony o inny niezbędny personel firmy.

Organizacja sprawnego przepływu informacji w trakcie sytuacji kryzysowej to bardzo ważne zadanie Kierownika Odpowiedzialnego (lub upoważnionej przez niego osoby). KO cały czas nadzoruje i koordynuje przebieg sytuacji kryzysowej oraz utrzymuje kontakt i współpracuje ze wszystkimi służbami wewnętrznymi i zewnętrznymi zwalczającymi skutki kryzysu. Z racji umiejscowienia siedziby Salt na lotnisku Warszawa Modlin, w sytuacji kryzysowej, która miałaby tu miejsce,

musimy ściśle współpracować z odpowiednimi służbami zarządzającego naszym Portem. Jeśli sytuacja kryzysowa zaistniała w innym niż Modlin (EPMO) porcie, KO nawiązuje i utrzymuje kontakt z właściwymi miejscowo i kompetencyjnie służbami portu lotniczego oraz lotniskowymi służbami ratownictwa portu lądowania. Sytuacja, np. wypadek, może mieć miejsce również poza portem lotniczym, wtedy jako firma współpracujemy ze wszystkimi służbami właściwymi terytorialnie, w tym wojewódzkimi Centrami Zarządzania Kryzysowego.

Spójrzmy na całość wydarzeń jeszcze z drugiej strony – przede wszystkim są tam ludzie: pracownicy, poszkodowani, rodziny, przypadkowi gapie, przedstawiciele mediów. Każda organizacja lotnicza ma za zadanie odpowiednio zająć się nimi. Trzeba udzielić pomocy i wsparcia poszkodowanym, zapewnić ich krewnym informację – telefoniczną lub bezpośrednią; zadbać o właściwe, rzetelne komunikaty w mediach; zapanować nad chaosem powodowanym przez osoby postronne a przede wszystkim przydzielać zadania pracownikom i zarządzać ich realizacją.

Mogą być potrzebne dodatkowe środki finansowe, czyli znowu rola od razu kojarząca się z osobą Kierownika Odpowiedzialnego, gdyż zapewnienie źródeł finansowania działalności przewija się w każdym dokumencie regulaminowym firmy, w treści tzw. Zobowiązania KO.

Temat kryzysu i planu ERP jeszcze raz powróci do Kroniki, jako przypomnienie kluczowych zasad zachowania się na miejscu zdarzenia lotniczego - w następnym numerze.

AP

Manewrowanie statkami powietrznymi na ziemi

Pracownicy, piloci, najemcy, uczniowie! A pamiętacie wprowadzone w połowie września ZASADY OPERACJI NAZIEMNYCH SP SALT? Pewnie trochę tak, trochę nie... To przeczytajcie jeszcze raz podsumowanie tych najważniejszych:

1. Przed poruszeniem sp stojącego na ziemi, sprawdź, czy w wyniku jego przemieszczenia nie nastąpi żadna kolizja z innym obiektem,
2. Jeśli masz wątpliwości czy samodzielne poruszenie sp jest bezpieczne, koniecznie wezwij drugą osobę do pomocy,
3. Zachowaj maksymalną ostrożność przy PFI wykonywanym w hangarze (co jest dopuszczalne tylko przy wyjątkowo złej pogodzie),
4. PFI przed lotem szkolnym wykonują FI z uczniem-pilotem,
5. Jeśli pozostawiasz samolot poza hangarem zabezpiecz go, zaciągając hamulec oraz za pomocą podstawek pod koła lub lin,
6. Śmigłowiec zamknij na klucz, ewentualnie załóż pokrowiec na łopaty,
7. Uruchamiaj sp w miejscach wyznaczonych – samolot przed „czerwoną kreską“, czyli wjazdem na drogę kołowania, a śmigłowiec tamże lub na helipadzie,
8. Uzgodnij z dyżurnym Salt swoje plany dotyczące wylotu, wyhangarowania, zatankowania sp, powrotu z późnego lotu, tj. przypuszczalną godzinę, zahangarowanie sp lub pozostawienie go na zewnątrz, a także swoje wyjście z PL – konieczność w przypadku osób nie posiadających przepustki. Tylko tyle i aż tyle, a bardzo nam pomoże.

AP

Salt by night

Zapraszamy do odwiedzenia naszego stanowiska podczas tegorocznej 7 Nocy w Instytucie Lotnictwa. Na tej nocnej imprezie jesteśmy obecni od lat; z namiotem i maszyną latającą. W tym roku, jak i w poprzednim, naszą flotę będzie godnie reprezentował Mały Robek - Robinson R22, będą też pracownicy Salt, nasi piloci, instruktorzy, przyjaciele. Zatem spotkajmy się nocą 14 października w Instytucie Lotnictwa!

Organizatorzy tej edukacyjno – popularyzatorskiej imprezy zapowiadają zresztą moc atrakcji oraz że będzie więcej, lepiej i ciekawiej niż kiedykolwiek wcześniej ☺. O tym wszystkim można przeczytać na stronie www wydarzenia, podanej na plakacie obok.

