

KRONIKA SMS

NR 5/2017

Przygotowanie do pełni sezonu

Działalność operacyjna, bezpieczeństwo i ograniczanie ilości usterek statków powietrznych, jak również nowowprowadzane rozwiązania systemowe w Salt Aviation sp. z o.o. były przedmiotem spotkania załóg latających i kierownictwa Salt dnia 11 maja br.

Materiał wyjściowy stanowiła analiza usterek na samolotach DA20 w latach 2015 – 2016. Przedstawione zestawienie obejmowało usterki samolotów DA20, umieszczane przez pilotów w Pokładowym Dzienniku Technicznym oraz usterki stwierdzone podczas obsługi technicznych i zapisywane w dokumentacji obsługowej przez mechaników.

Analiza rodzajowa usterek wskazuje, iż około 2/3 ogółu usterek wynikała z normalnego zużycia, bądź była obiektywnym następstwem eksploatacji samolotów, zaś 1/3 usterek związana była z niewłaściwą eksploatacją. Przykłady tego rodzaju usterek to np. uszkodzenia śmigła w wyniku przemieszczania samolotu na ziemi, zerwane linki układu sterowania, nadmierne zużycie hamulców, opon i dętek, usterki mechaniczne elementów statku powietrznego, takie jak urwane prowadnice okien i zawleczki drzwi, itp. Przekładają się one na naszą działalność, ograniczając dostępność maszyn i zwiększając ponoszone koszty zakupu i wymiany części (podane zostały przykłady faktycznie poniesionych kosztów usuwania niektórych usterek).

Są to oczywiście czynniki związane m.in. ze specyfiką latania w szkoleniu i użytkowaniem samolotów przez niedoświadczonych użytkowników. To zarazem potwierdza wniosek, iż ilość usterek związanych z niewłaściwą eksploatacją można próbować ograniczać, dokładając staranności w działaniu. Dlatego zasadne jest wspólne ustalenie i wypracowanie takich zasad eksploatacji sp, które pomogą obniżyć poziom tego rodzaju uszkodzeń i usterek. Czyli jak możemy eksploatować samoloty w szkoleniu i w jaki sposób kształtować nawyki Szkolących się i Najemców (podczas sprawdzeń przed najmem), aby ograniczyć niektóre usterki.

Na przykład nadmierne zużycie opon i dętek (DA20 ma kółka niewielkich rozmiarów, przez co są bardziej podatne na uszkodzenia) oraz klocków i tarcz hamulcowych. Stwierdzono, iż wskazane jest unikanie lądowania na zahamowanych kołach, zachowywanie właściwej pozycji stóp podczas lotu, tj. pięty oparte na podłodze, nie na hamulcach a podczas kołowania ograniczenie prędkości i pulsacyjne używanie hamulców. W ramach szkolenia lotniczego należy również ograniczać do minimum wykonywanie zakrętów ostrych typu U-turn (prowadzi do nadmiernego ścierania się opon).

Poza tym powtórzono zasady bezpiecznej obsługi i zabezpieczenia sp na ziemi, tj. stosowanie podstawek pod koła, prawidłowe zaciąganie hamulców, zamykanie okienek, nie pozostawianie metalowych przedmiotów na busoli magnetycznej, postępowanie ze śmigłem DA20 podczas przemieszczania na ziemi, pozostawianie zaparkowanego samolotu z dala od dystrybutora paliwa, bezpieczne wprowadzanie do hangaru, itp. Poinformowano również załogi o przeszkoleniu dyżurnych, do których należy nadzór nad praktycznym stosowaniem w/w zasad przez osoby latające, a które miało miejsce w tym samym dniu rano.

Jak co roku przed sezonem, powtórzone zostały najważniejsze zasady eksploatacji sp w okresie letnim.

Przypomniano o konieczności zachowywania procedur wprowadzonych w następstwie uszkodzeń samolotów Salt: Procedury zapobiegania uszkodzeniom sp i Procedury zgłaszania usterek.

Ponadto Kierownik Odpowiedzialny Salt podsumował informacje na temat bieżącego funkcjonowania systemu zarządzania firmą Salt24.pl oraz jego kluczowego elementu, jakim jest elektroniczny PDT. Cały czas główny nacisk pada na prawidłowość i wiarygodność danych wpisywanych przez załogi do e-PDT, jako podstawowego źródła informacji o nalotach, gdyż firma utrzymuje dotychczasowy plan wdrożenia i zatwierdzenia w ULC elektronicznego PDT.

Wrzecz z uruchomieniem systemu Salt24.pl i elektronicznego PDT pojawiły się inne niż dotychczas rodzaje błędów, których żaden system nie wychwyci automatycznie. Są to wszystkie wartości liczbowe wpisywane do e-PDT z klawiatury, jak ilość lądowań, ilość paliwa, oleju i inne wartości nie wynikające z wyliczeń. Na takie pomyłki piloci sami muszą zwracać baczną uwagę. Dobry przykład stanowi wpisanie 11 lądowań zamiast, zgodnie z prawdą, 1 lądowania. Porównanie i sprawdzenie przez pilota

prawidłowości wpisanych przez siebie w oba rodzaje PDTów danych jest jedyną obroną przed takimi błędami. Innym z życia wziętym przykładem jest moment zmiany bloczków formularzy papierowego PDT-a. Numeracja początkowa nowego bloczka nie jest znana systemowi; podpowiadany przez system numer kolejny formularza PDT trzeba poprawić ręcznie na nowy.

Każdy pilot ma możliwość wprowadzenia poprawek w czasie 24 godzin po wykonaniu operacji i zamknięciu e-PDT. Równie ważne jest szybkie powiadomienie administratorów systemu o zaobserwowanych niezgodnościach, aby nie powielić błędów w kilku kolejnych ePDT-ach.

KO Salt mówił również o optymalizacji wykorzystania statków powietrznych, co można osiągnąć za pomocą lepszego planowania czasów operacji w systemie rezerwacji. Zobrazowaniem tego problemu jest sytuacja, kiedy rezerwacja sp w kalendarzu jest



dokonywana np. na 3 godziny a faktycznie lot trwa niecałą godzinę, co oczywiście ogranicza dostępność maszyny dla innych potencjalnych pilotów. Toteż na ile to możliwe, należy ograniczać nadmierne rozwekowanie rezerwacji.

KO poinformował też, że zaktualizowane zostały: Samouczek systemu i Instrukcja korzystania z Salt24.pl, które są najlepszym narzędziem do przećwiczenia obsługi systemu, aby właściwie przygotować się do operacji lotniczej, na przykład po dłuższej przerwie w lotach.

AP

Problemy z nawigacją w punkcie Yankee

Zakończony niepomyślnie lot szkolny miał miejsce w trakcie szkolenia do licencji śmigłowej PPL (H). Podczas kolejnego, drugiego tego dnia, lotu nawigacyjnego z Instrukctorem, przy nauce nawigowania według mapy, doszło do naruszenia przestrzeni TRA45 Chrcynna od strony południowo - wschodniej podczas jej aktywności.

Szkołący się uczeń-pilot miał problemy z orientacją w terenie. W chwili zagubienia się w okolicy punktu Yankee próbował jeszcze naprawiać błąd w nawigacji, stosując wskazówki udzielane przez Instruktora, mimo to naruszył granice strefy aktywnej rzutu skoczków Chrcynna.

Po lądowaniu FI przeprowadził briefing polotowy, z dokładną analizą popełnionych błędów. Po około dwóch godzinach FI wraz z uczniem-pilotem wykonali lot po tej samej trasie w celu poprawienia błędów, które zdarzyły się poprzednim razem. Lot korygujący przebiegł prawidłowo i bez zastrzeżeń ze strony FI.

Instruktorzy śmigłowcowi i samolotowi Salt, analizując okoliczności tego zdarzenia wymienili między sobą uwagi i doświadczenia, potwierdzające, iż identyfikacja punktu Yankee (około 1 km na północ od stacji kolejowej Nasielsk) generalnie sprawia problemy osobom szkółącym się w przestrzeni powietrznej lotniska Modlin. Dodatkowo umiejscowienie punktu Yankee w pobliżu strefy TRA45 nie ułatwia życia uczestnikom lotów szkolnych, co związane jest z deficytem czasu na podjęcie właściwych działań i reakcji w powietrzu. Rzeczywiście, zalecenia formułowane przez PKBWL co do rozważenia ewentualności przeniesienia lokalizacji punktu Yankee lotniska EPMO można znaleźć we wcześniejszych raportach Komisji z badania zdarzeń, które miały miejsce w innych ośrodkach lotniczych. Na ten moment punkt nawigacyjny Yankee pozostaje w swoim dotychczasowym położeniu, więc akcentujemy problem, aby tym samym zmniejszyć możliwość wystąpienia podobnego zdarzenia w przyszłości.

AP

James Reason nie mylił się

co zostało kolejny raz dowiedzione 17 maja br. na przykładzie splotu wydarzeń, które teoretycznie mogły spowodować zamieszanie w operacjach lotniczych Salt. To, że nie spowodowały poważnych skutków operacyjnych, było pozytywnym zbiegiem okoliczności.

Około godz. 7.20 rano, w drodze na lotnisko, otrzymałam telefoniczną informację z Wieży kontroli lotów w Modlinie o czasowym wstrzymaniu operacji szkolnych, a dokładnie kręgów nadlotniskowych, w tym dniu do godziny 11.30. Możliwe były jedynie wyloty w trasę. Jak się okazało, powodem wprowadzenia tego ograniczenia była nieprzewidziana niekompletność obsługi kontroli lotów. Oczekiwano na dotarcie zastępstwa za jednego z pracowników Wieży, który nie dojechał do pracy w związku z wypadkiem losowym.

Po przyjęciu tej informacji, pierwszą myślą i naturalnym odruchem było przekazanie jej załogom, wykonującym loty szkolne tego poranka. Planowane na każdy dzień operacje lotnicze są zwykle łatwe do sprawdzenia w kalendarzu rezerwacji Salt24.pl. Jednak wyniknęła druga niesprzyjająca okoliczność (niczym druga z serii dziur w modelu Jamesa Reasona), mianowicie brak możliwości nawiązania połączenia internetowego z systemem zarządzania Salt24 i tym samym, z systemem rezerwacji. Nie wiedziałam, którego FI powiadomić. Mając do dyspozycji w drodze do pracy tylko telefon, wysłałam trzy smsy: z informacją o problemie do Kierownika Odpowiedzialnego Salt i prośbą, aby sprawdził czy może ma dostęp do systemu Salt24.pl (nie miał) oraz drugi sms „w ciemno” do Instruktora, który w ostatnich dniach najczęściej wykonywał loty szkolne w porannych godzinach (okazało się, że akurat nie tego dnia).

Trzeci sms był skierowany do administratora systemu, z prośbą o diagnozę problemu. A problemem była niestety awaria internetu. Konieczny był reset routera w hangarze Salt. Ostatnią niesprzyjającą, a jednocześnie nietypową okolicznością, która stanowiła przeszkodę w sprawnym podjęciu interwencji była poranna nieobecność mechanika, który każdego innego dnia mógłby od razu zresetować router, jednak nie 17 maja.

Tak to wyglądało, a nadal nie było wiadomo, kogo powiadomić o zmienionej sytuacji operacyjnej. Przed godziną 8.00 dotarłam do biura Salt, a zaraz po mnie pozostali pracownicy. Router został zresetowany, system Salt24.pl odzyskał sprawność i pokazał... brak zaplanowanych operacji szkolnych typu kręgi tego dnia. Co prawda były dwa wyloty trasowe, ale te mogły odbyć się bez problemu. Ufff.

Więc nic się w zasadzie nie stało. Jednak celem tej relacji jest pokazanie, że takie sploty okoliczności rzeczywiście przydarzają się i układają się w ciągi niepomyślnych zdarzeń. Model Jamesa Reasona nie jest teoretyczny. W takiej sytuacji można poczuć się naprawdę bezsilnym.

Przekładając to na ogólną refleksję na temat ułotności stanu bezpieczeństwa, pojawia się wniosek, że warto i trzeba uszczelniać dziury i przewidywać miejsca gdzie mogą być ukryte. Lub, jeśli luki same się ujawniają, ograniczać ich potencjał wyrządzania szkód, po fakcie korygując i naprawiając ułomności systemu. Nawet jedna załatwana dziura systemowa może zapobiec destabilizacji działań operacyjnych lub gorszemu nieszczęściu. Naszą reakcją była decyzja o przeniesieniu systemu Salt24.pl na niezależny, bezpieczny i stabilny serwer, oparty o chmurę Amazon, zapewniający użytkownikom ciągły dostęp do danych systemu.

AP