

KRONIKA SMS

NR 8/2018

Polacy - mistrzowie śmigłowcowi

Nie jest to gorący news z ostatnich dni, bo o sukcesach polskiej kadry śmigłowcowej większość czytelników KRONIKI SMS już wie, ale tu nie o daty chodzi... Chodzi o podkreślenie zwycięstwa i oddanie honoru za umiejętności potwierdzone medalami, którymi można i trzeba cieszyć się jak najdłużej 😊. Toteż przypominamy spektakularne wyniki, które były ukoronowaniem całego tegorocznego sezonu śmigłowcowego:

XVI Śmigłowcowe Mistrzostwa Świata w Mińsku:

Złoty medal dla załogi Szamborski Marcin/ Szamborski Michał w konkurencji Nawigacja

Tytuł Mistrzów Świata w klasie Junior: Bartosz Kończalski/ Sebastian Komosa

Brązowy medal dla Polski w klasyfikacji drużynowej.

II Puchar Świata w wyścigach śmigłowców - medale w końcowej klasyfikacji overall w klasie Generals (po 4 etapach):

Drużynowo Marysia Muś/Kuba Malec oraz Marcin Szamborski/Michał Szamborski:

Złoty medal Overall

Złoty medal Slalom

Srebrny medal Fender

Indywidualnie:

Złoty medal Overall (Szamborski/Szamborski)

Srebrny medal Slalom (Szamborski/Szamborski)

Srebrny medal Fender (Szamborski/Szamborski)

Brązowy medal Slalom (Muś/Malec)

Medale w końcowej klasyfikacji overall w klasie Masters:

Drużynowo Marysia Muś/Kuba Malec oraz Marcin Szamborski/Michał Szamborski:

Brązowy medal Fender, Brązowy medal Overall, Brązowy medal Slalom.



Na zdjęciu: mistrzowska ekipa pilotów śmigłowcowych prezentuje się na podium z medalami na szyjach

Kolejny cykl szkoleń w Porcie Lotniczym

Minął ponad rok od uzyskania przez Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin certyfikatu wg przepisów Rozporządzenia EU 139/2014. Dla pracowników i współpracowników Salt, posiadających stałe karty dostępu na teren MPL wiązało się to z koniecznością przejścia cyklu szkoleń organizowanych przez zarządzającego Portem.

Pierwsze, wstępne szkolenia, zgodnie z zapisami Instrukcji Operacyjnej MPL Modlin, miały 12-miesięczną ważność, toteż właśnie jest pora, aby je wznawiać. Obecnie trwa proces odświeżania wymaganych szkoleń „portowych” i na bieżąco kierujemy na nie kolejne osoby. Po odbyciu drugiego szkolenia (tzw. okresowego), jego ważność będzie już dłuższa, tj. 24-miesięczna.

Każdą osobę, posługującą się przepustką, jak roboczo nazywamy stałe karty dostępu, obowiązuje zestaw szkoleń, m.in.:

- z poruszania się po terenie lotniska lub alternatywnie szkolenie z poruszania się w polu ruchu naziemnego
- z ochrony przeciwpożarowej
- z łączności lotniskowej w systemie TETRA (tylko dla tych osób, które z niej korzystają)
- ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego
- z systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

Co do ostatniego z nich, to szkolenia SMS są przeprowadzane wewnętrznie przez Safety Managera Salt, dlatego nie odbywamy ich w Porcie.

Szkolenia wstępne i okresowe oraz wydanie karty stałego dostępu oraz ID przez MPL wiążą się ze sporymi kosztami. Średnio jest to około 600 - 800 zł. netto na osobę, a każdy pracownik / współpracownik Salt może mieć różny zestaw szkoleń. Decydujące jest, aby ważność poszczególnych szkoleń była wznawiana przed wygaśnięciem uprawnień. Cennik PL Modlin przewiduje opłatę w wysokości 600 zł. netto za szkolenie nie odnowione w terminie; stąd prośba do wszystkich o stawiennictwo na szkoleniach, chyba, że istnieją naprawdę ważne powody nieobecności. Warto też wiedzieć, że drugie podejście, czyli egzamin poprawkowy wiąże się z kosztem 100 zł. netto. Czego nikomu nie życzymy; zresztą zdarza się bardzo rzadko 😊.

AP

Centralna Baza Zgłoszeń zmienia sposób raportowania zdarzeń

Według zapowiedzi z dn. 07.08.2018, zamieszczonej na stronie www ULC, CBZ oficjalnie rusza od września br. Tym samym zmienia się istniejąca od wielu lat forma powiadamiania władz lotniczych o zdarzeniach.

Dotychczas wykorzystywany formularz zostaje zastąpiony systemem elektronicznym, tj. Centralną Bazą Zgłoszeń. W momencie jej uruchomienia dotychczasowe formularze umieszczone na stronach ULC oraz PKBWL przestaną obowiązywać i będą niedostępne. Zamiast formularzy pojawiają się linki z przekierowaniem na stronę www.cbz.gov.pl.

Przesłane tą drogą raporty o zdarzeniach będą odbierane zarówno przez PKBWL jak i przez ULC.

System został zaprojektowany zgodnie ze standardem rozporządzenia EU 376/2014 w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych. Zgłoszenia przesyłane mejlem lub zgłoszenia telefoniczne do PKBWL nie spełniają przesłanek zgłaszania zdarzeń zgodnie z Rozporządzeniem 376/2014, dlatego po wysłaniu raportu mejlem lub powiadomieniu telefonicznym nadal konieczne jest wypełnienie zgłoszenia w CBZ.

Zgłoszeń do CBZ będą mogły dokonywać tak organizacje lotnicze jak i osoby fizyczne, mając jednak do wyboru dwa osobne „wejścia” do systemu. W przypadku zgłoszeń w imieniu własnym istnieje opcja pozostania anonimowym. Dla organizacji lotniczych wprowadzenie CBZ wiąże się z możliwością założenia konta firmowego i utrzymywania tamże bazy swoich zgłoszeń. Za pomocą konta organizacji, po zalogowaniu, zgłaszane są zdarzenia.

W naszej praktyce oznacza to, że zdarzenia Salt należy w pierwszej kolejności zgłaszać do Safety Managera. Następnie w imieniu Salt, Safety Manager wprowadza je do CBZ.

Dodatkowe opcje, poza dokonywaniem zgłoszeń via CBZ to: ich przechowywanie, drukowanie, możliwość uzupełniania na bieżąco ich statusu. Centralna Baza Zgłoszeń będzie spełniała również funkcjonalność raportu końcowego ze zdarzenia. W części G znajdują się rubryki do wypełnienia informacjami o wnioskach ze zdarzenia oraz podjętych w ich wyniku działaniach.

W starym formularzu nie występowały niektóre z poniżej przytoczonych kategorii; obecnie do wypełnienia mamy:

- „G1. Numer akt - numer zdarzenia nadany przez organizację.
- G2. Status zdarzenia - obecny status zdarzenia np. otwarte, zamknięte, do badania, wstępny raport.
- G 3. Klasa zdarzenia – do wyboru z listy; od „wypadek” po „klasyfikacja nie ustalona”.
- G 4. Kategoria zgłoszenia – zgodnie z opublikowanym przez ULC Podręcznikiem klasyfikacji zdarzeń lotniczych.
- G.5. Event - Należy przedstawić zdarzenie lotnicze w postaci sekwencji zdarzeń w porządku chronologicznym.
- G.6. Faza - Należy podać fazę lotu, w której doszło do zaistnienia zdarzenia.
- G.7. Faza wykrycia - Należy wskazać fazę, kiedy wykryto wystąpienie zdarzenia.
- G.8. Klasyfikacja ryzyka - Wewnętrzna klasyfikacja ryzyka organizacji raportującej.
- G.9. Przebieg procesu badania - opis analizy zdarzenia wraz z szczegółami dotyczącymi działań następczych.
- G.10. Wnioski - jakie wnioski zostały wyciągnięte z procesu badania.
- G.11. Działania korygujące, podjęte w organizacji w związku ze zdarzeniem.”

Czy CBZ będzie ułatwieniem, jak ULC zapewnia w swojej zapowiedzi, czas pokaże. Na razie można zaznajomić się z nowym systemem na www.cbz.gov.pl oraz z Instrukcją obsługi CBZ, umieszczoną na stronie internetowej Urzędu.

AP



Centralna Baza Zgłoszeń
Urzędu Lotnictwa Cywilnego



EASA SIB 2018-08 Minimum fuel situations

Właściwe (a raczej niewłaściwe) używanie i rozumienie frazeologii lotniczej związanej z paliwem jest przedmiotem zainteresowania biuletynu EASA SIB 2018-08 z 8 maja 2018 r.

Biuletyn opiera się na doniesieniach na temat komunikacji nt. minimalnego stanu paliwa do lądowania pomiędzy pilotami a ATC. Wnioski z raportów z badania zdarzeń wskazują na istnienie problemu z niejednoznacznym rozumieniem i stosowaniem tego pojęcia we właściwych okolicznościach.

W celu uporządkowania tematu, SIB przytacza szereg definicji pojęcia „minimum fuel” z różnych aktów prawnych ICAO i EASA, które odnoszą się do różnych typów aktywności lotniczych. Jednocześnie mocno podkreślony został najważniejszy przekaz omawianego SIBa, że nie należy utożsamiać deklaracji „minimum fuel” z sygnałem o bezpośrednim niebezpieczeństwie i zamiast niej używać np. PAN PAN PAN. Wg zawartych w SIB wskazówek, komunikat „minimum fuel” należy rozumieć jako informację pilota dla ATC, że w razie opóźnienia operacyjnego może dojść do sytuacji awaryjnej.

Po dalsze szczegóły odsyłam do treści SIBa (tj. na strony www EASA lub ULC); warto pogłębić rozumienie sformułowania „minimum fuel” i wiedzieć czego spodziewać się w razie jego zastosowania w praktyce.

AP