

KRONIKA SMS

NR 8/2017

Przechłodzenie silnika latem oraz uszkodzona lampa

W sierpniu br. skierowaliśmy do PKBWL zgłoszenie przypadku zatrzymania silnika Diamond DA20 podczas opuszczania pasa w drogę kołowania. To zdarzenie miało miejsce na lotnisku EPMO; incydent ten wystąpił w fazie dobiegu, po wylądowaniu samolotu. Pilotowi udało się ponownie uruchomić silnik i samolot bez problemów podkołował do hangarów Salt.

Pilot zgłosił usterkę oraz złożył dobrowolny raport do systemu SMS. Usterka została usunięta przez organizację obsługową na zlecenie CAMO Salt. Wyregulowano obroty biegu jałowego silnika i wykonano próbę na ziemi. Prawdopodobną przyczyną zatrzymania silnika było zbyt gwałtowne dodanie gazu podczas kołowania sp z pasa, co w związku z przechłodzonym silnikiem i bogatym składem mieszanki doprowadziło do zatrzymania jego pracy. W poprzednich sezonach letnich dość często występował ten rodzaj incydentów; w tym sezonie na szczęście są one znacznie rzadsze, wraz z coraz lepszym poznawaniem przez pilotów specyfiki eksploatacji Katan.

Również w sierpniu br. zareportowane zostało drugie zdarzenie lotnicze na samolocie DA20, które go przebieg był zupełnie inny i dotyczył lotu szkolnego z instruktorem, w trakcie szkolenia FI(A). Mianowicie, podczas wykonywania imitacji lądowania bez silnika (silnik zdławiony) samolot prawym kołem zahaczył o lampę świateł podejścia pierwszego rzędu przed progiem pasa lotniska EPMO. Lampa została uszkodzona. Po lądowaniu, które przebiegło bezpiecznie, załoga sp poinformowała TWR EPMO oraz DOPL EPMO a następnie omówiła i przeanalizowała zdarzenie. Do zdarzenia przyczyniło się zbyt niskie podejście do lądowania, w celu wykonania krótkiego lądowania. Za przyczynę pośrednią uznano wykonywanie wielu krótkich lądowań i startów, co doprowadziło do zmniejszenia koncentracji szkolonego pilota oraz zbyt płaski profil podejścia. Diamond na zlecenie CAMO Salt został poddany przeglądowi stanu technicznego płatowca po twardym lądowaniu i przywrócony do eksploatacji.

I tu bardzo istotne podkreślenie i przypomnienie: w takich przypadkach konieczne jest wpisanie w PDT informacji, która pozwoli na natychmiastowe sprawdzenie stanu technicznego samolotu przed podjęciem kolejnych lotów - przez wykwalifikowany personel lub organizację obsługową. Jedynie sprawdzenie samolotu zgodnie z przewidzianymi i zatwierdzonymi procedurami opisanymi w Maintenance Manual, pozwala potwierdzić, że samolot nie ma uszkodzeń, w tym takich, które nie są widoczne na zewnątrz.

Dla odświeżenia wiedzy i na potwierdzenie znaczenia wpisu w PDT poniżej przytaczamy treść przepisu NCO.GEN.106 Pilot-in-command responsibilities and authority:

„a/ The pilot-in-command shall be responsible for (...) recording utilisation data and all known or suspected defects in the aircraft at the termination of the flight, or series of flights, in the aircraft technical log or journey log for the aircraft.”

oraz przepisu M.A.403 Aircraft defects:

„(b) Only the authorised certifying staff (...) can decide whether an aircraft defect hazards seriously the flight safety and therefore decide when and which rectification action shall be taken before further flight.”

Komisja uznała, że nasze informacje na temat tych zdarzeń zostały przekazane w stopniu wystarczającym do zamknięcia badań.

AP

Szkolenia w Porcie Lotniczym Modlin

W dniu 07.07.2017 r., wraz z otrzymaniem Certyfikatu Lotniska Użytku Publicznego opartego na nowych przepisach tj. *Rozporządzeniu Komisji (UE) NR 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008*, w Mazowieckim Porcie Lotniczym Warszawa Modlin została wprowadzona nowa Instrukcja Operacyjna Portu Lotniczego.

Instrukcja ta ustanawia szereg wymogów wobec podmiotów funkcjonujących na terenie lotniska oraz wobec osób poruszających się samodzielnie (wykonujących zadania) na terenie Portu Lotniczego. Jednym z obowiązków narzuconych w Instrukcji Operacyjnej PL jest obowiązek przejścia określonych w IO szkoleń. Ich liczba uzależniona jest od stref lotniska, do których przewidziany jest dostęp danej osoby. Poniżej lista szkoleń obowiązkowych; ich organizatorem jest zarządzający MPL:

1. Szkolenie ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego – wszystkie strefy dostępu.
2. Szkolenie z systemu zarządzania bezpieczeństwem – wszystkie strefy z wyłączeniem strefy O i N.
3. Szkolenie z ochrony ppoż. Lotniska Warszawa Modlin, ewakuacji Terminala i innych obiektów MPL oraz prowadzenia i uczestnictwa w akcjach – wszystkie strefy dostępu.
4. Szkolenie z zasad poruszania się po terenie lotniska – wszystkie strefy z wyłączeniem strefy O i N.
5. Szkolenie z zasad poruszania się w polu ruchu naziemnego – osoby mające mieć lub posiadające dostęp do pola ruchu naziemnego.
6. Szkolenie dla osób, które pracują lub będą pracowały w sieci łączności TETRA – szkolenie z obsługi radiotelefonów i pracy w sieci łączności TETRA (szkolenie to jest również wymagane dla osób posiadających dostęp do pola ruchu naziemnego).

Zarządzający lotniskiem wyznaczył termin na uzupełnienie wymaganych szkoleń do **30 września 2017 r.** Obowiązek uzupełnienia szkoleń dotyczy ok. 1.500 osób, które już uzyskały karty identyfikacyjne Portu Lotniczego i dziesiątki osób oczekujących na jej wydanie.

Obecnie jesteśmy w trakcie odbywania szkoleń w takim wymiarze i w stosunku do tych osób, które są niezbędne do zachowania ciągłości działalności naszych firm tj. Salt Aviation i Air Modlin. Ograniczeniem jest brak miejsc na szkoleniach w MPL i dogodnych terminów, ale sukcesywnie będziemy kierować na szkolenia wszystkich posiadaczy kart identyfikacyjnych, wydanych na wniosek Salt. Zajmuje się tym niżej podpisany Bogdan Skopczyński, do którego można zgłaszać się w celu ustalenia zakresu i terminu szkoleń.

Bogdan Skopczyński – Prokurent



Nowy, chociaż dobrze znany, Zastępca HT ATO ds. śmigłowcowych

Został nim Sebastian Komosa. Znany nam, bo od kilku lat związany z Salt Aviation sp. z o.o. Ostatnio głównie jako instruktor szkolenia FI i GI, oraz w nie mniejszym stopniu, pilot operacji specjalistycznych SPO i SPO HR. Działając od 2015 r. jako Zastępca Kierownika Operacji Lotniczych SPO Salt, opracował istotny dokument, jakim jest tzw. SOP, czyli procedury operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka dla lotów patrolowych śmigłowcem Robinson R44.

W latach poprzednich Sebastian Komosa współpracował z Salt Aviation jako specjalista w zakresie zarządzania ciągłą zdadnością do lotu. Dodatkowym atutem jest, iż szkolił się w naszym ośrodku do licencji śmigłowcowej CPL(H) i FI(H), więc ma bogate doświadczenia nabyte z perspektywy kursanta. Przez 3,5 roku latał też w Lotnictwie Policji.

Teraz, na stanowisku Zastępcy Kierownika Szkolenia HT ATO, Sebastian będzie miał inną perspektywę i wiele planów: „Życzyłbym sobie, aby szkolenia śmigłowcowe w ATO Salt działały równie dobrze, jak pod okiem mojego poprzednika, Marcina Szamborskiego. Plan prac na najbliższy okres to podnoszenie standardów i udoskonalanie nowego dokumentu SOP, czyli Standardowych Procedur Operacyjnych do szkolenia na śmigłowcach, który już okazał się wielką pomocą dydaktyczną dla studentów. Nowe SOPy przekładają się istotnie na bezpieczeństwo i wydajność operacji śmigłowcowych na lotnisku EPMO. Mam też nadzieję, że w niedługiej przyszłości ATO Salt Aviation bazując na wieloletnim doświadczeniu dydaktycznym i kadrze instruktorskiej wprowadzi nowe rodzaje szkoleń, czym zainteresujemy nowych i obecnych studentów.”

AP

Paliwo na trasie

Od września ubiegłego roku liczba miejsc w Polsce, gdzie można zatankować statek powietrzny zmniejszyła się wydatnie, ze względu na wprowadzone uregulowania prawne, czyli konieczność posiadania koncesji na sprzedaż AVGAS-u. W praktyce, głównie na małych lotniskach, ograniczona została dostępność paliwa. Ucierpiało na tym małe lotnictwo, czyli my i każdy pilot, który musi wziąć pod uwagę realne ograniczenia miejsc, do których może się wybrać.

Sprawdzenie przed wylotem dostępności paliwa na lotnisku, gdzie planujemy lądowanie (lub w racjonalnej odległości od niego) jest więc koniecznością. Dotyczy to każdego rodzaju lotu: szkolnego, wynajmowanego, itd. Niby jest to zbyt oczywiste, by wspominać, a jednak przez kilka lat działalności naszej firmy w praktyce doświadczaliśmy przeróżnych PRAWDZIWYCH sytuacji, że przypomnianie o tym ma jednak sens. Warto podkreślić, iż oferowanie paliwa na polskich lotniskach od czasu do czasu zmienia się. Przybywa punktów na mapie, gdzie da się zatankować. To kolejny argument, aby sprawdzenie paliwa poprzedzało każdy wylot.

AP

Nie hałasujemy na Babicach

Jak wiadomo, lotnisko Warszawa Babice od lat podlega ściślejszej kontroli w zakresie parametrów emisji hałasu lotniczego. Od zarządzającego lotniskiem EPBC otrzymaliśmy adresy lokalizacji aktualnie działających rejestratorów hałasu. Znajomość tych miejsc warto i należy wykorzystać podczas operacji szkolenia lotniczego oraz innych lotów. Obecnie jest sześć rejestratorów i są one posadowione w następujących miejscach:

- 1 - teren lotniska w rejonie pomiędzy hangarem 4 i 5;
- 2 - ul. Kolektorska 4 (okolice Parku Kaskada);
- 3 - ul. Kochanowskiego 9;
- 4 - ul. Włóściańska 6;
- 5 - ul. Klaudyny 10;
- 6 - ul. Akcent 12.

AP