

KRONIKA SMS

NR 9/2018

Uszkodzenie samolotu podczas holowania

Dnia 21.09.2018 r. wieczorem załoga samolotu SP-KWG wyruszyła spod hangarów Salt w kierunku płyty odlodzeniowej, stanowiska nr 12, aby wykonać lot szkolny VFR NOC. Było to około godz. 19.45. Samolot był holowany samochodem Peugeot za pomocą wozidła przez Instruktora, zaś pilot szkolony siedział w kabinie samolotu.

Opisując to zdarzenie, Instruktor przekazał, że podczas holowania musiał wykonać niewielki łuk na wysokości płyty GA2 ze względu na stojące po południowej stronie drogi holowania pachołki. Prędkość holowania była w zakresie pierwszego biegu. Po zakończeniu tego manewru usłyszał odgłos hamowania samolotu i w bocznym lusterku samochodu zauważył, jak DA20 „myszkuje”. Wtedy FI zwolnił pedał gazu i zaczął płynnie hamować. Zespół samolot-samochód cały czas był połączony wozidłem. Nie stwierdziwszy uszkodzeń, FI kontynuował holowanie do stanowiska 12. Jednak na miejscu, podczas przeglądu, załoga zauważyła pęknięcie płoży w części ogonowej samolotu. Pilot szkolony opisał sytuację ze swej strony: podczas holowania nastąpiło nagle skręcenie samolotu w prawo i gwałtowne kołysanie, przez co pilot zaczął hamować, aby samolot nie najechał na holujący go samochód. Załoga nie wykonała lotu i wróciła do hangaru Salt.

W tym przypadku wystąpiły dodatkowe warunki, które przyczyniły się do tego zdarzenia:

- pora nocna, słaba widoczność statku powietrznego na holu, brak oświetlenia drogi holowania;
- przeszkoda na drodze holowania w postaci pachołków przy jej krawędzi;
- umiarkowano-porywisty boczny wiatr (170 st, 9 kt), wiejący pod kątem 90 st do trasy holowania;
- wypuszczone pełne klapy, które mogły spotęgować działanie wiatru;
- zahamowanie samolotu przez pilota szkolonego, co mogło wzbudzić oscylacje samolotu;
- brak instruktora na pokładzie statku powietrznego, gdyż o tej porze nie ma dodatkowej osoby holującej;
- holowanie samochodem, ze względu na słabe światła mijania holownika.

Na podstawie oględzin samolotu przez organizację obsługową stwierdzono uszkodzenie płoży ogonowej samolotu, przedniej goleni jak również obtarcie piasty koła goleni przedniej. Można wnioskować, że uszkodzenia powstały na skutek przemieszczenia się wozidła podczas hamowania samolotu i uderzenia goleni o wozidło, a następnie uniesienia się przodu samolotu co spowodowało uszkodzenie części ogonowej.

Zdarzenie SP-KWG zareportowane zostało do władz lotniczych (jako pierwsze zdarzenie Salt zgłoszone za pomocą Centralnej Bazy Zgłoszeń) i uzyskało kwalifikację „zdarzenia bez wpływu na bezpieczeństwo”. Ta sytuacja będzie omawiana na kolejnym spotkaniu instruktorskim.

AP

Nowe SPI w Krajowym Planie Bezpieczeństwa związane ze zdarzeniami na śmigłowcach

Druga edycja Krajowego Planu Bezpieczeństwa na lata 2018 - 2021 (KPB 2018) ukazała się na początku września br., wprowadzając nowe zagrożenia, m.in. „Zdarzenia na śmigłowcach (HELI)” oraz związane z nimi wskaźniki bezpieczeństwa. Organizacje lotnicze będą zobowiązane do mierzenia i kwartalnego raportowania poziomu bezpieczeństwa nowych SPI.

Krajowy Plan Bezpieczeństwa jest polskim odpowiednikiem funkcjonującego na poziomie europejskim dokumentu, tj. Europejskiego Planu Bezpieczeństwa Lotniczego (EPAS - European Plan for Aviation Safety). Władze lotnicze państw członkowskich UE wypracowują plany na poziomie krajowym i na bieżąco dostosowują je do potrzeb własnego rynku lotniczego. Stąd polski Plan Bezpieczeństwa, będący załącznikiem do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, również został zmodyfikowany w stosunku do wersji pierwotnej.

W KPB 2018 znajdziemy następujące wyjaśnienie wydzielenia wspomnianego obszaru zagrożeń HELI: „Zdarzenia na śmigłowcach zostały wyodrębnione w Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego. Ze względu na specyfikę operacji śmigłowcowych, Prezes ULC wydzielił grupę zdarzeń dotyczących operacji śmigłowcowych i objął je obowiązkiem monitorowania. Celem jest weryfikacja liczby zdarzeń na śmigłowcach u operatorów posiadających AOC w odniesieniu do wszystkich zdarzeń lotniczych.” Dywagować można, czy również operatorzy SPO, jakim jest Salt, podlegają temu wymogowi.

W zakresie zagrożenia HELI ustanowiono zatem następujące nowe wskaźniki SPI:

- usterki SCF-PP (*system component failure – power plant*)
- usterki SCF-NP (*system component failure – non power plant*)
- lądowanie zapobiegawcze z powodu pogorszenia się warunków atmosferycznych.

AP