

KRONIKA SMS

NR 4/2018

Miesiąc pod znakiem zdarzeń lotniczych

W kwietniu tego roku odnotowaliśmy aż pięć zdarzeń lotniczych. Cztery to tzw. „zdarzenia bez wpływu na bezpieczeństwo”, zaś jedno, z 16 kwietnia, to incydent lotniczy. Tak zakwalifikowała je Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych w oparciu o istniejące definicje. Cztery zdarzenia były na samolotach, jedno na śmigłowcu. Cztery z nich miały miejsce w toku szkolenia lotniczego, jedno podczas lotu realizowanego co prawda w ramach wynajmu, ale również pod nadzorem Instruktora. A oto bliższe informacje, w kolejności chronologicznej zdarzeń:

Diamond DA20, znaki SP-KPX w dn. 08.04.2018, w trakcie ostatniego lądowania ok. godz.11:19 LT, miał problem z utrzymaniem kierunku na dobiegu. Instruktor szkolący, obecny na pokładzie sp, po zatrzymaniu samolotu na pasie i wyłączeniu silnika, zauważył brak powietrza w prawym kole, o czym natychmiast poinformował służbę ATC oraz Salt. Samolot po ok. 15 minutach został odholowany z pasa do hangaru Salt. Następnie FI wpisał niesprawność do pokładowego dziennika technicznego: "Brak powietrza w prawym kole". Złożył również raport SMS na ten temat, który był podstawą do przekazania informacji o zdarzeniu do władz lotniczych. Samolot tego samego dnia został naprawiony i przywrócony do eksploatacji, a usunięcie niesprawności poświadczono wpisem mechanika w dziennik techniczny.

Beechcraft A23, SP-FGW, dn.11.04.2018: podczas serii lotów wynajętych, wykonywanych z Instruktorom na pokładzie samolotu, przez pilota z licencją PPL (A), na dobiegu doszło do zjechania z pasa startowego. Zdarzenie miało miejsce ok. 15:30 UTC. Loty były wykonywane po północnym kręgu EPMO, wiatr przy ziemi wiał z kierunku 060-070 stopni o sile 12-16 kt. FI nadzorujący lot zwracał uwagę Pilotowi Najemcy, że należy używać więcej prawego pedału steru kierunku, aby samolot nie ustawał się pod wiatr podczas dobiegu (w tym przypadku w lewo). Zapewne jednak poprawka prawą nogą była zbyt duża, a na dodatek przyziemienie nastąpiło po prawej stronie linii centralnej pasa 08. W konsekwencji samolot znalazł się blisko prawej krawędzi pasa z utraconym kierunkiem. FI użył wtedy pełnego wychylenia steru kierunku oraz hamulca aby zapobiec dalszej utracie kierunku dobiegu. Musketeer wyjechał z pasa na trawę, po czym powrócił na pas nie uszkadzając żadnej z lamp oświetlenia pasa startowego.

Fakt ten został zgłoszony na wieżę EPMO przez radio. Po zakończeniu samolotu na stanowisko 12, załoga obejrzała dokładnie podwozie samolotu i nie stwierdziwszy uszkodzeń, kontynuowała loty. Pilot Najemca w kolejnych lądowaniach poprawił swój wcześniejszy błąd. Na pozostałych kręgach działanie pilota było poprawne; wysokość wyrównania, przyziemienie oraz utrzymanie kierunku - bez zarzutów. Po zakończeniu lotów załoga zgłosiła zdarzenie do kierownictwa SALT. Następnie FI przeprowadził obszerny debriefing na temat zachowania samolotu na dobiegu w zależności od prędkości przyziemienia, kierunku wiatru, ewentualnych podmuchów oraz miejsca przyziemienia samolotu. Dodatkowo, w następstwie tego zdarzenia, do systemu SMS Salt wpłynął dobrowolny raport wewnętrzny o braku odpowiedniego wpisu załogi w PDT, tj. zlecenia sprawdzenia stanu sp (pilot wpisał w PDT "bez uwag", gdyż wg oceny wzrokowej nie było uszkodzeń na samolocie). Jest to niezgodne z wymogami przepisów, które wskazują, iż ocenę stanu technicznego sp może przeprowadzić wyłącznie wykwalifikowany personel techniczny. Dlatego CAMO Salt zleciło przegląd sp zgodnie z Maintenance Manual; obecnie samolot jest z powrotem w użytku.

Kolejne zdarzenie to chwilowa utrata łączności dn. 12.04.2018 r. przez śmigłowca SP-SVV podczas lotów szkolnych w strefie ćwiczeń EPMO, między godziną 13.30 a 15.05. Korespondencja radiowa nie działała prawidłowo; załoga odbierała TWR, ale na odwrót – nie. Ponieważ Wieża nie słyszała załogi, w rejon strefy wysłany został samochód z migającymi światłami, aby sprawdzić co się dzieje. Okazało się, że wystąpiła usterka radia nr 1, więc instruktor przełączył się na radio nr 2, nawiązując bez problemu kontakt z kontrolerem. Po zakończeniu lotu w PDT została wpisana uwaga dotycząca usterki technicznej radia nr 1. Usterka została usunięta przez mechanika - wpis w PDT: "wyczyszczono łącze elektryczne bloku radiopanelu, sprawdzono łączność z Wieżą - b/u". PKBWL zaklasyfikowała to zdarzenie jako „zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo”.

Lot szkolny na samolocie DA20, SP- KWG, dn. 16.04.2018 r.: Instruktor i uczeń wykonywali lot szkolny wg zadania III PPL (A). Planowana była trasa nawigacyjna EPMO-EPBC-EPSJ-EPRA-EPMO. Po opuszczeniu rejonu Sobieni załoga skierowała samolot w stronę Radomia. Uczeń pilot utracił orientację nawigacyjną na trawersie Kozienic, w związku z czym z opóźnieniem nawiązał łączność z FIS WARSZAWA. Z pomocą Instruktora uczeń wznowił nawigację w stronę EPRA i nawiązał łączność z lotniskiem. Około 11:20 LT wystąpiły zakłócenia w komunikacji radiowej, wg oświadczenia FI - być może na skutek przelotu sp przez lokalny opad. Załoga otrzymała instrukcje wejścia w krąg nadlotniskowy z informacją, że w użyciu jest pas 27. Załoga uznała to za przejście i wykonywała krąg do pasa 25 (taki jest w Radomiu), następnie zgłosiła prostą do pasa 25, wykonała touch & go i opuściła ATZ Radomia. Po zmianie częstotliwości na FIS WARSZAWA problemy z łącznością nie ustawały, więc załoga przełączyła się na drugi zestaw radiowy. Wtedy FIS WARSZAWA przekazała, że Informator wieży w Radomiu nie miał żadnego kontaktu radiowego z SP-KWG. FI zatelefonował do Służb Informacji Powietrznej w Radomiu i potwierdził ten fakt. FI doszedł do wniosku, że instrukcje wejścia w krąg do pasa 27 nie pochodziły od służb w Radomiu, lecz prawdopodobnie z Sobieni i zostały odebrane podczas zakłóceń radiowych oraz wyjaśnił to telefonicznie z FIS Radom. Po wylądowaniu na EPMO spostrzeżenia dotyczące radia i interkomu na SP-KWG zostały przekazane do CAMO Salt; FI dokonał wpisu w PDT SP-KWG: "utrata łączności" oraz zgłosił

zdarzenie do systemu SMS Salt. Po oględzinach, mechanik wpisał w PDT: "sprawdzono łączność; nie stwierdzono usterki". Zdarzenie zostało uznane przez PKBWL za incydent i zgodnie z zaleceniem podlega dalszemu badaniu przez Salt z nadzorem ze strony wskazanego członka Komisji.

Dnia 24.04.18 r. ok. 19:20 LT rozpoczął się pierwszy samodzielny lot ucznia - pilota po kręgu EPMO. Przedtem, ok. godziny 15.40 LT, FI przeprowadził egzamin praktyczny przed pierwszym lotem samodzielnym po kręgu, który przebiegł poprawnie, bezpiecznie i bez konieczności ingerencji ze strony instruktora. Podczas egzaminu sprawdzane były reakcje ucznia na sytuacje awaryjne, takie jak wyprowadzanie z przeciągnięć i symulacje awarii silnika po kręgu. Ze względu na wzmagający się wiatr (zaczęły pojawiać się porywy do 20 kt przy kierunku 240-280 stopni), FI uznał, że lepiej poczekać na poprawę warunków atmosferycznych. O godzinie 19:20 LT, gdy wiatr zmniejszył się, uczeń-pilot rozpoczął kołowanie, wykonał prawidłowy krąg i podejście do pasa 26 EPMO. W końcowej fazie lądowania na wysokości poniżej 1 m samolot gwałtownie przechylił się na lewe skrzydło, przyziemiając z trawersem. Uczeń-pilot nie będąc w stanie utrzymać się w osi pasa, wypadł w sektor trawiasty, zatrzymując tam samolot. Wg oświadczenia ucznia-pilota: "w momencie wyrównania, wytrzymania dostałem podmuch z prawej strony, przechyliło mnie na lewe skrzydło, kontrując w prawo przyziemiłem trawersem i wypadłem w sektor trawiasty". Uczeń-pilot samodzielnie opuścił statek powietrzny. Samolot został wyciągnięty z trawy i zholowany do hangarów Salt.

Do PDT załoga wpisała prośbę o "sprawdzenie samolotu po wypadnięciu z drogi startowej"; obecnie SP-KWG ciągle jest niesprawny. PKBWL zaklasyfikowała to *runway excursion* jako zdarzenie.

AP

Bezpieczeństwo holowania i tankowania

Przekonaliśmy się, że operacje holowania i tankowania maszyn latających to naprawdę ważne czynności, bo w grę wchodzi bezpieczeństwo osób i statków powietrznych na ziemi i w powietrzu. Zadań tych nie wykonują osoby przypadkowe, lecz posiadające odpowiednie przygotowanie, przede wszystkim znajomość Instrukcji Użytkowania w Locie sp i umiejętność obsługi sprzętu. Niemniej zdrowy rozsądek, świadomość wartości sprzętu, z jakim mamy do czynienia, plus podstawowa znajomość procedur holowania i tankowania samolotów i śmigłowców przyda się nam wszystkim:

TANKOWANIE SP

- Dowódca przed operacją tankowania powinien wyłączyć silnik sp i wysiąść ze statku powietrzego. Podczas wsiadania, wysiadania i przebywania na pokładzie jakichkolwiek osób, tankowanie jest zabronione.
- Podczas tankowania statku powietrzego w pobliżu nie powinny znajdować się SP, inne niż tankowane, ani inne pojazdy. Nie należy uruchamiać silników stojących obok pojazdów a
- Rodzaj paliwa dla danego typu statku powietrzego jest określony w Instrukcji Użytkowania w Locie sp.
- Każdorazowo przed tankowaniem należy uzemieć tankowany SP.
- W razie rozlania paliwa, oleju lub płynu hydraulicznego podczas tankowania lub roztankowywania statku powietrzego należy użyć Eko Apteczki (znajduje się w hangarze) w celu zneutralizowania rozlanej substancji.
- Pożar należy gasić dostępnymi środkami ochrony przeciwpożarowej oraz powiadomić Lotniskową Służbę Ratowniczo Gaśniczą, nr tel. Dyżurnego Punktu Alarmowego LSRG: **22 346 45 45, 508 652 083**.

HOLOWANIE SP

- Przygotowanie do holowania to przede wszystkim wybranie holu odpowiedniego do śmigłowca lub do samolotu.
- W przypadku śmigłowca należy uprzednio zamocować kółka transportowe i podnieść na nich śmigłowiec. Łopaty muszą być ustawione w osi kadłuba a hamulec wirnika zaciągnięty.
- Przed zajęciem drogi holowania oraz przed płytą odlodzeniową konieczne jest nawiązanie łączności radiowej z Dyżurnym Operacyjnym PL a następnie służbą FOLLOW.



- Pojazd holujący statek powietrzny musi mieć włączone światła oraz światło migające na pomarańczowo na dachu, potocznie mówiąc „koguta”.
- Samoloty należy ostrożnie zaczepiać i wyczepiać z holu, uważając na śmigło - powinno być ustawione poziomo.
- Przy wyczepianiu, śmigłowiec bardzo powoli opuszczać na kółka, by nie uszkodzić kadłuba i anten radiowysokościomierza.
- Podczas manewrowania z podczepionym statkiem powietrznym i holowania należy bezustannie zwracać uwagę na otoczenie, z uwagi na ryzyko kolizji z przeszkodami ruchomymi i nieruchomymi oraz uważać na nierówności.

AP

UWAGA na SIB EASA 2018-07 z 12.04.2018 r. definiujący limity stężenia alkoholu we krwi pilotów GA. Badanie zdarzeń raportowanych przez organizacje do EASA wykazało, że miały miejsce przypadki przekroczeń, dlatego EASA podjęła to zagadnienie. SIB określa dopuszczalne stężenia alkoholu oraz niedopuszczalne zachowania. Ponadto rekomenduje pilotom, organizacjom lotniczym i aeroklubom uwzględnienie problemu w zarządzaniu ryzykiem. Do krajowych władz lotniczych EASA kieruje rekomendację objęcia spożycia alkoholu przez pilotów GA większym nadzorem.