

KRONIKA SMS

NR 2/2019

Jak uniknąć recydywy w kolejnym sezonie?

Unikajmy recydywy, czyli powtarzania się sytuacji i zagrożeń, które mają potencjał przekształcenia się w zdarzenie lotnicze. Przynajmniej tych, którym możemy zapobiec dzięki przemyślanym działaniom, podejmowanym na ziemi. Więc przypominamy, zanim zdarzy się powtórka:

OSŁONY WLOTÓW SILNIKA DA20 – przy zmiennych pogodach konieczna jest ocena warunków i decyzja czy przed lotem należy zdjąć czy może założyć osłony. Osłony pozostawione na silniku w ciepły dzień grożą m.in. wzrostem temperatury oleju w silniku, spadkiem osiąągów silnika, itd. Zwracamy więc baczną uwagę na parametry silnika i konfigurację zasłonek (szczególnie na wiosnę jest to istotne; rano temperatury często są w okolicy zera, a w środku dnia osiągają 10 stopni i więcej).

ORIENTACJA I KOMUNIKACJA W POWIETRZU – dwa zdarzenia z zeszłego roku, które były związane z błędami w prowadzeniu komunikacji, wskazują, że nie wydarza się to tak rzadko, jak byśmy sobie życzyli. Oba zaszły podczas lotów szkolnych; opisywaliśmy je w KRONICE. Jedno z nich miało miejsce nad Radomiem, kiedy załoga prowadziła komunikację z Sobieniami, myśląc, że rozmawia z Radomiem. Drugi przypadek to lot z Babic, który skończył się naruszeniem przestrzeni kontrolowanej EPMO. Pamiętajmy, że zezwolenie służby kontroli ruchu lotniczego nie jest tylko sugestią, ale obowiązuje nas co do litery. Jeżeli nie jesteśmy w stanie zrealizować wskazanej trasy, to informujemy o tym właściwą służbę niezwłocznie.

ŁĄDOWANIA NA PRZEDNIĄ GOLEŃ – skutki licznych lądowań na przednią goleń są identyfikowane jako usterki podczas obsługi technicznych naszych samolotów. W ich wyniku konieczna jest wymiana elementów podwozia. W zeszłym roku uszkodzenia goleni oraz widelców były szczególnie liczne w drugim kwartale roku, kiedy podczas obsługi stwierdzono 8 przypadków kwalifikujących się do regulacji lub wymiany.

ŁĄDOWANIA NA CENTRALNEJ PASA EPMO – wiosną zeszłego roku mieliśmy dwa runway excursion, więc bardzo istotne jest trzymanie się osi pasa podczas lądowań i doskonalenie tej umiejętności podczas „touch&go”.

SŁUŻBA DELIVERY – przypominamy, że w Modlinie działa służba DELIVERY, więc to od niej w pierwszym kontakcie pobieramy zezwolenia na lot oraz potwierdzamy aktualną pogodę. Nawet, jeżeli wsiadając do samolotu sprawdziliśmy warunki, to ta weryfikacja jest obowiązkowa.

CZĘSTOTLIWOŚCI – wszyscy, którzy nie mieli okazji latać w sezonie zimowym, niech zwrócą uwagę, że wprowadzono separację międzykanałową 8.33, a w związku z tym niektóre częstotliwości uległy zmianie. Wnikliwe zapoznanie się z tym zagadnieniem przed pierwszym lotem jest niezbędne.

Generalnie - w celu **OPTIMALIZACJI WYKORZYSTANIA SP** - na zarezerwowane loty przychodzimy odpowiednio wcześniej, czyli jeśli lot jest zaplanowany na 10.00, załoga powinna pojawić się na tyle wcześniej aby przeprowadzić briefing, PFI itd. i rozpocząć lot o 10.00. To zapobiegnie opóźnieniom kolejnych rezerwacji. W szczególności na loty szkolne przychodzimy odpowiednio przygotowani. Instruktor ma prawo nie dopuścić nieprzygotowanego ucznia do wykonywania zadania w powietrzu, realizując zamiast tego dodatkowe doszkolenie naziemne. Zapis na ten temat pojawił się w zawieranych umowach na szkolenie i w Regulaminie ATO. Nie warto do tego dopuszczać; szkoda zarezerwowanego slotu, czasu, pogody i pieniędzy.

Napominali i przypominali: Maciej Grzeszczuk - HT ATO i Dariusz Malec - Prezes Salt

Zdarzenie z punktem Yankee

16.02.2019 r. miał miejsce incydent lotniczy związany z nie rozpoznaniem punktu dolotowego Modlina, tj. punktu Yankee. Podczas lotu szkolnego na samolocie DA20 SP-KWH (szkolenie do lic. PPL A), uczeń-pilot oraz Instruktor nie zauważyli, kiedy minęli Yankee, powracając na EPMO od strony Pułtuska. Lot odbywał się pod słońce z dobrą widzialnością poziomą w powietrzu i słabą skośną w stronę ziemi. W tym czasie w CTR Modlin po stronie północnej były 2 samoloty, z którymi kontroler prowadził korespondencję dotyczącą pozycji i poprosił załogę SP-KWH o potwierdzenie pozycji na dolocie do India. Załoga SP-KWH odpowiedziała, że jeszcze nie dolecieli do Y, co było błędem, bo okazało się, że samolot był już pomiędzy Indią i Yankee. Kontroler nakazał DA20 oczekiwanie w miejscu (na północ od Wkry) a następnie pytał wszystkie samoloty gdzie są i czy wzajemnie się widzą. Po potwierdzeniu, SP-KWH dostał zgodę na podejście jako 1 do pasa 26 i wylądował na EPMO.

Po locie FI przekazał informację do Safety Managera i HT ATO Salt, w następstwie której zgłoszenie poszło do CBZ.

Mieliśmy już zdarzenie lotnicze w okolicach punktu Yankee. Incydent ten wydarzył się w 2017 roku podczas szkolenia na śmigłowcu i naówczas spowodował naruszenie aktywnej strefy rzutu skoczków w Chrcynnie (czyli jednak recydywa...). Wtedy do bazy zagrożeń Salt wpisaliśmy zagrożenie związane z nierozpoznanie punktu Yankee, na co remedium miał być: "dokładny briefing przedlotowy, obejmujący specyficzne położenie punktu dolotowego Yankee oraz związanych z tym ryzyk operacyjnych. Poza tym wskazywanie punktu Yankee z powietrza podczas lotów nawigacyjnych z instruktorem."

Powtórzmy: w trakcie wykonywania lotów, szczególnie w warunkach ograniczonej widzialności, zwracamy uwagę na prowadzenie właściwej nawigacji i identyfikację charakterystycznych punktów. Niech punkt Yankee nie będzie nam straszny!

AP