

KRONIKA SMS

NR 4/2019

Oznakowanie dróg kołowania w Modlinie

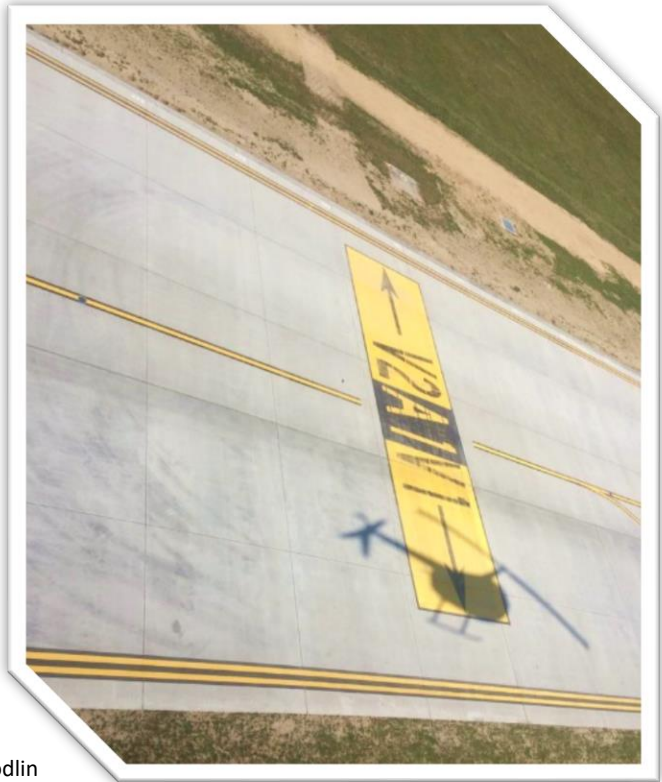
Tak się składa, że tuż przy hangarach Salt na lotnisku EPMO zbiegają się trzy drogi kołowania: A1, V1, V2. Drogi kołowania w locie oznaczone literą V są przeznaczone dla śmigłowców.

Oznakowanie poziome, które odnosi się do śmigłowcowych dróg kołowania w locie zostało naniesione na powierzchni DK A1 na zakończenie prac remontowych dróg kołowania, które miały miejsce w 2018 roku.

Choć piloci korzystający na co dzień z infrastruktury EPMO raczej nie mają z tym problemu, jednak okazuje się, że oznakowanie to potencjalnie może być nieczytelne. Przykładowo, ze strony uczniów ATO Salt, odbywających szkolenie samolotowe, oczekujących na wkołowanie na DK A1, padały pytania o to, jak mają się zachować przed żółtym oznaczeniem DK V1 i V2 oraz czy otrzymali zezwolenie na wjazd na odpowiednią drogę kołowania.

Stan faktyczny jest taki, że zasadnicze oznaczenie drogi kołowania to napis A1 na czarnym tle. Żółte pasy pełnią wyłącznie funkcję informacyjną, ponieważ rzeczywiście w tym punkcie śmigłowcowe drogi kołowania w locie przecinają DK A1 (choć nie pod kątem prostym). V1 i V2 są oznakowane zielono - żółtymi prostokątnymi znacznikami, umieszczonymi w trawie.

Aby rozwiązać wątpliwości, SMS MPL Modlin przewencyjnie wydał biuletyn na ten temat, który przesyłamy wraz z tą KRONIKĄ.



AP

Zablokowane kłapy SP-FLF

31 marca br. po locie szkolnym na samolocie Cessna 177, znaki SP-FLF, załoga samolotu stwierdziła niesprawność, którą wpisała do Pokładowego Dziennika Technicznego. Po wylądowaniu na lotnisku EPMO, podczas kołowania, kłapy samolotu zablokowały się w pozycji do lądowania, bez możliwości ich schowania (zmiany pozycji na inną).

Zdarzenie zostało zgłoszone do Centralnej Bazy Zgłoszeń i otrzymało kwalifikację zdarzenia bez wpływu na bezpieczeństwo. Po oględzinach Cessny 177 stwierdzona została awaria mikrowłócznika, który odpowiada za wysuwanie i chowanie kłap. SP-FLF jeszcze nie powróciła do latania.

AP

Właściwe zaciągnięcie hamulca postojowego

Ostatnio pewien pilot DA20 wpisał jako usterkę nie działający hamulec postojowy w SP-KWG, co uczyniło samolot niesprawnym do czasu sprawdzenia i usunięcia usterki przez uprawnione osoby. Kolejni piloci i Katana tym samym stracili kilka godzin lotnych. Hamulec był jednak sprawny, co potwierdził wpis mechanika.

Warto przypomnieć, że dźwignia hamulca tylko zamyka zawór zwrotny w układzie hamulcowym, natomiast zahamowanie wymaga użycia pedałów. Przesłanie dźwigni w pozycję ON, bez wciśnięcia pedałów to za mało.

Aż dwa dobrowolne raporty wpłynęły w związku z tym do systemu SMS Salt, co między innymi przyczyniło się do podjęcia tematu umiejętnego korzystania z hamulca DA20 w naszym biuletynie.

AP