

KRONIKA SMS

NR 7/2018

Prawidłowe reakcje na nietypowe sytuacje (cieszą)

W połowie lipca br. przeprowadziliśmy test reagowania na symulowaną sytuację kryzysową. Próbie został poddany niczego nieświadomy Instruktor szkolenia samolotowego, podczas przygotowywania się do lotu szkolnego (PFI). Przed lotem szkolnym na pokładzie samolotu umieszczona została paczka o podejrzanym, jednoznacznie niebezpiecznym wyglądzie. Instruktor FI(A) oraz pilot uczeń, podczas pierwszych czynności przeglądu przedlotowego PFI znaleźli nietypową paczkę, po czym, zgodnie z procedurami reagowania kryzysowego (ERP) Salt, powiadomili o znalezisku Kierownika Odpowiedzialnego i Safety Managera Salt.

Procedury ERP Salt wskazują do kierowania akcją kryzysową Kierownika Odpowiedzialnego lub osobę wyznaczoną przez KO. KO poinformował Instruktora, że brał udział w ćwiczeniach i nie ma rzeczywistego zagrożenia. Jednak jeśli zagrożenie byłoby rzeczywiste KO prawdopodobnie zaleciłby wstrzymanie operacji, ewakuację terenu zagrożonego, powiadomił służby ratownicze MPL EPMO oraz finalnie poinformowałby PKBWL i władze lotnicze o zdarzeniu. Test ERP wypadł więc pomyślnie; FI(A) zareagował prawidłowo powiadamiając KO i SM o nietypowej sytuacji.

W tym samym okresie do systemu SMS Salt dotarła obserwacja, przekazana przez innego instruktora, dotycząca potencjalnego zagrożenia, związanego z naszymi samolotami. Samoloty są niekiedy pozostawiane na płycie odlodzeniowej EPMO, np. w przerwie pomiędzy lotami szkolnymi. W takich przypadkach są zabezpieczane słupkami (z przodu, z tyłu sp i na końcówkach skrzydeł), które usuwa się przed następnym lotem. Ale może zdarzyć się, że pachołki nie zostaną usunięte, z powodu przeoczenia, zamieszania, niesprzyjających okoliczności...; powody mogą być bardzo błahe, ale konsekwencje poważne, np. uszkodzenie śmigła czy przedniej goleni samolotu.

Dlatego na każdym lotnisku, nawet lotnisku kontrolowanym, trzeba polegać na własnej uważnej obserwacji otoczenia samolotu. Jeśli sami ustawiamy pachołki dookoła sp po locie, to róbmy to w taki sposób, aby były widoczne z kabiny, bo nie zawsze będziemy tą załogą, która jako kolejna usiądzie za sterami sp.

AP

Biuletyn FAA o EFD 1000, stanowisko producenta i czy to w ogóle nasza sprawa?

Wydany przez organizację Federal Aviation Administration SAIB SW-18-19 z 09.06.2018 ostrzega właścicieli i operatorów sp przed problemami jakie mogą wystąpić na statkach powietrznych wyposażonych w wyświetlacz główny Aspen EFD 1000, instalowany na podstawie uzupełniającego certyfikatu typu (STC). Podczas aktywacji wyposażenia elektrycznego sp, szczególnie pobierającego prąd o wysokim natężeniu, mogą zdarzyć się mylne odczyty pozycji i wysokości.

Omawiany biuletyn został wydany na podstawie powiadomienia, które wpłynęło do FAA, dotyczącego błędnych wskazań EFD 1000, występujących po aktywacji oświetlenia podskrzydłowego na samolocie Air Truck AT-802A, wykonującego operacje nocne VFR. W biuletynie, poza ostrzeżeniem, została sformułowana prośba o raportowanie podobnych przypadków przez innych użytkowników wyświetlacza firmy Aspen.

Szybką reakcją wykazał się Aspen Avionics - producent urządzenia. Zbadawszy zgłoszony przypadek, producent rozesłał do swoich klientów informację o wnioskach oraz rekomendowanych sposobach uniknięcia problemów. W informacji wytłumaczono, że na samolocie AT-802A zainstalowane jest wyjątkowo intensywne oświetlenie, zasilane prądem o wysokim natężeniu, co rzeczywiście może wpływać na pracę magnetometru EFD 1000. Zatem magnetometr nie powinien być instalowany w tych miejscach na samolocie, gdzie może być narażony na zakłócenia magnetyczne. Jeśli zaś na statku powietrznym, wyposażonym wcześniej w wyświetlacz Aspen, były wprowadzane następne modyfikacje, to należy wykonać ponowną kalibrację, zgodnie z manuałem.

Skąd nasze zainteresowanie biuletynem wydanym przez amerykańską FAA? A to z racji, że nasz Piper Pa44 został niedawno wyposażony w wyświetlacz EFD 1000 a piloci powinni mieć pełną wiedzę na temat używanego sprzętu awionicznego.

AP

