

KRONIKA SMS

NR 6/2018

Raporty z wynajmów samolotów

Ostatnio zgłoszone do władz lotniczych raporty o zdarzeniach dotyczyły lotów wynajętych.

W dniu 25 maja 2018 pilot najemca wykonywał lot z lotniska w Modlinie na lądowisko Milewo (EPMX) na statku powietrznym 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 DA20 zauważył inny statek powietrzny, podchodzący do lądowania na kierunku przeciwnym. Prawdopodobnie była to Cessna 152. Pilot najemca natychmiast przerwał lądowanie i wykonał zakręt w prawo, co zapewniło bezpieczną separację. Po tym zdarzeniu samolot SP-KPX powrócił na lotnisko w Modlinie.

Podczas operacji nad lądowiskiem Milewo pilot DA20 SP-KPX prowadził komunikację radiową w ciemno. Pilot statku powietrznego lądującego na przeciwnym kierunku nie prowadził korespondencji na częstotliwości Milewa i nie udało się nawiązać z nim łączności. Wybór przez pilota Diamonda pasa 36 w Milewie był podyktowany panującymi warunkami; (wiatr północno wschodni). Pilot najemca po powrocie na EPMO zgłosił to zdarzenie do dobrowolnego systemu zgłoszeń Salt Aviation, a my przekazaliśmy raport do władz. PKBWL uznała to zdarzenie za zdarzenie.

Jak wiadomo, właściciel lądowiska EPMX nie zarządza ruchem lotniczym, pilot w takim przypadku musi polegać na własnej obserwacji przestrzeni. Jeszcze jednym czynnikiem zapobiegawczym, „dmuchaniem na zimne”, które można byłoby zastosować przed wylotem na tego rodzaju lądowisko jest skontaktowanie się z jego właścicielem z pytaniami o ewentualny ruch, czy bieżący stan nawierzchni lądowiska (to nigdy nie zaszkodzi), pomimo, że Instrukcja Operacyjna EPMX (publikowana m.in. na stronie www) nie nakłada tego obowiązku na loty inne niż szkolne.

Na locie wynajętym 8 czerwca 2018 r., na lotnisku EPBC ok. godz. 20 miała miejsce następująca sytuacja: pilot najemca samolotu Beechcraft Musketeer SP-FGW nie wykonał zamierzonego startu. Podczas rozbiegu samolot nie osiągnął właściwej prędkości do startu. Po ok. 900 m pilot najemca przerwał rozbieg przy prędkości KIAS ok. 50 knt i po hamowaniu odkołował do stanowiska postojowego informując o tym Babice Radio a następnie Babice Informacja.

Na pokładzie sp obecne były trzy osoby o łącznej masie ok. 270 kg, zaś stan paliwa wynosił 169 l. Temperatura powietrza wynosiła ok. 27 st. Celsjusza; QNH 1014h Pa, co daje QFE ok. 1001 hPa. Pilot najemca przekazał, iż wiatr wiał skośnie z tyłu, składowa tylna 1-2 knt. Silnik był rozgrzany, a temperatura i ciśnienie oleju na zielonym polu. Rozbieg na kierunku 28, po sprawdzeniu iskrowników (sprawne), działaniu regulacji składu mieszanki (prawidłowa reakcja) i podgrzewu gaźnika (prawidłowa reakcja). Próba startu wykonana była z maksymalnymi obrotami, z maksymalnie bogatą mieszanką, bez podgrzewu gaźnika. Obroty silnika na początku rozbiegu wynosiły około 2400 obr/min. Wiele wskazywałoby na to, że przyczyną było przeładowanie samolotu, w połączeniu z wciąż jeszcze wysoką temperaturą, mimo późnej pory dnia. PKBWL zakwalifikowała powyższe zdarzenie jako incydent, z dyspozycją badania prowadzonego przez Salt, pod nadzorem ze strony PKBWL.

16 czerwca 2018 r. ok. godz. 9.00 rano LT miało miejsce podobne zdarzenie. Pilot wynajmujący od Salt samolot Beechcraft Ba 23 miał zaplanowany lot prywatny z lotniska EPBC, również z udziałem pasażerów. Pierwszą podjętą przez pilota najemcę próba startu była nieudana. Pilot stwierdził bardzo wolno rosnącą prędkość i przerwał operację startu. Dokołował do stanowiska postojowego i wykonał po raz kolejny przegląd samolotu, ale nie stwierdził widocznych niesprawności.

Pilot podjął kolejną próbę startu, osiągnął prędkość rotacji i wystartował. Początkowo wariometr wskazywał normalne wznoszenie na poziomie ok 500 ft/min a następnie samolot stracił moc i wznoszenie było dużo mniejsze. W związku z tym PIC postanowił zawrócić na lotnisko startu. Lądowanie nastąpiło bez problemu. Tym razem na pokładzie poza PIC były również dwie osoby a temperatura powietrza wynosiła około 24 stopni C. Zdarzenie to zgłosiliśmy do PKBWL. Badanie wewnętrzne ostatnich zdarzeń Beechcrafta Ba23 trwa; brane są pod uwagę również przyczyny techniczne, gdyż dwa następujące po sobie zdarzenia o podobnym przebiegu trudno uznać za przypadek.

AP

Testowanie usprawnienia

Mały, ale istotny ciąg dalszy informacji o koordynacji szkoleń z numeru 05/2018): rozpoczęliśmy wypełnianie elektronicznych kart przebiegu szkoleń w Salt24.pl. Na razie testujemy; jeszcze wychodzą niedociągnięcia do dopracowania.

Jednym z fajniejszych skutków prowadzenia e-kart (obok polepszenia nadzoru nad poprawnością zapisów oraz wymiany informacji między FI) jest brak konieczności równoległego wypełniania kart papierowych. Będzie to możliwe pod warunkiem, że po każdym dniu lotnym zostanie wydrukowana i podpisana przez FI strona do wpięcia do teczki / karty szkolenia. Czyli nie zostaje zmieniony zatwierdzony przez ULC sposób prowadzenia kart szkolenia. Jest to nadal system papierowy, tyle, że zamiast karty wypisywanej długopisem mamy wydruki. Dodać trzeba szczerze, iż właśnie ta ważna funkcjonalność - drukowanie - jeszcze nie działa. Czekamy na jej uruchomienie ☺.

AP