

KRONIKA SMS

NR 1/2018

Remonty dróg kołowania w Modlinie

Trwają prace remontowe dróg kołowania na lotnisku Warszawa Modlin, których zakończenie jest zaplanowane na koniec września 2018 roku. Wykonawcą robót budowlanych jest firma Budimex Budownictwo Sp. z o.o.

Prace remontowe na DK-A1 i DK B będą realizowane w kilku etapach i wiązać się z nimi ograniczenia operacyjne dla statków powietrznych. Remontowane drogi kołowania A1 i B są zlokalizowane w pobliżu hangarów Salt i hangaru 13 i były wykorzystywane głównie przez ruch general aviation, toteż wprowadzane ograniczenia w znacznej mierze dotyczą tych właśnie użytkowników infrastruktury EPMO.

Obecnie trwa pierwszy etap prac obejmujący zamknięcie i wyburzenie nawierzchni DK-A1 i B. To skutkuje koniecznością używania drogi technicznej do przemieszczania, czyli holowania, statków powietrznych na płytę PPS GA2, skąd wykonują operacje lotnicze. Statki powietrzne nie mogą poruszać się samodzielnie, gdyż droga techniczna nie spełnia wymogów przepisów dla dróg kołowania i nie może być wykorzystywana w tym charakterze nawet tymczasowo.

W drugim etapie strefa robót ma być przesunięta na dalszą część DK-A1, co przyniesie skutki w postaci konieczności holowania statków powietrznych aż w rejon Wieży EPMO, gdzie będą mogły stacjonować w ciągu dnia i stamtąd wykonywać operacje. FATO również zostanie zamknięte. Wykonawca remontu ma przygotować oznakowanie poziome w celu uruchomienia drugiego FATO, zlokalizowanego na DK U, jednak jeszcze nie wiadomo, od kiedy dokładnie operacje śmigłowcowe będą mogły odbywać się z FATO2.



Poza zmianami w ruchu statków powietrznych, na lotnisku możemy spodziewać się zmian w organizacji poruszania się, nie tylko w polu ruchu naziemnego, ale też w organizacji ruchu kołowego. Generalnie, w tym okresie należy zwracać baczną uwagę na oznakowanie poziome i pionowe w obrębie dróg kołowania, oraz co oczywiste dla pilota, sprawdzać AIP i NOTAM.

Wraz z postępowaniem realizowanych robót, Salt również będzie na bieżąco informował o rozwiązaniach wprowadzanych przez zarządzającego MPL Modlin na każdym etapie oraz o wewnętrznie wprowadzanych rozwiązaniach operacyjnych.

Na razie wykonujemy operacje lotnicze z płyty PPS GA2; holujemy tam samoloty i śmigłowce za pomocą specjalnego ciągnika lotniskowego DOUGLAS DC 4.5 oraz dyszla.

EASA SIB 2018-02 o nawierzchni pasa startowego

W styczniu 2018 r. ukazał się SIB 2018-02 zatytułowany *Runway Surface Condition Reporting*. Wydany przez EASA SIB dotyczy poprawy raportowania stanu powierzchni drogi startowej w sytuacji, gdy obecnie brak standaryzacji sposobu, w jaki stan drogi startowej jest oceniany, raportowany załogom i w jaki sposób informacje te są wykorzystywane. EASA, po analizie zdarzeń związanych ze złym stanem nawierzchni, stwierdziła, iż przekazywanie informacji o stanie nawierzchni pasa personelowi, który ich potrzebuje jest zawodne i może przyczynić się do występowania zagrożeń.

Obecnie stosowane do tego celu środki nie są znormalizowane pod względem terminologii, formatu i terminowości. Zalecenia i rekomendacje EASA obejmują:

- dla zarządzającego lotniskiem - opracowanie nowych standardów oceny stanu pasa oraz standardów przekazywania informacji na ten temat załogom;
- dla dowódców sp – upewnienie się przed rozpoczęciem podejścia do lądowania, że pogoda na lotnisku i stan drogi startowej lub FATO umożliwiają bezpieczne podejście do lądowania, na podstawie oceny warunków tuż przed samym lądowaniem, najlepiej nie więcej niż 30 minut przed przewidywanym czasem lądowania; dodatkowo w powiązaniu warunków na pasie startowym z osiąganymi samolotu;
- dla systemów zarządzania bezpieczeństwem organizacji – dostosowanie systemów raportowania do specyficznych potrzeb, jeśli dotyczy to operacji wykonywanych przez daną organizację;
- dla nadzorów państw członkowskich EASA - zawarcie w AIP informacji na temat metodologii a także terminologii stosowanej w ocenie i raportowaniu stanu powierzchni drogi startowej.

Na ten moment są to zalecenia; w jakim zakresie i w jaki sposób zostaną wdrożone zależy od tych, do których są adresowane. W przeważającej mierze dotyczą one przewozu zarobkowego, ale jak widać, nie tylko.

Bardziej zainteresowani treścią całego SIB-a mogą zapoznać się z nim na stronie EASA: <https://ad.easa.europa.eu/ad/2018-02>.