

KRONIKA SMS

NR 11/2016

Jesienno-zimowe zagrożenia

Wszyscy chcemy latać tak, aby nie zaszkodzić sobie ani maszynie, którą eksploatujemy. Również jesienią i zimą. W tym celu warto przypomnieć zagrożenia typowe dla tego okresu roku.

Zagrożenie: Ujemne temperatury

Ryzyko 1: Trudności z uruchamianiem silnika samolotu

Remedium: Podgrzewanie silnika bezpośrednio przed uruchomieniem samolotu

Ryzyko 2: Znacząca utrata pojemności akumulatorów, tym większa im niższe temperatury

Remedium: Monitorowanie pojemności akumulatorów i nie dopuszczanie do ich nadmiernego wyładowania

Zagrożenie: Lód, śnieg na statku powietrznym

Ryzyko 1: Zmiany osiągow sp powodowane przez zmiany charakterystyki aerodynamicznej (m.in. wzrost oporu), w przypadku lodu zgromadzonego na krawędziach natarcia skrzydeł, śmigieł i wirników

Ryzyko 2: Ograniczenia osiągow, utrudnienia w sterowaniu na skutek zalegania i gromadzenia się lodu w szczelinach powierzchni sterowych, co może ograniczać zakresy wychylenia sterów, a nawet je zablokować

Remedium: Najlepszą, choć nie zawsze dostępną metodą, jest zabezpieczenie sp przed oblodzeniem, poprzez wstawienie go do hangaru. A jeśli nie ma takiej możliwości - dokładne i delikatne mechaniczne usuwanie śniegu i lodu ze statku powietrznego przed lotem za pomocą miękkiej szczotki lub zastosowanie specjalnego środka do odładzania (zgodnego z IUWL i Instrukcją Obsługi Technicznej oraz wytycznymi producenta)

Zagrożenie: Zamarzanie wody w układzie paliwowym i woda w paliwie

Ryzyko 1: Zamarznięta woda uniemożliwia przepływ paliwa przez układ paliwowy do gaźnika lub układu wtryskowego, co grozi spadkiem mocy silnika, a nawet zatrzymaniem jego pracy

Ryzyko 2: Kondensacja pary wodnej, która zamienia się w wodę w paliwie

Remedium: Zasada tankownia do pełna zbiorników z paliwem

Zagrożenie: Dłuższy postój sp poza hangarem

Ryzyko 1: Wydłużony czas przygotowania sp do startu

Remedium: Właściwe zabezpieczenie sp przed postojem: założenie pokrowców na kabinę, zabezpieczenie portów ciśnienia statycznego i rurki Pitota, zabezpieczenie wszystkich wlotów powietrza do silników. Prawidłowe zakotwiczenie, na ile możliwe w danej lokalizacji, co najmniej zahamowanie samolotu, zablokowanie układów sterowania, podstawienie podstawek pod kołami

Zagrożenie: Warunki zimowe

Ryzyko 1: „Zimowa niespodzianka”, czyli nie wiadomo co, ale coś potencjalnie szkodliwego dla pilota lub statku powietrznego

Remedium: Trzeba się dowiedzieć, jaka to „niespodzianka”, czyli wykonać solidny przegląd przedlotowy ☺

Mamy nadzieję, że powyższe uwagi okażą się przydatne, choć nie są niczym nowym i powtarzają się przed każdym zimowym sezonem. Na pewno prosimy wszystkie osoby, które wykorzystują do latania statki powietrzne Salt Aviation o stosowanie się do powyższych wskazówek.

Wszystkim lotnikom życzymy bezpiecznych lotów w sezonie jesienno- zimowym.

AP

PKBWL na temat wypadku SP-KCG

W połowie listopada 2016 r. opublikowany został raport końcowy Komisji o nr 270/16 na temat wypadku Cessny 150 SP-KCG. Wypadek miał miejsce 20.02.2016 r., więc badanie, prowadzone przez PKBWL, trwało niemal 9 miesięcy.

Przypomnijmy, że zdarzenie to zaistniało podczas lotu prywatnego, wynajętego, lądowanie nastąpiło w terenie przygodnym w miejscowości Michałów Grabina, po kapotażu stopień uszkodzenia samolotu był poważny, na szczęście pilot i podróżny nie odnieśli obrażeń. Na zaistnienie wypadku miały wpływ warunki pogodowe, panujące tego dnia.

Komisja Badania Wypadków Lotniczych wskazała w raporcie końcowym następujące przyczyny zdarzenia, które tu cytujemy: „Błąd pilota polegający na pomyleniu kierunków sterowania cięgiem podgrzewu gaźnika, co spowodowało, że silnik zasysał zimne, wilgotne powietrze, co doprowadziło do oblodzenia gaźnika, znaczącego spadku mocy oraz konieczność lądowania w terenie przygodnym i kapotażu samolotu. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia: wykonanie lotu w warunkach sprzyjających powstaniu oblodzenia gaźnika.”

Ponadto Komisja, na podstawie analizy przebiegu zdarzenia określiła poszczególne elementy, które dodatkowo złożyły się na łańcuch przyczyn zaistnienia wypadku:

- nie wypełnienie Pokładowego Dziennika Technicznego i nie potwierdzenie podpisem przeglądu PFI przez pilota;
- pomyłka pilota polegająca na wepchnięciu cięgią podgrzewu gaźnika, zamiast wyciągnięciu go, w celu jego WŁĄCZENIA, przy czym prawdopodobnie pilot, który wykonał poprzedni lot pozostawił cięgią podgrzewu gaźnika w pozycji wyciągnięte, mimo, że procedury nakazują wyłączenie ogrzewania gaźnika po wylądowaniu;
- podczas próby działania podgrzewu oraz po starcie z EPMO i na trasie przelotu w kierunku Warszawy pilot był przekonany o swoim rozumowaniu (cięgią wciśnięte = włączone) i zgodnie z tym interpretował reakcje silnika;
- prawdopodobnie pilot niedokładnie zapoznał się z prognozą pogody, która wskazywała na możliwość wystąpienia oblodzenia strukturalnego płatowca. Zdaniem Komisji lot w takich warunkach wiązał się z dużym ryzykiem.

W raporcie Komisji znalazło się również przypomnienie, iż w celu utrzymania właściwych umiejętności obsługiwanie urządzeń w kabinie, każdy pilot powinien co powinien czas odświeżać znajomość ich działania, co zresztą wdrożyliśmy w naszej firmie już dawno (tuż po wypadku SP-KCG) jako własne działanie zapobiegawcze.

Cała treść raportu nr 270/16 z badania wypadku naszej Cessny 150 jest dostępna na stronie internetowej PKBWL. Zachęcamy do zapoznania się i refleksji.

AP

Pomysły, wydarzenia, szkolenia

Intensywność latania powoli spada, co nie dziwi o tej porze roku. Bynajmniej nie oznacza to, że Salt zapada w sen zimowy ☹️. Zresztą dla naszej organizacji, zlokalizowanej w Porcie Lotniczym Warszawa Modlin, gdzie operacji lotniczych nie ogranicza zaśnieżona droga startowa sezon może trwać niemal cały rok. Jesienne i zimowe operacje powietrzne naszych sp ogranicza głównie niesprzyjająca pogoda. A na ziemi w tym czasie pracujemy, organizując warsztaty, eventy na różne okazje, intensyfikując szkolenia teoretyczne.



Pan Ryszard Witkowski w otoczeniu wielbicieli „6 stopni swobody”

Na takie naziemne akcje lotnicze doskonale nadaje się nasze biuro na warszawskim lotnisku EPBC, przy ul. Kaliskiego 57 i tam też są one organizowane.

Ostatnio miało tam miejsce spotkanie z Panem Ryszardem Witkowskim, autorem „6 Stopni Swobody”. Wydanie trzecie tej kultowej pozycji książkowej zostało opublikowane przez Salt Aviation i z tej to okazji zorganizowaliśmy spotkanie, połączone z możliwością zakupu książki oraz zdobycia autografu Pana Ryszarda. Spotkanie cieszyło się ogromnym zainteresowaniem, przybyło wielu gości a kolejka po autografy była bardzo dłuuuuuga.

Inną inicjatywą, której pomysłodawcą jest Dominik Punda, Kierownik Szkolenia ATO Salt, są otwarte warsztaty IFR, dedykowane dla osób aspirujących do pracy w liniach lotniczych i nie tylko. Dominik, nasz uznany instruktor, wykładowca oraz pilot liniowy z imponującym doświadczeniem, zachęca: „Jesteś przed screeningiem do linii, chcesz zobaczyć o co w tym chodzi, poszerzyć lub ugruntować swoją wiedzę z zakresu zagadnień operacyjnych w lotach IFR (IAP, kategoryzacje podejść, LVP, minima, lotniska zapasowe etc.)? Nie zwlekaj, potwierdź swoją obecność na warsztatach. Liczba miejsc ograniczona.”

Pierwsze warsztaty IFR, połączone z dyskusją, zaplanowane na około 7 godzin, odbędą się w sobotę 03.12.2016 r. o kosztach, warunkach, itp. informujemy za pośrednictwem strony www i FB.

Chcemy również, na ile się uda, podgonić szkolenia teoretyczne. Z tych rzadziej organizowanych, obecnie trwa szkolenie teoretyczne do uprawnienia instruktora samolotowego FI(A). Grupa na kursie FI(A) jest dość liczna, a nasz Instruktor, Maciej Grzeszczuk, te 125 h wykładów prowadzi rzetelnie i bez taryfy ulgowej. Po kursie teoretycznym – praktyka, obejmująca programowo 30 h lotów szkolnych.

O każdym z planowanych wydarzeń uprzednio piszemy na www, FB, rozsyłamy zaproszenia i informacje. O kolejnych ciekawych akcjach też uprzedzimy, dlatego radzimy zaglądać do nas, aby nic nikogo nie ominęło.

AP