

KRONIKA SMS

NR 12/2016



**WSZYSTKIM
PRZYJACIOŁOM
I KLIENTOM SALT
SKŁADAMY Z SERCA
PŁYNĄCE ŻYCZENIA
PIĘKNYCH, SPOKOJNYCH
I ZDROWYCH ŚWIĄT
BOŻEGO NARODZENIA**

Wpływ pogody na latanie w listopadzie

Czy ładna pogoda może być przeszkodą w lataniu? Okazuje się, że tak, jeśli nie dostosuje się statku powietrznego do eksploatacji w określonych warunkach atmosferycznych. Potwierdzeniem niech będzie opis następującego zdarzenia, kiedy to odnotowaliśmy zdarzenie lotnicze na samolocie Diamond DA20, które miało miejsce w dniu nietypowym dla miesiąca listopada pod względem aury.

W pogodny listopadowy dzień, 21.11.2016 r., miał odbyć się lot samolotem DA20 do jednego z miast na południu Polski. Pilot wynajmujący nasz samolot posiadał licencję PPL A; na pokładzie DA20 był również podróźny (także posiadacz licencji lotniczej). Niedługo po starcie, tuż po opuszczeniu CTR Modlin, pilot SP-KWH zgłosił do TWR EPMO powrót na lotnisko wylotu ze względu na „niskie ciśnienie oleju”. Wieża EPMO udzieliła zezwolenia na powrót a następnie zaraportowała do PKBWL zdarzenie oraz otrzymanie z pokładu samolotu komunikatu o powyżej przytoczonej treści.

Po wewnętrznym zebraniu wyjaśnień na temat przebiegu i okoliczności zdarzenia, okazało się, iż pilot w swoim oświadczeniu przedstawia jako przyczynę powrotu nie „niskie ciśnienie oleju” tylko „temperaturę oleju”, która według złożonego była podwyższona. Tak więc podczas lotu pilot i podróźny zaobserwowali podwyższoną TEMPERATURĘ OLEJU (wskaźnik w żółtym przedziale). Po zmniejszeniu obrotów silnika wskaźnik temperatury oleju powrócił na zielone pole jednakże pilot podjął słuszną decyzję o powrocie na lotnisko startu. Lot powrotny i lądowanie przebiegły bezpiecznie. Powodem podwyższonej temperatury były założone osłony wlotu powietrza do silnika, co się okazało po wylądowaniu. Dodać należy, iż do tego momentu nie było raportów pilotów na temat nieprawidłowych wskazań pracy silnika samolotu. Pilot zdjął osłony, złożył plan lotu i finalnie poleciał w trasę.

Temperatura powietrza w tym dniu była ponadprzeciętnie wysoka jak na końcówkę listopada, gdyż wynosiła około 12 stopni Celsjusza. Osłony oczywiście zostały założone w zupełnie innych warunkach pogodowych i pozostały po wcześniej wykonywanych lotach, a przy takiej pogodzie powinny być zdjęte przed lotem.

Jednocześnie, wyjaśniając rozbieżność w swoim opisie zdarzenia i zgłoszeniu poczynionym przez TWR, pilot stwierdził, iż prawdopodobnie popełnił pomyłkę w komunikacji z Wieżą na temat powodu decyzji o powrocie na EPMO i podał informację o "ciśnieniu oleju" zamiast "temperaturze oleju". Stres towarzyszący wystąpieniu zdarzenia w locie z był najpewniej przyczyną użycia niewłaściwego sformułowania i przekłamania w komunikacji. Wniosek z tego zdarzenia nie będzie nowością: odpowiednio przygotowany do lotu samolot (przegląd przedlotowy!) plus konfrontacja jego stanu ze wszystkimi warunkami zewnętrznymi jest koniecznością, zapewniającą bezpieczne i nie stresujące wykonanie lotu.

Jako wewnętrzne działanie zapobiegawcze zastosowano w Salt przeszkolenie pilota najemcy z procedur przedlotowych, m.in. z wykonywania właściwego PFI oraz z pozostałych procedur związanych z najmem statków powietrznych Salt. Dzięki naszemu wewnętrznemu badaniu zdarzenia, przesłanemu do PKBWL, Komisja obniżyła klasyfikację tego zdarzenia z „incydentu: na „zdarzenie”.

Dwa stanowiska z nową obsadą

U nas nowości, zmiany personalne... ale bez rewolucji, na spokojnie. Dwóch Instruktorów samolotowych, z którymi Salt od dawna współpracuje, obejmuje nowe, istotne z punktu widzenia każdej organizacji lotniczej, stanowiska.

Maciej Grzeszczuk zajmie się nadzorem nad obszarem szkoleń załóg lotniczych AOC i SPO jako Zastępca Kierownika Szkolenia (nie mylić z HT). Maciek w swej karierze lotniczej zajmował stanowisko CTKI w ATO PP Aero Sp. z o.o. a poza lotnictwem cały czas zdobywa doświadczenie, będąc wykładowcą w Szkole Głównej Handlowej. Współpracuje z Salt od dwóch lat jako Instruktor samolotowy, prowadzący szkolenia praktyczne głównie do licencji PPL i CPL.

Dał się również poznać jako świetny instruktor wiedzy teoretycznej, szczególnie w szkoleniach instruktorskich FI. Najbardziej lubi wyklądać przedmioty związane z wiedzą o człowieku i współpracą w załodze lotniczej oraz meteorologię i nawigację. Poza lotnictwem realizuje czasem projekty telekomunikacyjne w odległych i egzotycznych zakątkach świata, a w czasie wolnym żegluguje po słonych akwenach. Uważa, iż ośmiobitowe komputery Atari były znacznie lepsze niż Commodore i ZX Spectrum i może na ten temat podyskutować ;)



U góry Maciek Grzeszczuk w czasie wolnym, na wodzie, a obok Janek Szybiński oficjalnie, w czasach, kiedy jeszcze latał w AOC Salt

Z kolei Jan Szybiński, Instruktor i dawny Kierownik Operacji Lotniczych Salt, został w listopadzie br. zatwierdzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego na stanowisko Chief Flight Instructors (CFI) w naszej organizacji szkolenia lotniczego ATO.



Jeszcze kilka lat temu Janek pracował *full-time* w Salt Aviation; poza szkoleniem uczniów na samolotach i lotami AOC, zajmował się również dispatchem i wyceną lotów AOC. Dziś na co dzień lata w liniach lotniczych. Pasją Janka, poza lotnictwem, są sporty wodne: nurkowanie, skoki do wody, pływanie oraz snowboard.

Nowe procedury w operacjach General Aviation

Od początku grudnia br. ruch General Aviation na lotnisku Warszawa Modlin objęty został „Procedurą zgłaszania do odprawy pasażerów i załóg samolotów GA na Lotnisku Warszawa Modlin”, przyjętą Uchwałą Zarządu Portu Lotniczego, zwaną w skrócie „Procedurą GA”.

Dotyczy ona lotów krajowych i zagranicznych z punktu A do punktu B i wprowadza konieczność wcześniejszego powiadomienia służb lotniskowych o planowanych wylotach i przylotach statków powietrznych.

Pamiętajmy o zgłaszaniu, planowanych operacji, o których mamy wiedzę, najlepiej z jednodniowym wyprzedzeniem, na adres mailowy planga@modlinairport.pl.

W przypadku późnego zgłoszenia lotu „ad-hoc” mamy obowiązek powiadomić odpowiednie służby lotniskowe niezwłocznie po uzyskaniu informacji również telefonicznie na numery:

- a) [Urząd Celny - 22 346 5009](tel:223465009) lub [22 346 5012](tel:223465012)
- b) [Straż Graniczna - 22 346 4900](tel:223464900)
- c) [Oraz mailowo na adres planga@modlinairport.pl](mailto:planga@modlinairport.pl).