

KRONIKA SMS

NR 6/2017

58 dni. Próba własnych sił



Obaj piloci Bella 407 lecą nad Morzem Ochockim w kierunku miasta Magadan na Syberii.

Próba zakończona pomyślnie! Marcin Szamborski, szczęśliwy i spełniony, powrócił z podróży śmigłowcem Bell 407 dookoła świata. Wyprawa Marcina i rosyjskiego pilota Maksyma Sotnikova wyruszyła 17 kwietnia br. A w połowie czerwca, zgodnie z założeniami, Marcin był z powrotem w Warszawie.

Etapy i postępy ekspedycji podglądaliśmy na Facebooku Salt Aviation i WorldAround2017, gdzie pojawiały się niewyobrażalnie piękne zdjęcia dokumentujące trasę przelotu jak również przystanki ekipy na ziemi. Zachwycające widoki z powietrza, z kamery zamontowanej na śmigłowcu oraz zdjęcia robione podczas lądowań śmigłowca, dokumentujące bezpośrednie doświadczenia, przeżycia i obserwacje a przede wszystkim spotkania z ludźmi.

58 dni. Tyle trwała sama wyprawa. Marcin przy każdej okazji podkreśla, że nie o rekordowy czas przelotu tu chodziło, ale o poznanie i doświadczenie tego wszystkiego, co przydarzało się po drodze. Poprzedzające wyprawę przygotowania, logistyka, planowanie, zaopatrzenie, szkolenia trwały około dwóch lat. Czy wszystko się udało? Generalnie tak; odstępstwa od planu też były zaplanowane i wliczone w sumę doświadczeń ☺

Zdarzały się kilkudniowe przestoje śmigłowca z powodu niesprzyjającej pogody. Przed najpoważniejszym wyzwaniem, czyli przeprawą nad Atlantykiem oczekiwanie na dobrą pogodę było najdłuższe i w największym napięciu. Próba przelotu nad Oceanem Atlantyckim o mały włos nie

zakończyła się powrotem do miejsca startu, czyli Islandii. A jednak powiodła się. Marcin, będąc pilotem lecącym, dostrzegł w powłoce chmur niewielki przeblysł błękitu, ostatnią szansę na kontynuację przelotu, i wykorzystał tę szansę.

Wspomnienia spotkań ekipy Bella z mieszkającymi na trasie ludźmi to jedno z tych doświadczeń, które stanowiły lekcję życia. Ich otwartość, serdeczne i pomocne nastawienie oraz gościnność bardzo cieszyły i aż zdumiewały. Szczególnie dotyczy to mieszkańców Rosji i Alaski. W takiej podróży nie ma sensu kierować się jakimikolwiek stereotypami. Z drugiej strony, bywały też sytuacje, gdy proste i zwykłe, wydawałoby się, rzeczy lub czynności, w niezrozumiały sposób urastały do rangi problemu. „Organizacja lotu, dostępność paliwa w Rosji, szczególnie tej bardzo wschodniej zasadniczo różnią się od latania po Europie” stwierdza Marcin i podaje przykład: Ile czasu może trwać składanie planu lotu? W Rosji nawet od 3 do 5 godzin, gdzie poza tym istnieje 5 różnych służb, z których każda może odmówić zgody na wykonanie lotu.

Potęga dzikiej przyrody robiła ogromne wrażenie. Wśród najmocniejszych przeżyć jakich doświadczył, Marcin wymienia obraz uczującego niedźwiedzia polarnego; niewzruszony spokój zwierzęcia, nic sobie nie robiącego z krążącej nad nim hałaśliwej maszyny i krwawy ślad pożeranej foki na nieskazitelnym białym śniegu. Zaś w Kanadzie - ogromnych rozmiarów orła, siedzącego na blisko stojącym drzewie - majestatyczny, pozostający w bezruchu, a jednak żywy symbol świata drapieżników.

„Udało się zrealizować zgodnie z planem to, co przez kilkanaście miesięcy wcześniej układaliśmy. Dla każdego z nas była to z pewnością wycieczka życia. Dużo widzieliśmy, dużo poznaliśmy, były przygody i śmiech do łez. Największym wyzwaniem tego lotu była długa nieobecność w domu, poza dziećmi i rodziną. Zapamiętałem kilka miejsc na Alasce, Kamczatce, Bajkale, czy w Arizonie, gdzie bardzo chciałbym wrócić i poznać je lepiej, spędzić kilka dni i na pewno z rodziną” wspomina i planuje Marcin.



Dostownie świat w pigułce... którą i my mogliśmy pośrednio zażyć dzięki relacjom z ekspedycji.

Zdjęcie z lewej: przelot nad Kamczatką a z prawej: gdzieś nad Alaską :)



Monitorowanie zgodności pod nowym zwierzchnictwem

W ostatnim miesiącu złożyliśmy do Urzędu Lotnictwa Cywilnego wnioski o akceptację nowego Kierownika Monitorowania Zgodności (CMM) w zakresie operacji specjalistycznych, operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka i szkolenia lotniczego. W czerwcu Agnieszka Sikorska, bo o Niej tu mowa, została zaakceptowana w miejsce swojego poprzednika, Adama Sikory. Jeśli chodzi o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu (CAMO), na razie Agnieszka pełni funkcję Zastępcy Kierownika Jakości a postholderem nadal pozostaje Pan Adam.

Agnieszka współpracuje z Salt Aviation już od paru lat; swoją dotychczasową drogę lotniczą tak oto podsumowuje: „Przygodę z branżą lotniczą rozpocząłam całkiem niedawno, bo w 2011 roku, w organizacji Part 145, następnie miałam okazję zdobywać doświadczenie w CAMO Salt Aviation, a od sierpnia 2016 roku pogłębiłam swoją wiedzę lotniczą w organizacji obsługowej Air Modlin Sp. z o.o.” Swoją nową funkcję CMM widzi w ten sposób: „Po tym, jak Szefostwo Salt dostrzegło mój niewątpliwą potencjał do pełnienia obowiązków na stanowisku Kierownika Monitorowania Zgodności:) intensywnie przygotowywałam się z Adamem Sikorą do zastąpienia go na tym stanowisku. Ja mój potencjał widzę jeszcze trochę mgliście, ale jestem optymistką, więc podejmuję wyzwanie! Liczę na owocną współpracę z Kolegami i Koleżankami z naszej firmy oraz ewentualne wsparcie tych bardziej doświadczonych.”



Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) – nowa idea w szkoleniach i uprawnieniach

W 2016 roku Komisja Europejska zdecydowała o przeniesieniu odpowiedzialności za szkolenie pilotów w zakresie wykonywania operacji w oparciu o PBN (Performance Based Navigation) na samych pilotów i na ośrodki szkolenia lotniczego. Do roku 2016 za przygotowanie swoich załóg do wykonywania operacji lotniczych w oparciu o PBN odpowiadali przewoźnicy lotniczy. Wymogi dotyczące szkolenia i wydawania tych uprawnień pojawiły się w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 2016/539, zmieniającym rozporządzenie (UE) 1178/2011. Zatem organizacje szkolące pilotów będą musiały dostosować dotychczasowe programy szkolenia IR do określonych przepisami procedur uzyskania uprawnień PBN.

Przypomnijmy, PBN to nawigacja oparta na charakterystykach, czyli nawigacja obszarowa, która pozwala na wyznaczenie pozycji statku powietrznego z określoną dokładnością dla danej fazy lotu za pomocą dowolnie skonfigurowanego systemu nawigacyjnego spełniającego ściśle określone wymagania, takie jak: dokładność, integralność (wiarygodność), ciągłość, dostępność i funkcjonalność.

I tak, jako datę graniczną, do której piloci mogą wykonywać loty IFR na dotychczasowych zasadach ustalono **25 sierpnia 2018 r.** Po tej dacie do wykonywania lotów „wg PBN” konieczne będzie posiadanie wpisanego uprawnienia PBN do uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IR).

Z kolei po 25 sierpnia 2020 r. organizacje ATO nie będą mogły prowadzić szkoleń do uprawnienia IR bez uwzględnienia nawigacji PBN. ATO mogą składać wnioski dot. rozszerzenia certyfikatu o szkolenia PBN nawet od września br. Przygotowanie Ośrodka do spełnienia nowych wymogów jest dość długim procesem i polega m.in. na opracowaniu stosownych zmian w programach i instrukcjach szkolenia, dostosowaniu materiałów szkoleniowych do nowej tematyki, przeszkoleniu instruktorów szkolenia teoretycznego i praktycznego, zapewnieniu statku powietrznego zatwierdzonego do operacji PBN.

W styczniu br. ULC zadeklarował zamiar organizacji szkoleń standaryzacyjnych dla instruktorów wytypowanych przez Ośrodki. Instruktorzy praktyczni IRI, po szkoleniu teoretycznym, zostaną zaproszeni na część praktyczną na odpowiednio zatwierdzonym symulatorze a ich umiejętności praktyczne z podejść w PBN zostaną sprawdzone przez upoważnionego przez ULC egzaminatora. Uzyskanie pozytywnej oceny będzie warunkiem wystąpienia przez HT ATO o zatwierdzenie danego instruktora IRI do prowadzenia szkoleń praktycznych z PBN – takie oto założenia zostały przedstawione w prezentacji Departamentu Personelu Lotniczego ULC.

Procesy zatwierdzania Ośrodków przez władze lotnicze w zakresie PBN zaczną się pod koniec roku 2017. Jest więc jeszcze kilka miesięcy na przygotowanie i implementację nowych przepisów.

AP

PRZYPOMIENIE

BARDZO PROSIMY INSTRUKTORÓW ORAZ OSOBY SZKOLĄCE SIĘ O WCZEŚNIEJSZE ZGŁASZANIE POTRZEBY WYSTAWIENIA ZAŚWIADCZENIA O UKOŃCZENIU SZKOLENIA LOTNICZEGO (TJ. CO NAJMNIEJ 2 DNI PRZED PLANOWANYM EGZAMINEM). ABY ZAŚWIADCZENIE BYŁO BEZBŁĘDNE, POTRZEBNY JEST CZAS NA WERYFIKACJĘ POPRAWNOŚCI WSZYSTKICH DANYCH W NIM ZAWARTYCH, PRZED WSZYSTKIM SPRAWDZENIE NALOTÓW SZKOLNYCH.