

KRONIKA SMS

NR 11/2018

Otwarcie dróg kołowania w Modlinie. Wreszcie koniec holowania statków powietrznych

Wielkie otwarcie wyremontowanych DK A1 i B na EPMO miało miejsce dnia 20.11.2018 r. Chociaż nie było żadnej uroczystości z tego powodu to i tak wszyscy poczuli się uszczęśliwieni a już na pewno głęboko odetchnęli z ulgą. Oznacza to koniec uciążliwych holowań, degradujących sprzęt latający oraz wymagających dodatkowej pracy i czasu. Po tym wielomiesięcznym doświadczeniu luksusem będzie możliwość zatankowania statku powietrznego bez potrzeby holowania go do dystrybutora spod Wieży czy możliwość skorzystania ze wszystkiego, co jest pod ręką w hangarze lub w biurze, a niekiedy okazywało się potrzebne dopiero na płycie odlodzeniowej.

Pierwszym statkiem powietrznym, który skorzystał z oddanych do eksploatacji dróg kołowania był śmigłowiec Robinson R44 SP-SVV (w tym przypadku z dróg kołowania w powietrzu V1/V2), który wykonał lądowanie przy hangarach Salt po locie szkolnym 20 listopada, około godz. 14.30 LT, budząc entuzjazm obserwatorów.

Drogi kołowania DK A1 oraz DK B zostały otwarte NOTAMEM nr H1010/18 - tylko dla samolotów kodu A i B z napędem śmigłowym. Tego dnia otwarto również FATO, STANOWISKO 51, APRON GA2, DK W, V1, V2 oraz strefę treningową nr 1.

Generalnie procedury użytkowania dróg kołowania i pozostałej infrastruktury nie zmieniły się w stosunku do stanu sprzed remontów, poza wprowadzeniem służby Modlin Delivery, która rozpoczęła pracę 10 listopada br.

AP

Flotowe ups and downs

- **SP-KWG naprawiony po wrześniowym zdarzeniu**

Diamond DA20 SP-KWG, niesprawny po uszkodzeniu podczas wieczornego holowania na płytę GA2 we wrześniu br. został naprawiony. Samolot od 28 listopada ponownie został udostępniony do operacji lotniczych.

Po zdarzeniu na SP-KWG wykonano inspekcję sp po twardym lądowaniu. Usunięcie usterki wiązało się z wymianą na nowe między innymi następujących części: przednia goleń podwozia, sworznie mocujące goleni, łożyska sworzni znajdujących się w kadłubie samolotu, felga z łożyskami koła, czopy mocowania dolnej części amortyzatora do goleni, tulejka elastomerowa, górne łożysko kulowe amortyzatora, zderzak - ogranicznik skrętu i uchwyt do holowania.

- **C 177 SP-FLF znów w powietrzu**



Przypomnijmy, że Cessna 177 o znakach SP-FLF została zawieszona w lotach w marcu 2016 roku na skutek inspekcji RAMP i decyzji ULC. Po przeszło dwóch latach prac obsługowych i długich procesach administracyjnych, samolot w końcu powrócił do eksploatacji.

SP-FLF jest niezbędna dla naszego ATO. Nie tylko spełnia ona kryteria samolotu „complex” (czterooosobowy, z chowanym podwoziem i zmiennym skokiem śmigła), co jest wymogiem koniecznym dla szkolenia modułowego do licencji CPL A. C177 jest również dopuszczona do lotów IFR przez co jest wykorzystywana do szkoleń na uprawnienie IR(A) SE.

Czekaliśmy na powrót Efeleki, w międzyczasie posiłkując się w szkoleniu CPL(A) dzierżawionymi complexami, jednocześnie

rezygnując z prowadzenia szkoleń IR w trybie SEP(L).

Dokładne informacje o aktualnym wyposażeniu SP-FLF znajdują się w dziale Supplements w Instrukcji Użytkowania w Locie, które to materiały można znaleźć i przestudiować na naszej stronie internetowej (w AIRBAZA).

• Wyłączenie z eksploatacji SP-MIS z powodu uszkodzenia śmigła

Dnia 13.11.2018 r. rano samolot Pa 44 SP-MIS wykonywał lot wynajęty. Podczas kołowania samolotu po lądowaniu, doszło do niekontrolowanego zjechania z krawędzi drogi kołowania, co skutkowało kolizją śmigła z lampą krawędziową drogi kołowania A2. Lewe śmigło samolotu zostało niestety uszkodzone, zresztą lampa również.

Na tym odcinku DK lampy krawędziowe są usytuowane na drodze kołowania, w odległości niemal 6 metrów od betonowego skraju drogi. Po wykołowaniu z DK Charlie, samolot skręcił w DK A2. W tym momencie na skutek nieuwagi pilot sp na chwilę stracił kontrolę nad sterami samolotu i wjechał pomiędzy krawędź drogi kołowania a ciąg lamp krawędziowych. Po opanowaniu niekontrolowanego ruchu samolotu kontynuował kołowanie do płyty postojowej. Parametry silnika i jego praca w tym czasie pozostawały w normie. Przegląd polotowy sp wykazał uszkodzenie końcówki śmigła.

Służby MPL Modlin tego samego dnia wymieniły uszkodzoną lampę na nową. Zakres uszkodzeń technicznych SP-MIS, poza widocznymi na śmigle, jest jeszcze badany i ich wymiar, również finansowy, nie został oszacowany. Jednak szkody dla Salt są dotkliwe; przede wszystkim brak samolotu wielosilnikowego do szkolenia.

Przyczyny tego zdarzenia, zakwalifikowanego przez PKBWL jako incydent, są niestety związane z brakiem dostatecznej uwagi i skupienia pilota na czynnościach lotniczych podczas kołowania. Niech będzie to przestrogą dla innych lotników.

• Wkrótce C150 do wynajmu w Salt

W najbliższym czasie do floty Salt dołączy jeden samolot Cessna 150 o znakach SP-GPA, a w bliskiej perspektywie również drugi o znakach SP-GPB. Początkowo samoloty będą dostępne tylko dla Najemców, ale z czasem planujemy również wykorzystanie ich do szkolenia lotniczego.

Istotną sprawą jest, że na ten moment samoloty są zarządzane przez pilota właściciela, z którym Salt zawarł umowę dzierżawy. I chociaż nie przeszkadza to w eksploatacji tych statków powietrznych w wynajmie, jednakże do lotów szkolnych sp musi spełniać dodatkowe warunki, a jednym z nich jest zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu przez certyfikowaną organizację CAMO.

Konsekwencją zarządzania samolotów przez inną niż CAMO Salt organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu będzie nieco odmienny format Pokładowego Dziennika Technicznego niż stosowany w Salt, z którym przed rozpoczęciem lotów muszą zaznajomić się piloci chętni do latania na C150. Przyszli Najemcy, tak jak w przypadku DA20, będą sprawdzani i przygotowani przez Instruktorów Salt przed pierwszym wynajmem C150.

Szczegóły dotyczące eksploatacji i oferty cenowej najmu są dostępne na www.salt.aero. Aby ułatwić planowanie lotów, samoloty zostały również dodane do systemu rezerwacji Salt24.

• Problemy z radiem i obrócenie śmigłowca dookoła osi

Choć to nie oczywiste, problemy z radiem i obrócenie śmigłowca na ziemi dookoła własnej osi mogą mieć ze sobą związek przyczynowo - skutkowy. Mowa o zdarzeniu z dnia 16.11.2018 r. Śmigłowiec Robinson R44 SP-SVV został tego dnia wynajęty. Według relacji pilota najemcy przed startem wykonał on przegląd przedlotowy na płycie odlodzeniowej EPMO i nawiązał łączność z odpowiednimi służbami. Potem nastąpiło kilka przerw w ciągłości komunikacji radiowej z Wieżą. Pilot kilkakrotnie wzywał "radio check", po czym łączność ustaliła się na 5. Wtedy uruchomił śmigłowiec, pozostając ciągle na ziemi.

Po chwili znowu nie słyszał komunikacji radiowej i postanowił zmienić słuchawki. Podczas tej czynności mimowolnie wcisnął pedał kierunku, przez co śmigłowiec zaczął obracać się w miejscu dookoła własnej osi. Pilot wycentrował kierunek oraz wszystkie stery, skręcił obroty wirnika poniżej mocy i opanował śmigłowiec po czym wrócił do usterki radia. Po chwili udało mu się nawiązać łączność i pilot wystartował. W powietrzu znów utracił łączność i próbował kontaktować się z informacją. Jednocześnie wykonywał lot zgodnie z planem i słyszanyymi poleceniami, które potwierdzał Sqawk Ident. W związku z powtarzającymi się problemami z łącznością pilot użył Sqawk 7600 i zawrócił do Modlina. Po wlocie w przestrzeń powietrzną EPMO odzyskał łączność i wylądował bezpiecznie zgodnie z poleceniami Wieży.

Po tym zdarzeniu pilot najemca w rozmowie z Kierownikiem Odpowiedzialnym Salt zadeklarował chęć odbycia lotu z Instruktorem, co faktycznie miało miejsce w drugiej połowie listopada br.

Kwalifikacja przedmiotowego zdarzenia po zgłoszeniu do Centralnej Bazy Zgłoszeń to „zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo”. Podsumowanie niewłaściwych działań najemcy podczas zdarzenia to: prawdopodobnie nieumiejętność ustawienia radia; wykonanie operacji, gdy brak pewności co do stanu systemów łączności; nie wpisanie do Pokładowego Dziennika Technicznego domniemanej niesprawności radia. Działanie radiostacji na różnych częstotliwościach zostało sprawdzone, jak również wykonano inspekcję podwozia śmigłowca oraz pomiar okładzin płóz. Nie stwierdzono uszkodzenia radia ani problemów z podwoziem i płozami.

AP