

KRONIKA SMS

NR 5/2018

Śmigłowcowe laury

Wieloletnia dominacja Rosjan w sporcie śmigłowcowym na naszych oczach stopniowo zostaje przełamywana przez Polaków ze Śmigłowcowej Kadry Narodowej. Po właśnie zakończonych Helicopter World Cup 2018 jest się z czego cieszyć 😊. Polskę w tym roku godnie reprezentowali: Marcin Szamborski, Michał Szamborski, Maria Muś, Jakub Malec, Sebastian Komosa i Bartłomiej Kończalski.

18 maja oklaskiwaliśmy sukces Marcina i Michała Szamborskich, którzy w finale konkurencji fender, rozgrywanej w ramach pucharu świata wyścigów śmigłowcowych zajęli 3 miejsce. Szybkie przypomnienie na czym polega fender rigging: w ciągu 60 sekund załoga śmigłowca ma za zadanie trafić tzw. „fenderem”, czyli podłużnym odbijaczem do jachtów, zwieszonym ze śmigłowca na linie, do trzech beczek ustawionych na ziemi. Tę linę dzierży i manewruje nią Michał, siedzący w śmigłowcu, którym dynamicznie i precyzyjnie steruje Marcin.

Z kolei załoga w składzie Marysia Muś, Kuba Malec wywalczyła srebro w wyścigowym slalomie pucharu świata.

Znakomitym wynikiem zakończyła swój debiut drużyna: Bartek Kończalski, Sebastian Komosa, która w kategorii juniorów zajęła 1 miejsce.

Szczerze gratulujemy a naszą satysfakcję dodatkowo podwyższa fakt, że wszystkie zwycięskie załogi były szkolone w ATO Salt Aviation i tu nabierały doświadczenia, trenując przed zawodami.



AP

Zdarzenia lotnicze na DA20 w maju

W tym miesiącu wystąpiły trzy sytuacje, które zgłosiliśmy jako zdarzenia lotnicze do władz. PKBWL wszystkie trzy zaliczyła do „zdarzeń”.

Pierwsze to wlot DA20 SP-KWH w strefę CTR EPMO podczas lotu szkolnego do licencji CPL (A), wykonywanego z lotniska Warszawa Babice. Zdarzenie miało miejsce dn. 02.05.2018 r. po starcie samolotu z EPBC i po wyjściu z ATZu Babic. Ze względu na zajętość częstotliwości FIS Olsztyn, załoga Diamonda dopiero lecąc w stronę Chrcynna i po minięciu punktu Juliett, mogła nawiązać kontakt ze Służbą Informacji. Informator polecił odchylić się o 30 stopni, aby nie naruszyć CTR Modlin, co zostało wykonane, najwyraźniej jednak zbyt późno. Samolot kontynuował lot w stronę Chrcynna a załoga nie została poinformowana o tym, że naruszyła przestrzeń kontrolowaną. Wiązało się to z nie przekazaniem informacji o tym fakcie do kierownictwa Salt bezpośrednio po zakończonym locie. Stąd wynika prośba o informowanie - jak najszerzej - o każdym nietypowym przebiegu lotu, mogącym sugerować, iż znajdzie finał w PKBWL. Zdarzenie to zostało omówione na spotkaniu Instruktorów ATO Salt.

Drugie zdarzenie miało miejsce 10.05.2018 r., podczas operacji szkolnej na lotnisku Babice na samolocie DA20, SP-KPX. Student szkolony do CPL, tuż po przyziemieniu nacisnął hamulce. Według relacji FI(A) - mimowolnie; co jednak doprowadziło do ścięcia przez felgę wentyla, a co za tym idzie do utraty powietrza w lewym kole podwozia głównego. Po przyziemieniu załoga skierowała samolot w lewo do krawędzi pasa. Operacje lotnicze na lotnisku EPBC nie zostały zakłócone. Pilot wpisał niesprawność do Pokładowego Dziennika Technicznego. Samolot szybko, bo już następnego dnia rano, został naprawiony.

Ostatnie dni maja przyniosły trzecie zdarzenie. 25 maja 2018 pilot najemca wykonywał lot z lotniska EPMO na lądowisko Milewo (EPMX) na DA-20 SP-KPX. Po osiągnięciu punktu Sierra EPMO, skierowaniu się w stronę lądowiska w Milewie i zgłoszeniu swoich zamiarów na częstotliwości Olsztyn Informacja, pilot wynajmujący SP-KPX przeszedł na częstotliwość Milewa (123,45 MHz) i zgłosił zamiar wykonywania tam operacji. Był to przedział czasu 10:30-11:00 LT.

Przy pierwszym podejściu do lądowania na pasie 36, będąc już na krótkiej prostej, pilot zauważył inny statek powietrzny, podchodzący do lądowania na kierunku przeciwnym. Była to prawdopodobnie Cessna 152. Pilot natychmiast przerwał lądowanie i wykonał zakręt w prawo, co zapewniło bezpieczną separację. Po tym zdarzeniu nasz samolot, przez punkty EMPO Sierra, Hotel, India, powrócił na lotnisko w Modlinie.

Podczas operacji nad lądowiskiem w Milewie pilot DA20 SP-KPX prowadził komunikację radiową w ciemno. Pilot statku powietrznego lądujący na przeciwnym kierunku nie prowadził korespondencji na częstotliwości Milewa i nie udało się nawiązać z nim łączności. Wybór pasa 36 w Milewie odpowiadał panującym warunkom - wiatr był północno wschodni. Tego samego dnia wieczorem, pilot najemca zgłosił to zdarzenie do dobrowolnego systemu zgłoszeń Salt Aviation, a my dalej do PKBWL i do ULC.

AP

Powrót MISia

Długo wyczekiwany samolot dwusilnikowy Piper Pa44 SP-MIS powrócił do eksploatacji po wprowadzonych modyfikacjach. SP-MIS został odnowiony, doposażony i unowocześniony, co widać gołym okiem. Wystarczy zajrzeć do kokpitu, by zauważyć nowy panel z wyposażeniem (na zdjęciu).



Zakres przeprowadzonej modyfikacji objął:

- instalację nawigacji GARMIN GTN 750 wraz z audiopanelem wewnętrznym GMA35
- zabudowę systemu Evolution Flight Display 1000
- zabudowę transpondera GTX330
- instalację G5 Electronic Flight Instrument.



Wszystkie wspomniane elementy nowego wyposażenia posiadają certyfikaty Supplemental Type Certificate (STC) oraz stanowią zatwierdzone załączniki do Airplane Flight Manual. Jako uzupełnienie AFM-u będą przewożone i dostępne na pokładzie Pa44.

Co ważne, wgląd do dokumentacji w/w modyfikacji umożliwiamy pilotom już teraz; do pobrania z AIRBAZA na www.salt.aero.

23 maja br. odbyły się loty próbne i kontrolne SP-MIS, a my z niecierpliwością obserwowaliśmy jak nasz wielosilnik jest holowany spod hangarów Salt na miejsce startu. Loty trwały prawie 3 godziny, gdyż samolot i nowe sprzęty były sprawdzane

wg długiej listy kontrolnej, przygotowanej przez Szefa CAMO Salt. „Poziom zajębistości samolotu wróś kosmicznie” ogłosił bez ogródek Szef CAMO po otrzymaniu protokołu z oblotów.

AP

Koordinacja lotów działa

Mijają już dwa miesiące od wprowadzenia w Salt modelu organizowania lotów na samolotach DA20 przez jedną osobę, nazwaną „koordynatorem”. Zakładaliśmy, że zmiana ta przyniesie pozytywne skutki: poprawę efektywności wykorzystania samolotów, przyspieszenie tempa szkolenia kursantów, lepszą organizację pracy Instruktorów, odciążenie FI (A) w zakresie zadań związanych z organizacją lotów oraz biorąc pod uwagę, że jeden samolot DA20 operuje z Babic - ograniczenie zadań związanych z holowaniem samolotów na EPMO podczas prowadzonego remontu dróg kołowania.

I wiecie co? To działa. Zadowoleni są i instruktorzy i uczniowie. Instruktorzy - bo mogą bardziej skupić się na szkoleniu, bez istotnego angażowania się w logistykę szkoleń. Uczniowie piloci zauważyli, że latają częściej, a ich szkolenia sprawniej i szybciej się toczą. Nie wspominając o takich zaletach lotów z EPBC jak wstęp na teren lotniska bez konieczności poddawania się procedurom ochrony.

No i wszyscy zgadzają się, że koordynator, czyli Justyna Luty doskonale sprawdza się w swej roli. Zresztą nic dziwnego; bo tak samo dobrze organizowała loty widokowe, jeszcze kiedy Salt wykonywał je pod certyfikatem AOC. Mimo, że nie wszystkie narzędzia, służące do organizacji lotów są w 100% efektywne (tj. kolejne funkcjonalności systemu Salt24.pl) Justyna, nawet korzystając z bardziej analogowych sposobów pracy, takich jak telefon, mejl, sms, robi świetną robotę. Co nie zmienia faktu, że ułatwienia systemowe bardzo by się wszystkim przydały.

Przy okazji znacznie ożywiło się nasze biuro operacyjne na Babicach, do czego przyczyniły się również wynajmy samolotów DA20 i Beechcraft A23, które w tym sezonie organizujemy z EPBC. Po raz pierwszy z użyciem „przedSIONKA”, który zapewnił naszym najemcom samodzielność i większą swobodę w korzystaniu z samolotów.

AP