

KRONIKA SMS

NR 10/2017

Śmigłowcowy EASA Safety Information Bulletin

Warto zwrócić uwagę na krótki, ale bardzo interesujący biuletyn EASA SIB 2017-15, wydany w połowie września 2017 roku. Dotyczy on przewozu pasażerów na pokładzie śmigłowca. Biuletyn jest adresowany do pilotów śmigłowcowych, którzy zabierają jakiegokolwiek osobę na pokład, w szerszym rozumieniu niż transport komercyjny pasażerów (CAT), również na loty prywatne. SIB akcentuje, iż poza samymi posiadaczami licencji śmigłowcowych, pozostały personel zaangażowany w operacje lotnicze, personel organizacji szkolących ATO a nawet państwowe nadzory lotnicze powinny zwrócić uwagę na to zagadnienie.

A zagrożenie polega na dodatkowym obciążeniu dla pilota, jakie stanowi obecność na pokładzie osób postronnych. Pasażerowie mogą, nawet nieświadomie, rozpraszać uwagę dowódcy sp. Szczególnie pilotom z niewielkim nalotem na typie śmigłowca lub nie znającym dobrze danego środowiska operacyjnego, może być trudno sprostać takiej sytuacji. Niestety, statystyki pokazują, że takim pilotom zdarza się więcej wypadków, niż średnia.

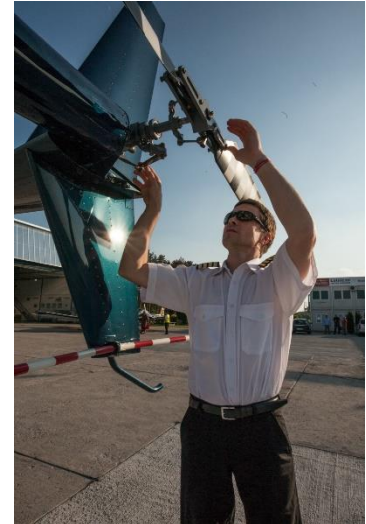
Co robić, aby przeciwdziałać temu zagrożeniu? SIB rekomenduje, aby przede wszystkim zczasu zapewnić pasażerom zaspokojenie ich potrzeb (tych, jakie można przewidzieć), zanim wsiądą do śmigłowca. Również potrzebę wiedzy o tym, co będzie działo się podczas lotu oraz o warunkach bezpieczeństwa na pokładzie. Mówimy tu o briefingu przedlotowym, wykonywanym przez pilota dowódcę, wprowadzającym pasażerów w tematykę bezpieczeństwa, z omówieniem zasad zachowania się i ewentualnych zakazów a ponadto przewidywanej trasy lotu, jej charakterystycznych punktów czy ewentualnych zmian.

European Helicopter Safety Team (EHST) przygotował pomoc merytoryczną w postaci filmów video, prezentujących jak powinno wyglądać postępowanie pilota przed lotem, na który zabiera pasażerów. Filmiki te można znaleźć i obejrzeć klikając na linka zamieszczonego w tekście SIBa.

Omawiany biuletyn EASA nawiązuje do Safety Notice SN 44 Robinson Helicopter Company (RHC) z 2017 roku; warto przypomnieć przy okazji treść tego SN. SN 44 przede wszystkim wymienia w punktach i przedstawia elementy briefing przedlotowego dla pasażerów i przygotowania maszyny do transportu osób i jest to gotowa checklista do wykorzystania przez pilota.

SIB 2017-15 można znaleźć na stronie internetowej EASA pod linkiem: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2017-15>.

AP



Nowość w Salt - szkolenie na śmigłowcu ultralekkim

Salt Aviation rozpoczął szkolenie do świadectwa kwalifikacji pilota statku powietrznego ultralekkiego UACP z uprawnieniem na śmigłowiec ultralekki UHP(L). Znowu jako prekursorzy wśród podmiotów szkolących. Przypominamy, że w połowie 2011 roku Salt jako pierwszy uzyskał zezwolenie na szkolenie do świadectwa kwalifikacji na wiatrakowce w klasie UAGP.

Szkolenie teoretyczne UHP(L) trwa 60 h a szkolenie praktyczne - 28 h. Szkolimy na Dynali H3, dwuosobowym śmigłowcu ultralekkim, z dwułopatowym wirnikiem, napędzonym silnikiem Rotax. Maksymalny ciężar do startu Dynali H3 to 450 kg, a waga samego statku powietrznego tylko niecałe 300 kg.

Kursy prowadzi Wiesław Jarzyna, dotychczasowy Instruktor wiatrakowcowy, który w tym celu uzyskał odpowiedni wpis instruktorski, jako pierwszy instruktor w Polsce. Piloci z wcześniejszym doświadczeniem lotniczym mogą liczyć na zastosowanie indywidualnego skrótu ustalanego przez instruktora prowadzącego na podstawie analizy wcześniejszych kwalifikacji lotniczych, w tym poziomu nalotu.

Warunki wstępne do podjęcia tego szkolenia są takie same jak do szkolenia UAGP: ukończone 16 lat oraz orzeczenie lotniczo-lekarskie klasy krajowej. Kurs kończy się egzaminem, po którym uzyskuje się świadectwo kwalifikacji z odpowiednim wpisem. Dalsze szczegóły oraz oferta cenowa znajdują się w Cenniku szkoleń na www.salt.aero.

AP



Sezonowe warunki bezpieczeństwa

Jesienią i zimą wprowadzamy w życie lotnicze czynności, które wiążą się ze zmianą warunków pogodowych. Żeby nasze operacje powietrzne pozostały bezpieczne, niektóre procedury wymagają modyfikacji wykonywania lub po prostu dochodzą nowe elementy działań. Poniżej omawiamy charakterystyczne zjawiska, których o tej porze roku należy się spodziewać z niemal 100% pewnością.

Niskie temperatury mogą powodować trudności z uruchamianiem silnika samolotu, czemu możemy zapobiec stosując podgrzewanie silnika bezpośrednio przed uruchomieniem samolotu. Wraz z obniżaniem się temperatury zwiększa się prawdopodobieństwo zmniejszania się pojemności akumulatorów. Trzeba o tym pamiętać i stale monitorować stan naładowania akumulatorów.

Innym zagrożeniem jest zamarznięta woda w układzie paliwowym, która uniemożliwia przepływ paliwa do gaźnika lub układu wtryskowego samolotu, co grozi spadkiem mocy silnika, a nawet zatrzymaniem jego pracy. Powodem jest kondensacja pary wodnej, która może zamieniać się w wodę w paliwie. Aby zapobiec zjawisku zamarzania wody w układzie paliwowym i występowaniu wody w paliwie najlepiej trzymać się zasady tankownia zbiorników do pełna.

Każdorazowo przed lotem konieczne jest usunięcie śniegu i lodu z powierzchni sp, gdyż może on wpływać na zmiany osiągnięć sp powodowane przez zmianę charakterystyki aerodynamicznej, np. przez wzrost oporu w przypadku lodu zgromadzonego na krawędziach natarcia skrzydeł, śmigieł i wirników. Ograniczenia osiągnięć, utrudnienia w sterowaniu na skutek gromadzenia się i zalegania lodu w szczelinach powierzchni sterowych wiążą się z ograniczaniem zakresu wychylenia sterów, a potencjalnie z ich zablokowaniem. Najlepszą, choć nie zawsze dostępną metodą zabezpieczania sp przed oblodzeniem jest wstawienie go do hangaru. Jeśli już usuwamy nagromadzony śnieg i lód mechanicznie, to robimy to bardzo delikatnie, np. zmiatając miękką szczotką.

Zaś przewidując dłuższy postój sp poza hangarem, tak zabezpieczamy sp, aby skrócić czas operacyjny przygotowania go do kolejnego startu. Właściwe zabezpieczenie sp przed dłuższym zimowym postojem obejmuje: założenie pokrowców ochronnych na kabinę, na łopaty, zabezpieczenie portów ciśnienia statycznego oraz rurki Pitota, zabezpieczenie wszystkich wlotów powietrza do silników, prawidłowe zakotwiczenie sp, czyli co najmniej: zahamowanie samolotu, zablokowanie układów sterowania, podstawienie podstawek pod koła.

Stosując te i inne działania dopasowane do zewnętrznych warunków atmosferycznych i zapobiegające ich niekorzystnym skutkom zmniejszymy przestoje pomiędzy operacjami lotniczymi swoimi i innych użytkowników sp, jak również polepszymy ich płynność i bezpieczeństwo. A o to nam wszystkim niezmiennie chodzi, gdyż ten cel nie ulega sezonowym modom☺.

AP

13-go tak się zaprezentowaliśmy



zyskują na wielkości i rozmachu. Warto uczestniczyć w tej imprezie, która jest dowodem, że w polskim lotnictwie i dookoła niego dużo się dzieje.

Wszystkim, którzy do nas zajrzeli 13.10.br, serdecznie dziękujemy i zapraszamy ponownie za rok ☺

AP

Śmigłowiec Robinson R44 i śmigłowiec ultralekki Dynali H3 reprezentowały Salt na 8 Nocy w Instytucie Lotnictwa, budząc niemałe zainteresowanie, a frekwencja była wyższa niż kiedykolwiek.

Instytut Lotnictwa naliczył w tym roku 37.000 odwiedzających - w ciągu 6 godzin trwania imprezy.

Organizacja tego wydarzenia, trzeba przyznać, z roku na rok jest coraz lepsza, a kolejne Noce w Instytucie

