

KRONIKA SMS

NR 1/2019

Intensive Aviation English

Pod koniec lutego startujemy z nowym szkoleniem - "ICAO INTENSIVE AVIATION ENGLISH", czyli superintensywnym, zgodnym ze standardami ICAO, kursem lotniczego języka angielskiego. Będzie to cykl czterech stacjonarnych spotkań, zgrupowanych w dwa weekendy, organizowanych w naszym biurze na lotnisku Babice.

Zwarta forma kursu, maksymalne skondensowanie materiału, formuła szkolenia „face-to-face” oraz limitowana liczebność grup i zindywidualizowane podejście do każdego uczestnika zapewnią maksimum efektu w rozsądnych ramach czasowych. Z doświadczenia wiemy, jak ważne jest to dla pilotów, którzy cenią swój czas i nigdy nie mają go za dużo.

Na kurs składać się będzie osiem modułów tematycznych, a w nich między innymi: konwersacje o tematyce lotniczej, słownictwo i frazeologia lotnicza, wzorce korespondencji i interakcji w komunikacji z ATC/GROUND, interpretacje procedur, NOTAMów i innych materiałów lotniczych oraz próbne testy przedegzaminacyjne. Wszystko to wsparte profesjonalnymi materiałami do nauki AVIATION ENGLISH.

Mocną stroną tego szkolenia jest osoba wykładowcy, łączącego znajomość języka angielskiego na najwyższym poziomie z pracą w lotnictwie na co dzień. Paweł Majcher to posiadacz dożywotniego certyfikatu ENGLISH ICAO 6; pilot z licencją CPL(A), na co dzień pracujący w liniach lotniczych za sterami B737.

Z pewnością szkolenie językowe przyda się wielu pilotom, niezależnie od etapu kariery, ponieważ znajomość angielskiego to nie tylko wymóg wynikający z przepisów, ale również konieczność podyktowana bezpieczeństwem, zarówno wtedy gdy celem jest uzyskanie wpisu ICAO Level do licencji, udoskonalenie poziomu biegłości komunikacji czy poprawienie pewności i swobody posługiwania się językiem. Sprzedaż kursu ICAO INTENSIVE AVIATION ENGLISH właśnie ruszyła.

AP

Incydenty na samolotach SP- FLF i SP-KPX

Styczeń 2019 roku zaowocował dwoma zdarzeniami lotniczymi, które zostały uznane przez PKBWL za incydenty.

Pierwszy z nich miał miejsce dn. 07.01.2019 podczas lotu wynajętego na potrzeby laszowania na Cessnie 177 SP-FLF. Miała wtedy miejsce następująca sekwencja zdarzeń: podczas podejścia do lądowania pilot, który zaznajamiał się z sp nie zgłosił prostej i bez zgody ATC wykonał touch and go, zamiast go-around. Potem, podczas ostatniego podejścia do lądowania, wysuwanie podwozia przed pozycją z wiatrem nie zadziało. Pilot zgłosił Wieży problem z wypuszczeniem podwozia i oczekiwał nad India. Po dwóch próbach wypuszczenia normalnego, zostało wykonane wypuszczenie awaryjne, zgodnie z checklistą, które przebiegło bezproblemowo a samolot wylądował bezpiecznie.

Po wylądowaniu, pilot przekazał informację o zdarzeniu do kierownictwa Salt. Jako przyczynę pominięcia zgłoszenia do ATC zamierzonego touch&go podał niezamierzone przeoczenie, w wyniku dużej ilości zadań do wykonania w jednym czasie na statku powietrznym, który pilotował po raz pierwszy. Uwaga dot. podwozia została wpisana do PDT a niesprawność już została usunięta.

Drugi przypadek to lot szkolny z 19.01.2019 r. na DA20, znaki SP-KPX, kiedy to odbywał się lot samodzielny ucznia - pilota (strefa samodzielna) pod nadzorem Instruktora. Wcześniej FI i uczeń zrobili razem strefę i kręgi, po trzytygodniowej przerwie w lotach. Około 12.40 uczeń - pilot zgłosił się z wiatrem do 26 i dostał numer 2 do lądowania, ale bez informacji co jest numerem 1. Uczeń na SP-KPX potwierdził, że jest dwójką. W tym czasie nasz drugi samolot DA20 SP-KWG był nad pasem, a znacznie wcześniej zgodę na podejście dostał inny samolot dwusilnikowy, którego zgodę Wieża uzgadniała z Approach, gdyż samolot ten był w locie VFR i chciał zrobić treningowe podejście IFR. Dostał zgodę na podejście i odejście w bok ze względu na ruch VFR na kręgu.

W tym czasie SP-KWG wylądował. Uczeń za sterami SP-KPX był przekonany, że jedyneką był właśnie SP-KWG, toteż wszedł na prostą przed dwusilnik, który znajdował się jeszcze dość daleko. Uczeń zgłosił prostą i dostał zgodę na lądowanie z komentarzem kontrolera, że był dwójką, a samolot dwusilnikowy dostał komendę odejścia w bok. Poza tym nieporozumieniem, lądowanie SP-KPX odbyło się normalnie.

FI w trakcie obserwowania ucznia z ziemi nie chcąc zakłócać korespondencji pomiędzy uczestnikami ruchu, nie poprosił Wieży od razu o potwierdzenie kolejności do lądowania. Po locie Instruktor omówił to zdarzenie z uczniem, podkreślając, że w razie jakiegokolwiek niepewności, kiedy dostaje numer 2 i brak informacji o pozycji jedynki, żeby potwierdził że jest "dwójką" i odniósł się do „jedynek”, np. że nie obserwuje albo obserwuje w jakiejś pozycji - wtedy może dostać o niej dodatkową informację i zorientować się w organizacji kolejności ruchu. Istotne jest to, że samolot na pasie nie jest już liczony przez ATC w komunikowaniu kolejności ruchu.

AP