

KRONIKA SMS

NR 2/2018

Czego (być może) nie wiesz o eksploatacji samolotów Diamond DA20?

Przeczytaj poniższe zalecenia techniczno-eksploatacyjne, a będziesz wiedział, jaka jest Twoja odpowiedź na tytułowe pytanie. Zalecenia dotyczą konkretnie naszych trzech samolotów Diamond DA20 SP-KWG, SP-KWH, SP-KPX, których specyfika dała się dobrze poznać przez ponad 6 sezonów latania w Salt Aviation.

Pierwsza kwestia to osłony wlotów silników – kiedy je zdejmować, kiedy pozostawiać? Decyduje o tym dowódca statku powietrznego, w czasie przeglądu przedlotowego, analizując warunki atmosferyczne, z których decydująca jest temperatura powietrza, w połączeniu z wilgotnością powietrza. Generalnie przy temperaturze powyżej 5 stopni Celsjusza osłony powinny zostać zdjęte, aby nie dopuścić do przegrzania silnika. Przy podejmowaniu decyzji o zastosowaniu osłon konieczne jest wzięcie pod uwagę: zadania planowanego do wykonania oraz temperatur i wilgotności na przewidywanych wysokościach lotu. Podczas lotu trzeba obserwować i w porę reagować na wskazania wskaźników temperatur silnika.

Po drugie – łączność. Radiostacje pokładowe - niby każdy wie, jak ich używać, ale licho nie śpi... Na naszych Katanach były zarówno przypadki niewłączenia radia jak i niewyselekcjonowania na audiopanelu odpowiedniego urządzenia. Poza tym dobrą praktyką jest upewnienie się (poprzez włączenie / wyłączenie) czy interkom jest włączony, czy słuchawki działają - jeszcze na ziemi. W obecnej sytuacji operacyjnej związanej z remontami dróg kołowania, te sprawdzenia najlepiej zrobić na płycie przedhangarowej Salt, przed holowaniem statku powietrznego.

Trzecia informacja dotyczy uruchamiania Katan, które czasem bywało nieskuteczne, mimo stosowania procedur z checklisty. To prawda, w praktyce stwierdziliśmy, że to co jednej Katanie dobrze służy, to drugiej już niekoniecznie. Zdarza się to głównie osobom latającym na DA20 rzadziej lub nieregularnie. Piloci latający często po prostu poznali sprzęt tak dobrze, że ich ten problem niemal nie dotyka. Po doświadczeniach eksploatacyjnych i zdarzających się niepowodzeniach w uruchamianiu tych samolotów, przejrzymy i spróbujemy udoskonalić obowiązujące checklisty i SOP, których używamy. Są one dostępne na statkach powietrznych i na stronie Salt www.salt.aero, w zakładce AIRBAZA.

Czwarte przykazanie dotyczy oleju. Dolewasz? Nigdy nie zapominaj zapisać tego w PDT – rubryka 11. Dlaczego jest to tak ważne? Nasze Diamondy są eksploatowane według stanu, mówiąc potocznie. Oznacza to, iż eksploatacja lotniczych silników tłokowych jest nadzorowana przez CAMO Salt poza rekomendowanym resursem międzynarodowym. Nieznajomość faktycznego poziomu zużycia oleju przez elementy silnika powoduje, iż ocena jego stanu technicznego i zdolności do bezpiecznej eksploatacji może okazać się nieprawidłowa. A tego nie chcemy.

Poza olejem jest też paliwo; dobrze byłoby sprawdzić stan paliwa w zbiorniku samolotu miernikiem, nie do końca ufając wskaźnikom, które mogą okazać się zawodne, jak każde urządzenie.

Zalecenie piąte: gdy stwierdzasz niesprawność lub usterkę statku powietrznego, informuj o tym w przewidziany przepisami sposób, czyli wpisując niesprawność do PDT-a. Stanowi to informację tak dla CAMO Salt jak i dla kolejnego pilota, który tym samym nie może wykonać swojego lotu. W Salt mamy również Procedurę dotyczącą raportowania usterek, która zawiera wytyczne, jak postępować po stwierdzeniu niesprawności / usterki; możesz z niej skorzystać, gdy masz jakiegokolwiek wątpliwości. Jest łatwo dostępna, powieszona na tablicy firmowej. Ponadto na każdym formularzu PDT, na dole strony, znajduje się numer telefonu do CAMO Salt.

A jak już o wypełnianiu PDT mowa – przy okazji uniwersalne przypomnienie: przed lotem podczas PFI zawsze trzeba sprawdzić ograniczenia nakładane na sp przez Maintenance Status (czyli MS-ów) w dokumencie umieszczonym na pokładzie; no i zwracać szczególną uwagę na rubryki PDT zawierające informacje o nalocie. Licznik początkowy wypełnianego PDT powinien być równy stanowi licznika końcowego z ostatniego odcinka PDT poprzedniego (rubryka 20); konieczne jest też porównanie wpisywanych wartości z rzeczywistym stanem licznika na statku powietrznym. Oraz dodatkowa prośba, która może wydać się komiczna, ale wcale nie jest – pisz czytelnie !!!

Zalecenie szóste i ostatnie: zwróć uwagę, że na statku powietrznym są dokumenty, które z założenia mają wspomagać pamięć, przede wszystkim Instrukcja Użytkowania w Locie. Trzeba ją znać dla bezpieczeństwa własnego oraz innych osób. Dodatkowym źródłem są Standard Operating Procedures na poszczególne typy sp. Dla ułatwienia życia użytkowników sp, większość dokumentów dotyczących naszych statków powietrznych zostało zamieszczonych na stronie internetowej Salt www.salt.aero/AIRBAZA.

Jak się można domyślać, wymienione zalecenia skądś się wzięły i nie są do końca przypadkowe. Jest to suma doświadczeń, które okupiliśmy albo przestojami sprzętu albo skutkami finansowymi albo straconym czasem... Pochodzą również ze źródeł spoza naszej organizacji. Szanujemy taką naukę, ale to nie znaczy, że chcielibyśmy powtórnie przerabiać te lekcje; wolimy dzielić się wnioskami i zapobiegać na przyszłość.

AP

Doświadczenie egzaminacyjne

Zwieńczenie procesu szkolenia to lot egzaminacyjny i każdy szkolący się chciałby, aby przebiegł on gładko jak po maśle. Zupełnie innego rodzaju doświadczenie było udziałem ucznia-pilota na egzaminie dnia 25.01.2018 r. Egzaminowany pilot był szkolony w ATO Salt i odbywał lot egzaminacyjny samolotem Diamond DA20 SP-KWG.

Około godz. 14.30 SP-KWG rozpoczął wykonywanie lotu egzaminacyjnego, otrzymał zgodę z Wieży i zajął przydzielony mu pas w użyciu 26. W trakcie kołowania Wieża zmieniła pas w użyciu na pas 08. Po odlocie z pasa 08, zgodnie z planem lotu i zgodnie z zezwoleniem kontrolera, egzaminowany pilot miał lecieć w prawo do punktu U, następnie zgodnie z planem lotu do punktu J. Po starcie z pasa 08, w trakcie wznoszenia do poziomu 1500 stóp, pilot otrzymał od kontrolera polecenie o zmianie kierunku, tj. miał lecieć bezpośrednio do punktu J. Nie było to zgodne z zaplanowaną trasą lotu, jaką egzaminowany pilot-uczeń miał wcześniej wyznaczoną, ale rozpoczął manewr skrętu w kierunku punktu J, a jednocześnie orientował się na mapie w terenie, aby ustalić prawidłowy kierunek lotu do punktu J. W pewnym momencie otrzymał od kontrolera polecenie natychmiastowego skrętu na południe, co od razu wykonał. Po chwili z lewej strony z góry nadleciał samolot odrzutowy, który kierował się do lądowania na pasie 08, jednak w międzyczasie otrzymał od kontrolera komendę *go around*. Samoloty minęły się. Lot egzaminacyjny był kontynuowany. Około godziny 16.10 samolot DA20 wylądował. Egzaminowany pilot-uczeń złożył wyjaśnienia na temat okoliczności zdarzenia.

Pilot postępował zgodnie z poleceniami kontrolera; zdarzenie prawdopodobnie było niepomyślnym skutkiem następujących po sobie zmian poleceń TWR dotyczących operacji SP-KWG. Salt zaraportował to zdarzenie do władz lotniczych; zostało ono zakwalifikowane jako zdarzenie oraz zamknięte na zgłoszeniu bez wskazania podmiotu prowadzącego dalsze badanie.

AP

Cele bezpieczeństwa Salt

W lutym br. zostały opracowane i przyjęte przez Kierownika Odpowiedzialnego Salt cele bezpieczeństwa (tzw. *safety performance objectives SPO*) naszej organizacji, sformułowane na okres najbliższego roku.

Naszymi celami do realizacji są:

Cel 1 - Podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych lotów, poprzez obniżenie ilości występujących zdarzeń lotniczych. Chcielibyśmy poprawić wskaźnik w okresie 2018 roku ponad poziom 2017 roku, kiedy wyniósł on 248,8 (czyli 1 zdarzenie /248,8 godzin lotów sp). UWAGA: oczywiście przyjęcie tego celu nie oznacza, iż Salt namawia do nieraportowania zdarzeń! Wręcz przeciwnie, poprzez wymianę informacji i kształtowanie odpowiedniego podejścia do obowiązku raportowania zdarzeń oczekujemy poprawy bezpieczeństwa.

Cel 2 - Finalizacja procesu wewnętrznego wdrażania elektronicznego systemu zarządzania firmą Salt24. O tym napiszemy bardziej szczegółowo w kolejnych wydaniach KRONIKI SMS, gdyż wprowadzonych zostanie kilka zasadniczych zmian w założeniach i podstawach systemu Salt24, które wymagają szerszego omówienia.

Cel 3 - promocja systemu zarządzania bezpieczeństwem i kultury bezpieczeństwa w Salt, realizowana poprzez komunikację wewnętrzną i zewnętrzną, szkolenia, utrzymywanie systemu dobrowolnego raportowania itp.

Po co w ogóle określamy firmowe cele SPO? Aby wyznaczyć kierunki i określić metody działań a następnie sprawdzić czy założone cele zostały osiągnięte. Dlatego sens ma przyjmowanie realistycznych i dopasowanych do specyfiki organizacji celów, a nie byle tylko były. SPO mogą być wspólne dla całości działalności organizacji lub dotyczyć wybranego obszaru funkcjonalnego (np. konkretnego certyfikatu). W konsekwencji, przejęte cele bezpieczeństwa są realizowane przez całą firmę lub jej część.

Ocena skuteczności przyjętych SPO następuje po 12 miesiącach od momentu zatwierdzenia przez KO Salt. Weryfikacja poziomu lub kryteriów przyjętych celów może również nastąpić przed upływem tego okresu. Wtedy KO ponownie zatwierdza zweryfikowane cele.

AP

Znaczenie ma znaczenie

Tak, ten tytuł już był w KRONICE 😊 dwa miesiące temu. Jednak dziś treść będzie inna. Tym razem zamieszczamy sprostowanie, które pojawia się dzięki czujności i czynnej interwencji jednego z czytelników KRONIKI. Od tego zaczniemy; definicja pojęcia „operator” została odnaleziona a źródłem jest Rozporządzenie PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego EU 216/2008 (bazowe).

„Operator oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną eksploatującą lub oferującą eksploatację co najmniej jednego statku powietrznego lub co najmniej jednego lotniska”. Jest to bardzo pojemna definicja, bowiem nie uwzględnia skali ani formy prawnej prowadzonej działalności lotniczej.

Jak to się stało, że wcześniejsze przeszukiwanie Rozporządzenia 216/2008, w celu znalezienia i wyjaśnienia pojęcia „operatora”, nie było skuteczne? Wcześniej w Rozporządzeniu „operator” był nazywany „użytkownikiem” z węższą definicją. Grunt, że teraz możemy naprawić błąd, dzięki spostrzegawczości i uwadze czytającego.

AP