

# KRONIKA SMS

NR 7/2017

## Zakres i odpowiedzialność za PFI (Pre-Flight Inspection)

Wszystko zaczęło się od przeprowadzonej przez nadzór lotniczy w pierwszych dniach czerwca 2017 r. inspekcji doraźnej śmigłowca R44 i wpisu do raportu niezgodności, iż „elementy wyposażenia apteczki pierwszej pomocy mają przekroczony termin ważności - opatrunek na oparzenia termin do 01.04.2017.”

Co istotne, ramp-check odbył się po locie wykonywanym jako wynajem (w związku z tym dotyczą go przepisy Part NCO). Niezgodność ta została już zamknięta, zgodnie z planem naprawczym skierowanym i zaakceptowanym przez ULC. Mimo wnikliwego wglądu w przepisy, pewne wątpliwości pozostały. Zarówno o przepisach, jak i o wątpliwościach pisze Bogdan Skopczyński:

Przegląd przed lotem jest instytucją wymaganą przez Część M (Part M) Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania z późniejszymi zmianami. Definicja „przeglądu przed lotem” oznacza „kontrolę przeprowadzaną przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu” i zawarta jest w art. 2, lit. j tego Rozporządzenia.

Operator, rozumiany jako właściciel lub korzystający ze statku powietrznego (np. dzierżawca bądź leasingobiorca), odpowiedzialny jest za zapewnienie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego (M.A.201). Jednym z elementów zapewnienia ciągłej zdatności do lotu jest wykonanie przeglądu przed lotem (M.A.301). Szersze omówienie zakresu przeglądu znajduje się w AMC do tego przepisu. AMC M.A.301(-1) Zadania ciągłej zdatności do lotu mówi nam, iż „w przypadku przeglądu przedlotowego są to wszystkie czynności potrzebne do zapewnienia, że statek powietrzny kwalifikuje się do wykonania planowanego lotu. Czynności te powinny na ogół obejmować poniższe czynności, ale nie muszą być do nich ograniczone:

(a) obejście statku powietrznego i jego wyposażenia awaryjnego w celu sprawdzenia stanu zewnętrznego, obejmujące w szczególności sprawdzenie występowania wyraźnych oznak zużycia, uszkodzeń lub przecieków. Należy również **sprawdzić obecność całego wymaganego wyposażenia**, w tym wyposażenia awaryjnego. **Dotyczy to między innymi apteczki, znajdującej się na pokładzie (wg NCO.IDE.(A,H) 145 i SPO.IDE.(A,H) 165).**

b) sprawdzenie systemu zapisów ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego lub dziennika technicznego operatora, (co dotyczy również dokumentów przewożonych na pokładzie zgodnie z NCO.GEN.135 i SPO.GEN.140), w celu upewnienia się, czy na planowany lot nie będą miały negatywnego wpływu nieusunięte usterki oraz, czy wymagane czynności obsługowe wykazane w świadectwie obsługi technicznej nie są zaległe lub nie staną się wymagalne podczas lotu.

(c) sprawdzenie, czy zużywalne płyny, gazy itp. zatankowane przed lotem są zgodne z odpowiednią normą, wolne od zanieczyszczeń i prawidłowo zarejestrowane.

(d) sprawdzenie, czy wszystkie drzwi są bezpiecznie zamknięte.

(e) sprawdzenie, czy zostały usunięte blokady usterzenia i podwozia, osłony rurki Pitota/ osłony odbiorników ciśnienia statycznego, ograniczniki oraz osłony silników/otworów.

(f) sprawdzenie, czy wszystkie zewnętrzne powierzchnie statku powietrznego i silniki są wolne od lodu, śniegu, piasku, pyłu, itp.

(...)

W wypadku przewoźnika lotniczego to operator (rozumiany wg definicji powyżej) odpowiada za prawidłowe wykonanie przeglądu przed lotem. W wypadku operacji lotniczych innych niż przewóz lotniczy za prawidłowe wykonanie przeglądu przed lotem odpowiada pilot dowódca. W tym wypadku przegląd musi być wykonany przez pilota sp lub inną upoważnioną osobę (M.A. 201 lit. d). Osoba ta nie jest w prawie zdefiniowana; będzie to każdy, kto ma odpowiednie kwalifikacje i upoważnienie operatora do wykonania przeglądu. Osoba ta nie ma jednak kompetencji do poświadczenia wykonania przeglądu przed lotem; może zrobić to jedynie pilot dowódca. Toteż niezależnie od osoby, która faktycznie dokonała przeglądu, nie zwalnia to pilota dowódcy z odpowiedzialności za ten przegląd, co poświadcza złożeniem podpisu w PDT.

Tym razem delegacja tego obowiązku - wykonania przeglądu - zawarta jest w załączniku IV do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dn. 5 października 2012 r., ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. Konkretnie, zgodnie z punktem 12 przepisu CAT.GEN.MPA.105, który stwierdza, że obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest zapewnienie wykonania przeglądu przed lotem zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 (obecnie jest to Rozporządzenie 1321/2014, które zastąpiło 2042/2003).

Właśnie, pozostają pytania i kwestie, na które analiza prawa nie daje jednoznacznych odpowiedzi:

1/ czy w zakres PFI wchodzi sprawdzenie terminu ważności leków, opatrunków i innego wyposażenia apteczki? I to w sytuacji, gdy do tej kwestii odnoszą się wyłącznie AMC a nie przepisy główne?

2/ wygląda na to, że na powyższe pytanie można odpowiedzieć przecząco. Jest to możliwe, jeśli apteczka jest opisana zbiorczo jedną datą (najkrótszą datą ważności leku, z zestawu leków, które zawiera)

3/ w Part NCO nie ma wymogu sprawdzania dat ważności leków, choć takowy znajduje się w Part SPO. Więc na locie wynajętym, w przypadku inspekcji, wymóg nie powinien być stosowany, a jednak był...

Żeby nie było zbyt pesymistycznie, zakończmy dobrą informacją. Pod koniec czerwca br. odbył się kolejny ramp-check, na innym śmigłowcu i tym razem protokół z inspekcji pozostał czysty; nie wpisano żadnych uwag i niezgodności. ☺

Bogdan Skopczyński, Prokurent Salt

## Airvanem przez pół świata

Na fali wspomnień o niezapomnianych podróżach, przypomnijmy przebazowanie samolotu GA8 Turbo Charged Airvan z Australii do Polski sprzed kilku miesięcy. Przelot wykonała załoga złożona z pięciu pilotów, którzy wymieniali się za sterami na poszczególnych odcinkach trasy. Skład załogi to: Dominik Punda, Robert Twardowski, Tomasz Bazylewicz, Szymon Szczepanowski oraz Krzysztof Jęczyła (w tej kolejności na zdjęciu obok, idąc od dołu, od prawej strony).

Genezą wyprawy była konieczność sprowadzenia Mahindra Airvan GA8 z Australii do Polski, związana z zakupieniem tegoż samolotu przez jednego z wyżej wymienionych pilotów. To nasunęło pomysł, aby jego odbiór zamienić w prawdziwą, wieloetapową, emocjonującą ekspedycję, która przy okazji sprawdzi jego możliwości.

Całe przebazowanie, zaplanowane na ok. 3 tygodnie, zaczęło się 22 marca br. Trasa wiodła przez Indonezję, Singapur, Tajlandię, Indie, Pakistan, Bahrajn, Arabię Saudyjską, Egipt, co prezentuje zamieszczona mapa. Powrót do Polski, na lotnisko Warszawa Babice był przewidywany na początek kwietnia. Dobre zaplanowanie trasy i logistyka to jeden z ważniejszych czynników sukcesu przedsięwzięcia; najpierw zajmuje mnóstwo czasu, a potem i tak nie sposób trzymać się go w stu procentach, bo a to pogoda, a to dostępność paliwa...☺ Wszystkiego tego doświadczyli piloci GA8. Airvan, przemianowany na Smerfolot, będąc maszyną dosyć powolną, za to ośmioosobową, jednak zapewniał ciągłość podróży, mając tak wielu pilotów (w smerfnych niebieskich kombinezonach) na pokładzie.

Przebieg wyprawy, dzień po dniu, a nawet kilka razy dziennie, opisywał Dominik Punda, Kierownik Szkolenia ATO Salt oraz inni jej uczestnicy. W tych szczegółowych i barwnych relacjach znajdziemy działające na wyobraźnię opisy doświadczeń z lotu i z odwiedzanych miejsc, niespodziewanych przygód oraz przeszkód do pokonania - jak to w podróży, z góry nastawionej na „zmierzenie się z nieprzewidywalnym”.

Oddajmy im głos, zachęcając tych którzy jeszcze nie przeczytali do zapoznania się z relacjami z pierwszej ręki. Naprawdę bardzo fajnie się to czyta:

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/dlapilota/z-australii-do-polski-malym-samolotem-relacja>

<http://dlapilota.pl/wiadomosci/samolotem-z-australii/z-australii-do-polski-malym-samolotem-aktualizacja-czesc-1>

oraz czerwcowy PLAR 6/2017.

A na koniec, trochę prywaty spod znaku „łubudubu, łubudubu, niech nam żyje...”, czyli słowa Roberta Twardowskiego: „jako 'złote dziecko Pundy' a obecnie First Officer ATR72 w Sprintair, składam podziękowanie za zaangażowanie i sposób przekazania wiedzy wielkiemu HT Pundzikowi!”

AP



## Praca widoczna od wewnątrz

Salt24.pl funkcjonuje już ponad rok. Ponieważ, jak mówią, diabeł tkwi w szczegółach, to obecnie udoskonalamy i uzupełniamy system na poziomie szczegółów. Na tym etapie jest to mniej widoczne dla użytkowników zewnętrznych, gdyż obejmuje funkcjonalności bardziej użyteczne dla pracowników, korzystających z poszczególnych modułów.

Przykładowo ostatnio wprowadzonych zostało kilka praktycznych korekt i udoskonaleń, m.in.:

- uszczelnienie luki systemowej, która dała znać o sobie kilka tygodni temu. Do tamtego czasu system Salt24 w momencie otwierania e-PDTa przez pilota sprawdzał, czy jakiś inny e-PDT nie jest otwarty na tym samym SP, natomiast nie sprawdzał, czy w tym samym czasie nie ma innego e-PDT, już zamkniętego. Więc było możliwe wpisanie dwóch PDT zachodzących na siebie na osi czasu. I to się zdarzyło, jednakże zostało wychwycone i przekazane jako dobrowolne zgłoszenie do SMS, co pozwoliło na korektę systemu.

- nowa funkcjonalność związana z monitorowaniem zgodności - automatycznie generowane komunikaty z przypomnieniem o zbliżających się terminach usunięcia niezgodności poaudytowych. System będzie wysyłał je osobom odpowiedzialnym za wprowadzenie działań naprawczych i korekcyjnych, co ma zapobiec przekraczaniu terminów.

AP

## Podręcznik godny polecenia

Na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego został opublikowany „Podręcznik klasyfikacji zdarzeń lotniczych” według systematyki ICAO ADREP oraz ECCAIRS 5. Jest on zgodny z wymogami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 i stanowi nieocenione źródło wiedzy o zdarzeniach lotniczych. Podręcznik zawiera wykaz kategorii zdarzeń wraz z definicjami i wyjaśnieniami, co wchodzi w zakres danego zdarzenia, a co nie. Głównie ma posłużyć organizacjom lotniczym w wewnętrznych systemach gromadzenia i analiz danych o zdarzeniach. Jednak nie tylko, gdyż jest uniwersalnym zasobem informacji i mogą z niego skorzystać wszystkie osoby zainteresowane tematyką bezpieczeństwa. Podręcznik jest dostępny na [www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl) w zakładce „Zarządzanie bezpieczeństwem” - warto zajrzeć.

AP

## Uszkodzenie na ziemi, zaś potencjalne skutki w powietrzu

W lipcu br. miały miejsce dwa zdarzenia lotnicze związane z przemieszczaniem i stacjonowaniem na ziemi samolotów i śmigłowców. Nie jest to temat przyjemny ani do opisywania ani do czytania. Jednak abyśmy wszyscy mieli świadomość powagi zagrożeń przede wszystkim musimy mieć wiedzę o skutkach zdarzeń, które już wystąpiły.

Na zdjęciu mamy przykład zbyt bliskiego kontaktu dwóch samolotów. 11 lipca ok. godziny 07.30 rano Szef CAMO Salt zobaczył na płycie postojowej przed budynkiem Salt skutki kolizji samolotu Cessna 152 SP-KSY z Beechcraftem 58P SP-KBL.

Wieczorem poprzedniego dnia, tj. 10 lipca 2017 roku nad lotniskiem EPMO i okolicami przeszła gwałtowna burza, w czasie której pozostawiony na płycie samolot Cessna 152 prawdopodobnie został przesunięty silnym podmuchem wiatru i uderzył w zaparkowany B58P SP-KBL (zabezpieczony przed niepożądanym przemieszczeniem podstawkami pod koła).

Cessna 152 nie była odpowiednio zabezpieczona, ani podstawkami ani kotwami – przeoczenie albo poważne zaniedbanie, niestety. Samolot SP-KSY pozostawił na ziemi pilot, który przyleciał nim poprzedniego dnia, nie zabezpieczywszy go właściwie. Co więcej, żaden z naszych pracowników czy też inny pilot ani mechanik nie zauważył tego faktu i stało się tak, że samolot pozostał na noc bez zabezpieczenia a pogoda nie była tym razem łaskawa...

Po wstępnych oględzinach stwierdzono uszkodzenia obu samolotów. Poważniejsze uszkodzenia odniósł Beechcraft Baron: ślady kolizji na łopacie śmigła lewego (w wyniku kontaktu z krawędzią natarcia skrzydła Cessny), uszkodzona kopuła radaru pogodowego i element kołpaka prawego śmigła oraz drzwi przedniego bagażnika. Na Cessna 152 ślady kolizji widoczne były na krawędzi natarcia prawego skrzydła. Dlatego do organizacji obsługowej Air Modlin zostały zlecone czynności, w celu stwierdzenia dokładnego zakresu uszkodzeń oraz w celu naprawy samolotu. Poszło również zgłoszenie do PKBWL; Komisja uznała tę kolizję za zdarzenie. Czynności obsługowe w zleconym zakresie zostały zakończone 26.07.br.

Druga sprawa: właściciel śmigłowca Robinson R44 SP-SWS stwierdził wgniecenie na kadłubie śmigłowca, który stał w hangarze Salt Aviation. Ostatni lot SP-SWS (lot prywatny) miał miejsce kilka dni przedtem, więc dokładnie nie wiadomo, kiedy powstało to uszkodzenie. Wgniecenie jest umiejscowione z prawej strony kadłuba, niedaleko wentylatora. Prawdopodobnie stało się to w momencie wprowadzania do hangaru innego statku powietrznego, gdyż kształt oraz wysokość miejsca wgniecenia wskazują na spowodowane przez wystający element, np. końcówkę skrzydła samolotu.

Oba zdarzenia są z kategorii „RAMP - Obsługa naziemna”, wg systematyki wspomnianej na poprzedniej stronie KRONIKI (Podręcznik ULC czasem się przydaje).

Fakty podsumowujące są takie, że w hangarach Salt jest, jak wiemy, ciasno. W tych warunkach niezbędne jest uważne wprowadzanie statków powietrznych do hangarów, co najmniej we dwie osoby. Tylko tak można skutecznie ominąć te statki powietrzne, które już stoją wewnątrz. Aby zmniejszyć ryzyko kolejnych uszkodzeń sp, wystawimy na płytę niektóre statki powietrzne i zabezpieczymy je kotwami i linami. W hangarach zmienimy ustawienie sp, aby było więcej wolnej przestrzeni.

Gdy nie jest możliwe zahangarowanie statków powietrznych (brak miejsca w hangarze, brak pomocnika, itp.) pozostawiamy je na zewnątrz, ale skutecznie ZAHAMOWANE i ZABEZPIECZONE, np. podstawkami pod koła. Zasady te są znane i nawet zapisane w formie procedury Salt („Zasady wykonywania operacji naziemnych sp Salt” z września 2016).

Jeśli mimo wszystko, wydarzy się mniejsza lub większa kolizja, to KONIECZNIE trzeba to zgłosić, bo nigdy nie wiadomo, jaki jest rzeczywisty rozmiar uszkodzeń i czy nie wpłyną one na bezpieczeństwo kolejnych lotów obu statków powietrznych.

Mamy świadomość, iż są też czynniki osłabiające nadzór nad bezpiecznym pozostawianiem sp na ziemi: duża grupa użytkowników sp Salt, przykładowo Najemców, czy też operacje lotnicze prowadzone poza godzinami naszej pracy, np. loty nocne.

To wszystko powoduje, że jako firma musimy bazować na odpowiedzialnym postępowaniu Was, użytkowników samolotów i śmigłowców, budować Waszą świadomość i odwoływać się do indywidualnej oceny, co jest bezpieczne, a co nie. Co też niniejszym czynimy.



W takiej pozycji samoloty Cessna 152 i Beechcraft Baron znajdowały się rankiem 11.07.2017 r. Skutki burzy widać również na budynku Salt, gdzie podmuchem wiatru wylamana została część tablicy informacyjnej, zamontowanej na krawędzi dachu.