

KRONIKA SMS

NR 3/2017

Awaria samolotu SP-MIS

W pierwszej połowie marca br. podczas lotu szkolnego, odbywającego się w ramach szkolenia IR/ME miało miejsce zdarzenie lotnicze na naszym samolocie dwusilnikowym Piper PA44.

Po starcie z lotniska Warszawa Modlin, w fazie lotu poziomego wystąpiły wibracje lewego silnika samolotu. Pojawił się dym, widoczny na krawędzi splotu skrzydła. Lewy silnik został zapobiegawczo wyłączony przez załogę samolotu, która poinformowała kontrolę ruchu lotniczego (Approach EPWA) o planowanym lądowaniu na lotnisku EPMO z jednym silnikiem pracującym. Samolot wylądował na EPMO bez dodatkowych komplikacji. Opis stwierdzonej niesprawności został wpisany przez Dowódcę sp do PDT. Obecnie SP-MIS jest w trakcie prac nad usuwaniem usterki w stacji obsługowej. Niestety zdarzenie pozbawiło nas samolotu Piper PA44 do czasu usunięcia usterki.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zakwalifikowała to zdarzenie jako incydent oraz wskazała SALT Aviation jako podmiot prowadzący badanie zdarzenia. Dotychczas stwierdzono uszkodzenie turbiny silnika oraz zniszczenie tłoku, co będzie wiązało się z koniecznością ich wymiany. Jedną z prawdopodobnych przyczyn incydentu mogła być eksploatacja statku powietrznego na zbyt ubogiej mieszance; jednak badanie ciągle trwa.

AP

Nowa rzeczywistość CRM

Od dnia 1 października 2016 roku zaczęły obowiązywać Decyzje Dyrektora Wykonawczego EASA nr 2015/022/R oraz 2015/023/R zmieniające AMC/GM do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 oraz 1178/2011. Decyzje wprowadzają nowe elementy, które mają być uwzględnione w istniejących procedurach i programach szkolenia Crew Resource Management załóg lotniczych, personelu pokładowego oraz trenerów CRM (dotychczas nazywanych instruktorami CRM).

Dostosowując się do wymogów, SALT Aviation w nowym, zatwierdzonym przez ULC, wydaniu części D do Instrukcji Operacyjnej AOC ma odpowiadający wspomnianym wymaganiom program szkolenia załóg CRM w zakresie wstępnym i okresowym, jak również programy szkolenia i system wydawania kwalifikacji dla trenerów CRM według nowych zasad. Wydanie 2 Części D Instrukcji Operacyjnej AOC Salt Aviation spotkało się z uznaniem inspektorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W nowej rzeczywistości kwalifikacje trenerów CRM w Salt posiadają: Dominik Punda, Sebastian Komosa i Maciej Grzeszczuk. Naszym kolejnym celem w tym obszarze jest przygotowanie od nowa i przeprowadzenie szkoleń CRM, które odpowiadałyby specyfice wykonywanych przez firmę operacji, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień związanych z lotami w załodze jednoosobowej.

Maciej Grzeszczuk, Z-ca Kierownika Szkolenia AOC/SPO

PS. Dodam tylko, iż nowe wydanie części D IO Salt Aviation opracował autor powyższego tekstu, czyli Maciek, któremu przez skromność nie wypadało o tym wspomnieć ☺

AP

Obowiązkowe zgłaszanie zdarzeń a dobrowolne raportowanie do SMS. Jak to odróżnić?

Zdarza się nam mylić zasady dobrowolnego raportowania z obowiązkiem zgłaszania zdarzeń lotniczych do władz lotniczych. Niekiedy mieszają się funkcje obu systemów i systemowe narzędzia, za pomocą których mamy podjąć działanie (np. formularze do wypełnienia). Przykładowo, zgłoszenia dotyczące zdarzeń lotniczych bywają często przesyłane do Safety Managera zamiast do PKBWL. Nie stanowi to co prawda poważnego błędu, jednak faktem pozostaje, iż osoba będąca świadkiem lub uczestnikiem zdarzenia lotniczego ma obowiązek przekazania tej informacji do organów badania zdarzeń i do innych, wskazanych władz lotniczych.

Wszystkim przyda się skrótkowe przypomnienie podstawowych kategorii różniących oba systemy:

	SYSTEM OBOWIĄZKOWY	SYSTEM DOBROWOLNY
Co podlega zgłoszeniu?	Zdarzenia lotnicze, czyli wypadki, incydenty, poważne incydenty	Zjawiska, sytuacje, obserwacje nie zdefiniowane ściśle w przepisach, ale budzące niepokój zgłaszającego, jako potencjalnie niebezpieczne.
Gdzie i w jakiej formie składa się zgłoszenia?	Do PKBWL, ULC na druku dostępnym na stronie internetowej ULC i PKBWL.	Do systemu SMS organizacji lotniczej za pośrednictwem skrzynki, mejla, innych systemów (u nas Salt24.pl)
Kto składa zgłoszenie?	Obowiązek dotyczy wszystkich osób wskazanych w przepisach, zaangażowanych lub obserwujących przebieg zdarzenia	Może to zrobić dosłownie każdy, nie tylko pracownicy i współpracownicy firmy
Jak przebiega badanie zgłoszenia?	PKBWL bada zdarzenie lub przekazuje je do badania organizacji lotniczej (bez nadzoru lub pod nadzorem członka Komisji).	Zgłoszenie bada organizacja lotnicza (np. SM, KO, BL). Po jego analizie i ocenie może: - przekazać do PKBWL i ULC - uznać za nieistotne z punktu widzenia bezpieczeństwa - wpisać do rejestru zagrożeń, obejmując dalszą kontrolę - zwrótnie poinformować raportującego / pracowników o podjętych działaniach.

AP

Biuletyn bezpieczeństwa EASA

Przed kilkoma dniami EASA wydała Safety Information Bulletin 2017-03 (EASA SIB 2017-03 Helicopter Stabilised Checks Before Departure), zawierający REKOMENDACJE nt. utraty kontroli nad śmigłowcem w fazie początkowego zawisu przed startem. EASA dokonała analizy zdarzeń lotniczych z ostatnich 5 lat, które miały miejsce tuż po starcie i kończyły się wspomnianą utratą kontroli. Jako przyczynę wskazano między innymi pominięcie niektórych punktów checklist. Całość Biuletynu jest dostępna na stronie internetowej EASA; zamieszczamy go również w KRONICE poniżej tekstu.

W Salt użytkujemy śmigłowce Robinson R44 i Robinson R22, toteż kilka słów komentarza poniżej dotyczy początkowej fazy lotu eksploatowanych przez nas typów.

Zalecenia opisane w HFM-ach, nakazują ZAWSZE "dwufazowy zawis" czyli najpierw "light on skids" a następnie delikatne przejście w zawis (zawis zawsze na wysokości nie mniejszej niż 3 feet /1 metr/). Dzięki temu w przypadku jakichkolwiek dziwnych zachowań śmigłowca można z powrotem sprawnie wylądować (nie przechodzi się od razu po podniesieniu śmigłowca w zawisie do lotu startowego). ALE jeżeli mamy zamiar wykonywać jakiegokolwiek manewry w zawisie, to według Robinson Safety Notice SN-9 Dynamic Rollover (patrz ostatni rozdział HFM), do zapewnienia bezpieczeństwa manewrów wymagane jest minimum 5 feet /powyżej 1,5 m/. Pamiętajmy przy tym, że podczas operacji z miejsca startów, zlokalizowanego przy hangarach Salt nie można wykonywać żadnych manewrów w zawisie, poza przemieszczeniem śmigłowca do FATO, a następnie do strefy ćwiczeń.

Generalnie, utracie kontroli w zawisie lub przy przechodzeniu w zawis sprzyjają nieprawidłowe przygotowanie wyważenia przed lotem jak również brak znajomości kierunku wiatru przy wykonywaniu zawisu.

Ponadto wspomniany SIB rekomenduje, aby każdy pilot odświeżył znajomość checklist, znajomość limitów czy kalkulacji osiągnięć HOGE/HIGE, generalną znajomość procedur oraz Instrukcji i osiągnięć eksploatowanego typu śmigłowca. Rekomendowane jest też upewnienie się przed startem, czy miejsce startu jest wolne od zanieczyszczeń, mogących zaszkodzić wykonywanej operacji.

Marcin Szamborski, Kierownik Szkolenia AOC/SPO



Safety Information Bulletin

Operations SIB No.: 2017-03

Issued: 06 March 2017

Subject: Helicopter Stabilised Hover Checks Before Departure

Ref. Publications:

- Federal Aviation Administration (FAA) Safety Alert for Operators (SAFO) 16016, dated 15 November 2016.
- EHEST Helicopter Flight Instructor Manual, Chapters 2, 28, 29, as well as Chapters 11a, 11b, 11c, 12 and 13.
- FAA Helicopter Flying Handbook, Chapters 9 and 10.

Applicability: All Rotorcraft operators

Description:

The FAA conducted a review of helicopter incidents and accidents over the past five years, which identified several accidents where a loss-of-control (LOC) was encountered immediately after take-off while light on the skids/gear, or from other issues caused by missed checklist items. As a consequence of this review, the FAA issued SAFO 16016.

Following publication of SAFO 16016, EASA also conducted an analysis of 32 known occurrences over the past five years involving LOC during take-off. The results of this analysis support the conclusions from the FAA review.

At this time, the safety concern described in this SIB does not warrant the issuance of an operational directive under Regulation (EU) 965/2012, Annex II, ARO.GEN.135(c).

Recommendation(s):

EASA supports the actions contained in FAA SAFO 16016, and recommends pilots to take the following actions before and during the take-off sequence:

(1) Ensure the take-off area is sufficient for the conditions and the capabilities of the helicopter, as well as free and clear of debris that could pose a hazard to a helicopter.

(2) Use an appropriate checklist, to ensure the helicopter is properly configured for take-off.

(3) Unless not possible due to environmental conditions (such as the possibility of whiteout, brownout, etc.), perform a hover check prior to take-off. If a take-off from the surface is required, perform the hover check, land, and then depart from the surface, taking the helicopter's performance into consideration.

(4) When performing a vertical take-off, raise the helicopter vertically from the surface to a normal hovering altitude (2 to 3 feet) with minimal lateral or longitudinal movement, maintaining a constant heading. If at any time during initial collective pull, the helicopter does not appear to be stabilized, abort the take-off by smoothly reducing the collective.

EASA also recommends pilots to take the following action:

(5) Review, and ensure familiarity with, the EHEST Helicopter Flight Instructor Manual, Chapters 2, 28, 29, as well as Chapters 11a, 11b, 11c, 12 and 13.

Contact(s):

For further information contact the EASA Safety Information Section, Certification Directorate.

E-mail: ADs@easa.europa.eu.

Wydrukowane Instrukcje Użytkowania w Locie

Na każdym statku powietrznym, zgodnie z obowiązującymi przepisami, powinna znajdować się aktualna Instrukcja Użytkowania w Locie (zwana również Aircraft Flight Manual, Helicopter Flight Manual, Pilot Operating Handbook), zgodna ze znakami rejestracyjnymi statku powietrznego, dostępna dla pilota w czasie wykonywania zadań lotniczych.

Salt Aviation spełnia to wymaganie; na statkach powietrznych są umieszczane i dostępne dla użytkowników wydrukowane aktualne Instrukcje. A przynajmniej powinny być dostępne. Przeprowadzane cyklicznie kontrole wewnętrzne i zewnętrzne na naszych sp wykazują częste ubytki w dokumentacji. Najczęściej w ogóle brak jest instrukcji lub instrukcje są zamienione (np. IUWL SP-KWG jest na pokładzie SP-KWH). Bywają też zabierane przez pilotów "na chwilę" z pokładu samolotu lub śmigłowca i nie odkładane z powrotem na miejsce. Po jakimś czasie odnajdują się w hangarze lub sali szkoleniowej Salt ale na pewno nie znajdzie jej kolejny użytkownik statku powietrznego przed swoim lotem.

Prosimy o zwrócenie uwagi na obecność i dostępność dla wszystkich lotników wydrukowanych egzemplarzy Instrukcji Użytkowania w Locie, znajdujących się na pokładach sp.

Oczywiste jest, że trzeba i należy z nich korzystać. Dlatego niektóre z nich zamieszczamy na stronie www.salt.aero w zakładce AIR BAZA i rekomendujemy korzystanie z tego źródła.

Niektóre instrukcje bywają dostępne bezpłatnie na stronach internetowych producenta, np. Robinson Helicopter Company (<https://robinsonheli.com/r44-poh/>).

Niestety, są też tacy producenci, którzy pobierają wysokie opłaty za sprzedaż tego dokumentu oraz jego aktualizacji użytkownikowi, np. producent samolotów Piper. Znaczny koszt zakupu jest dodatkowym powodem niniejszej prośby o poszanowanie tego zasobu wiedzy.

W razie stwierdzenia braku lub niekompletności IUWL, pracownicy CAMO lub Dispatch Salt uzupełniają teczkę sp. Wtedy konieczne jest:

- albo ponowne wydrukowanie AFM/HFM; bardzo czasochłonne, co wie każdy, kto kiedykolwiek usiłował wydrukować lub skopiować dwustronną broszurę w formacie A5 a następnie pociąć i włożyć w segregator.

- albo ponowny zakup Instrukcji, co stanowi niepotrzebny wydatek dla firmy.

Michał Szamborski, Kierownik Odpowiedzialny Salt

