

KRONIKA SMS

NR 2/2017

Dotykać czy nie dotykać? Zapobieganie uszkodzeniom statku powietrznego

Prawdopodobnie większość z Was, już po przeczytaniu tytułu wie, o co chodzi. O ostatnie uszkodzenie śmigła Diamonda DA20 SP-KPX, którego konsekwencje były bardzo dotkliwe dla Salt Aviation.

Ostatniego dnia stycznia 2017 roku miało miejsce zdarzenie lotnicze w czasie lotu szkolnego, wykonywanego na Katanie SP-KPX. Załoga musiała przerwać zaplanowany lot szkolny i powrócić na lotnisko EPMO tuż po starcie, z powodu niepokojącego spadku osiągnięć samolotu podczas wznoszenia. Była to dobra decyzja a samo lądowanie przebiegło bez komplikacji. Zdarzenie zgłoszono do PKBWL i władz lotniczych. Dowódca SP odnotował w PDT niskie osiągnięć samolotu. W związku z tym, organizacja obsługowa PART 145 dokonała oględzin śmigła; stwierdzone zostało pęknięcie wzdłuż krawędzi natarcia. Spowodowało to wiotkość łopaty śmigła i w konsekwencji degradację osiągnięć samolotu. Dlatego podjęta została decyzja o jego wymianie.

Na szczęście wszystko skończyło się bez większego uszczerbku dla bezpieczeństwa, choć mogło być naprawdę niebezpiecznie... Oczywiście, nasz samolot przez długi czas nie mógł wykonywać lotów, czyli zarabiać, nie wspominając o wysokich kosztach zakupu i wymiany śmigła na nowe. Dodać należy pogłębiający frustrację fakt, że była to druga wymiana śmigła SP-KPX w ciągu ostatnich kilku miesięcy. Poprzednia wymiana była wynikiem zaobserwowania przez Szefa CAMO pęknięcia okucia krawędzi natarcia łopaty śmigła SP-KPX w listopadzie 2016 r.

W związku z analizą tych zdarzeń i ich następstw oraz w poszukiwaniu źródeł problemu stwierdziliśmy, że bez podniesienia świadomości i odpowiedzialności pilotów użytkujących samolot(-y) nie nastąpi poprawa. Stąd między innymi pojawił się mejl z dnia 9 lutego br., który poruszał temat uszkodzenia śmigła. Według oceny mechaników – spowodowanego mechanicznie podczas przemieszczania samolotu na ziemi przez jednego z użytkowników samolotu. Stąd też pojawił się zakaz dotykania śmigła samolotu, sformułowany przez Prezesa SALT, rozumiany jako zakaz przemieszczania samolotu na ziemi przez pociąganie za łopatę śmigła. Prezes Dariusz Malec rozesłał kolejną wiadomość, w której odniósł się do tego budzącego kontrowersje stwierdzenia: „Śmigło z zasady nie jest elementem służącym do przemieszczania samolotu. (...) Wyjątek stanowi procedura wprowadzania sp do hangaru, gdzie nie mamy często innego wyjścia jak tylko popychając samolot do tyłu wepchnąć go do środka zachowując szczególną uwagę podczas tej operacji. Można się delikatnie wesprzeć ręką za kołpak śmigła. Nigdy nie robimy tego samodzielnie bez ubezpieczenia kogoś kto zwraca uwagę i zabezpiecza przytrzymując samolot za skrzydło. W sprawie pokręcania śmigłem przed rozruchem, jak najbardziej, z wiadomych powodów należy to robić, ale przypominam, że istnieje subtelna różnica pomiędzy obracaniem śmigłem a ciągnięciem łopaty. Zakaz dotykania śmigła, i muszę tu sprecyzować, dotyczy sytuacji przepychania samolotu na ziemi z wykorzystaniem wodzidla lub innych technik. Możemy oczywiście nakleić naklejki DO NOT PULL /PUSH (gdyż taka była sugestia jednego z FI), ale obawiam się że bez zmiany podejścia i świadomości użytkowników zamierzony cel nie zostanie osiągnięty.”

Sięgając głębiej, można zadać zasadnicze pytanie, czy wiedza pilotów w zakresie eksploatacji statku powietrznego jest aktualna i wystarczająca. Dlaczego pęknięcie śmigła nie zostało wykryte podczas przeglądu przedlotowego? Podstawą i źródłem znajomości zasad użytkowania statku powietrznego w locie są: szkolenie lotnicze, które przeszedł każdy pilot, jak i znajomość Instrukcji Użytkowania w Locie. Również opracowanych w Salt Standardowych Procedur Operacyjnych (SOP), najczęściej nabywana w drodze samokształcenia (np. Instruktorzy) lub przygotowania Najemcy do wynajmu sp. Dodajmy, że Standardowe Procedury Operacyjne publikujemy na stronie internetowej www.salt.aero, zakładka AIR BAZA, więc są dokumentem jawnym i łatwo dostępnym.

Odpowiedzi na powyższe postawione pytania można uzyskać dopiero po sprawdzeniu tego w praktyce. I tak też będzie. Znajomość w/w dokumentów będzie doraźnie kontrolowana przez Prezesa SALT (jednocześnie Szefa Technicznego organizacji obsługowej PART 145 Air Modlin) w formie ustnej. Dodatkowo sprawdzana będzie stosowanie procedur SOP oraz właściwe wykonywanie PFI. Skutkiem stwierdzonego braku znajomości tych dokumentów czy nie stosowania procedur może być wydanie przez Prezesa SALT zakazu wykonania zaplanowanego na dany dzień lotu - do czasu nabycia i potwierdzenia odpowiedniej znajomości IUwL i SOP-ów.

O sprawie uszkodzenia śmigła i podjętych działaniach była również mowa na spotkaniu instruktorskim ATO dn. 16.02.br., a do Standardowych Procedur Operacyjnych DA20 dopisano uwagę na temat przemieszczania samolotu (strona 30 SOP). Na zakończenie przypominamy, iż obecnie na SP-KPX jest zabudowane śmigło typu Sensenich, toteż należy zwrócić uwagę na związaną z tym zmianę osiągnięć, zarówno w fazie rozbiegu (lepszy rozbieg), jak również na przelocie, gdzie SP-KPX będzie trochę wolniejszy.

AP

2016 rok z perspektywy zarządzania bezpieczeństwem

Początek roku to czas, aby podsumować wyniki systemu zarządzania bezpieczeństwem poprzedniego okresu. Wyniki zostały przedstawione na spotkaniu Rady Bezpieczeństwa Salt 31 stycznia 2017 r. Poniżej przedstawiamy garść najważniejszych informacji:

W 2016 r. na statkach powietrznych Salt miało miejsce 19 zdarzeń lotniczych, w tym: 1 wypadek, 14 incydentów, 4 inne zdarzenia. W tym w szkoleniu lotniczym wystąpiło 8 zdarzeń, w AOC – 2 zdarzenia, w innych operacjach (głównie podczas wynajmu) - 9 zdarzeń.

W 2016 r. system zarządzania bezpieczeństwem był czterokrotnie audytowany przez nadzór lotniczy, w czasie audytów certyfikatów AOC, SPO, ATO oraz audytu rozszerzającego certyfikat AOC. Do systemu SMS włączyło 12 dobrowolnych raportów, poddanych następnie dalszym badaniom wewnętrznym, w porównaniu do 5 dobrowolnych raportów w 2015 r.

Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem Salt był w zeszłym roku kilkakrotnie aktualizowany. Zostało opisanych 8 procesów zarządzania zmianą dotyczących podejmowanych przez Salt działań organizacyjnych. Do Rejestru Zagrożeń Salt w 2016 r. zostało wpisanych i poddanych ocenie i analizie 13 nowych zagrożeń. W 2016 r. odbyły się 3 szkolenia wewnętrzne z tematyki bezpieczeństwa: w styczniu, maju i listopadzie. Ukazało się 12 comiesięcznych biuletynów KRONIKA SMS ☺.

AP