

KRONIKA SMS

NR 5/2019

Lądowanie bez wymaganej rezerwy paliwa

Brak paliwa w samolocie jest poważną przeszkodą w lataniu i może skończyć się nieszczęśliwym wypadkiem; na szczęście lot na DA20 zakończył się bezpiecznym lądowaniem.

9 maja 2019 r. pilot najemca wynajął od Salt samolot DA20 SP-KWH. Przed samodzielnymi lotami pilot dwukrotnie odbył przygotowanie do najmu z Instruktorem Salt. O ile pierwszy lot najemcy jako PIC-a był bezproblemowy, to drugi niestety nie.

Pilot - najemca wyjaśnił, że w przeddzień incydentu zaplanował trasę na około 3 godz. 45 min., zakładając spalanie paliwa na poziomie 20 l/h. 9 maja, przed lotem sprawdził GAMET i sporządził ostateczną wersję operacyjnego planu lotu, wyliczając, że lot powinien trwać 3 godz. 31 min. W planie lotu pilot założył zapas paliwa na 5 godz., zamierzając wykonać lot z mocą poniżej 2000 RMP. Ponadto wcześniej pytał Instruktora, czy spalanie jest przyjmowane zgodnie z AFM, co Instruktor potwierdził, dodając, że normalnie spalanie w trasie jest nieco mniejsze.

Pilot - najemca wystartował około 9.00 LT ze stanem paliwa do lotu 91 litrów. Wykonał 3 dodatkowe kręgi nad EPMO i odleciał na trasę. Podczas lotu początkowo zużycie paliwa było zgodne z poczynionymi założeniami, jednak pomiędzy planowanymi punktami zwrotnymi - Giżyckiem i EPOD, poziom paliwa zaczął się obniżać szybciej. Pilot zauważył, że paliwa zostało nieznacznie więcej niż niezbędne minimum do powrotu na lotnisko EPMO i doszedł do wniosku, że miało to związek ze zwiększonym spalaniem w locie pod wiatr oraz, że ten fragment trasy zajął mu więcej czasu niż planował.

Po wylądowaniu na EPMO okazało się, że w zbiornikach pozostało mniej paliwa niż wymagana rezerwa.

Bezpośrednio po lądowaniu SP-KWH, do systemu SMS wpłynęła informacja, że samolot został zatankowany po wylądowaniu w ilości 92 l, kiedy paliwo zużywalne to 91 l. Zdarzenie zostało zgłoszone do CBZ i zyskało rangę incydentu.

Niektóre z poniższych wniosków z tej sytuacji zostały poczynione przez samego pilota – najemcę, który ma świadomość rangi swoich błędów :

- poczynione założenia były zbyt optymistyczne w ciężkich warunkach pogodowych (wiatr wg GAMET 150 st. 30 kt. na wysokości przelotowej 2000 ft)
- czas oczekiwania na start i kołowanie na lotnisku kontrolowanym może być dłuższy niż na innych lotniskach
- zawsze trzeba uwzględnić możliwość nieprzewidzianych poleceń ATC (np. holding)
- spalanie zależy od wielu czynników : wysokości przelotu (co ma związek z mocą), warunków pogodowych, itp.
- każdy z naszych trzech samolotów DA20 ma nieco inną charakterystykę spalania i trzeba to brać pod uwagę podczas przygotowania Najemcy do najmu.

O planowaniu paliwa traktuje Załącznik VII do Rozporządzenia 965/2012, tj. PART NCO, przepis NCO.OP.125 Zapas paliwa i oleju — samoloty. Poniżej znajdują się wycinki z tego przepisu. Szczególnie punkt b) stoi w zgodzie z pragmatycznym i zdroworozsądkowym podejściem:

„a) Pilot dowódca przystępuje do rozpoczęcia lotu, tylko jeżeli samolot został zaopatrzony w ilość paliwa i oleju wystarczającą:

1. w przypadku lotów z widocznością (VFR):

- wykonywanych w dzień, na wystartowanie i wylądowanie na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej i pozostawanie przez cały czas w zasięgu wzrokowym lotniska/lądowiska, na pokonanie zamierzonej trasy i dalej na lot przez co najmniej 10 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu;

- wykonywanych w dzień, na lot do lotniska zamierzonego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 30 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; lub

- wykonywanych nocą, na lot do lotniska zamierzonego lądowania i dalej na lot przez co najmniej 45 minut na normalnej wysokości bezwzględnej przelotu; (...)

b) Przy obliczaniu wymaganej ilości paliwa, w tym rezerwy na wypadek nieprzewidzianych okoliczności, należy uwzględnić: prognozowane warunki meteorologiczne; przewidywane przekierowania przez ATC i opóźnienia w ruchu; procedury na wypadek utraty hermetyzacji lub awarii jednego silnika na trasie - w stosownych przypadkach; oraz wszelkie inne warunki, które mogą opóźnić lądowanie samolotu lub zwiększyć zużycie paliwa i/lub oleju.

c) Nic nie wyklucza dokonania podczas lotu zmiany w jego planie w celu wyznaczenia innego miejsca docelowego, o ile od punktu, w którym zaczyna obowiązywać nowy plan lotu, spełnione są wszystkie wymagania.”

Po tym zdarzeniu stwierdziliśmy również, że będziemy monitorować rezerwacje Najemców, pojawiające się w kalendarzu, dłuższe niż 4 godziny, pod kątem zaplanowania operacji. Czym innym jest rezerwacja zakładająca przelot, dotarcie do jakiegoś miejsca i powrót, a czym innym rezerwacja, podczas której pilot planuje cały czas być w powietrzu.

AP

Niesprawność koła SP-KWG

W dzień zdarzenia, czyli 20.05.2019, pilot najemca rozpoczął przygotowanie samolotu DA20 SP-KWG do lotu na godzinę przed odlotem. W oświadczeniu złożonym po locie, pilot przekazał, iż: po zatankowaniu samolotu, wypełnieniu PDT oraz sprawdzeniu pogody przystąpił do wykonania PFI zgodnie z listą kontrolną oraz zaleceniami z SOP. Otrzymał zgodę na kołowanie do pasa w użyciu (08) i po rozpoczęciu kołowania sprawdził działanie hamulców i sterów.

Kołowanie początkowo przebiegało bez zastrzeżeń; dopiero przed skrzyżowaniem dróg kołowania A2 i D samolot zaczął skręcać samoczynnie w lewo. Pilot podejmował próby powrotu na linię centralną, które zakończyły się niepowodzeniem.

Następnie PIC zgłosił problemy ze sterowaniem samolotem oraz konieczność wyłączenia silnika do TWR EPMO. Po zabezpieczeniu samolotu w asyście DOPL, pilot najemca oczekiwał na przyjazd mechaników, którzy wymienili dętkę. Po zakończeniu wymiany pilot uruchomił silnik i przykołował do hangaru SALT.

Najemca dokonał wpisu niesprawności do Pokładowego Dziennika Technicznego. Usunięto ją poprzez wymianę dętki koła lewego podwozia głównego, sprawdzenie opony i pomiar ciśnienia.

Zdarzenie to, po wpisaniu do CBZ, zostało zakwalifikowane przez PKBWL jako incydent. Wniosek z tego zdarzenia to: dokładnie sprawdzajmy stan opon podczas wykonywanego PFI. W checkliście DA20, których używamy w Salt, znajdują się punkty: „Left / Right Main Landing Gear - check” i „Nose gear - check” i to tam jest zawarta konieczność sprawdzenia m.in. ogólnego stanu opon, a ponadto sprawdzenia stanu goleni, ciśnienia w oponie oraz znacznika przesunięcia opony względem felgi. Oczywiście, nie wszystko da się stwierdzić naocznie w czasie PFI... Wiemy jednak, że nasze Katany są narażone na wzmożone zużycie opon, bieżników i dętek ze względu na szkolenia lotnicze i dlatego należy zwrócić na to baczną uwagę.



AP

Problematyczne lądowanie DA20

24 maja 2019 r. pilot najemca Katany SP-KPX wykonujący lot powrotny na EPMO przez punkt Uniform kilkakrotnie próbował wykonać podejście do pasa 26 i wylądować. Jednak prawdopodobnie błędnie rozumiał polecenia kontrolera: „zezwałam na zajęcie pozycji z wiatrem w lewym kręgu i lądowanie na 26” jako zgodę na lądowanie.

Pilot najemca na SP-KPX kilkakrotnie podchodził do pasa 08 zamiast do 26. Kontroler wtedy nakazywał mu powrót do punktu „U”. Na kręgu nadlotniskowym był dość duży ruch szkolny i dolatywało jeszcze kilka samolotów, które zamierzały wykonać „conveyer”. W efekcie samolot DA20 dostał zgodę na lądowanie, wylądował na 08, a pozostałe samoloty oczekiwały w powietrzu, aby mu to umożliwić.

Po wylądowaniu pilot najemca odbył rozmowę z Wieżą Modlin w celu wyjaśnienia zaistniałych problemów oraz przekazał informację do systemu SMS Salt. Po zgłoszeniu zdarzenia, PKBWL zdecydowała, że było to „zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo”.

AP

Utrata orientacji w powietrzu na locie szkolnym

25.05.2019 r. uczeń-pilot ATO Salt wykonywał samodzielny lot szkolny (szkolenie PPL A, zad. 1, ćw. 10) w strefie pomiędzy punktami India, Hotel i Yankee w CTR EPMO, z widzialnością lotniska. Instruktor nadzorował lot z Wieży EPMO. W pewnym momencie uczeń zaczął oddalać się na północ od lotniska, co oznaczało, że się najpewniej zgubił. Lot był widoczny na radarze Wieży. Kontroler, który pełnił dyżur tego dnia jest również instruktorem w ATO Salt, więc podał uczniowi-pilotowi kurs na lotnisko EPMO. Uczeń zawrócił i po paru odchyleniach i korektach kursu z Wieży, zobaczył nasze lotnisko i wylądował.

Faktycznie, podczas debriefingu uczeń potwierdził, że się zgubił, lecąc szukał lotniska na mapie, jednak oddalał się od lotniska w kierunku północnym, ale po pomocy z Wieży dość łatwo odnalazł się. Instruktor sprawdził też, że busola, żyrobusola, VOR i GPS były ustawione prawidłowo.

Ponadto bezpośrednio przed lotem samodzielnym była wykonana strefa wspólnie z FI w czasie 1 godz., podczas której, oprócz demonstracji ćwiczeń, wszystkie punkty wokół EPMO zostały pokazane, łącznie z widokiem EPMO z tych punktów. W czasie lotu z FI, poprzedzającego lot samodzielny, omówione zostały również kursy, na których uczeń będzie wykonywał ćwiczenia i powrót na lotnisko. Podczas lotu z FI uczeń-pilot bezbłędnie pokazywał lotnisko z każdego miejsca strefy, niemniej podczas lotu solo utracił orientację.

AP

Bezpiecznie na ziemi

Niech incydent, który miał miejsce w Piotrkowie Trybunalskim 30.04.2019 r. będzie pretekstem do podkreślenia, że bezpieczeństwa na ziemi nie można lekceważyć.

Przypomnijmy, na lotnisku Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej doszło do zderzenia na ziemi dwóch samolotów. Cessna 172 staranowała i zniszczyła samolot Tecnam P2008JC. Pilot przygotowujący Cessnę 172 do startu postąpił wbrew procedurom związanym z uruchamianiem sp, przez co samolot ruszył szybko z miejsca, bez pilota w kabinie i bez żadnej kontroli. Niestety, lekko ranny został pilot jednego z samolotów. Zdarzenie jest badane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych.

Pamiętamy też nasze, historyczne zdarzenia naziemne, z których najbardziej spektakularne było przesunięcie podmuchem wiatru Cessny 150 po płycie przedhangarowej, w wyniku czego wpadła na zaparkowany niedaleko samolot Beechcraft. Wtedy to Cessna 150 nie została zabezpieczona przez załogę podstawkami pod koła ani kotwami po wykonanym locie. Miało to miejsce w lipcu 2017 roku; od tamtego czasu bardzo pilnujemy zabezpieczania samolotów pozostawionych poza hangarem przed warunkami atmosferycznymi. Dwa zeszłoroczne zdarzenia na ziemi związane były z koniecznością holowania samolotów w związku z remontem DK: holowanie DA20 na zaciągniętym hamulcu oraz wieczorne holowanie, podczas którego nastąpiło niekontrolowane przechylenie samolotu DA20 i jego uszkodzenie.

Z codziennych obserwacji wynika, że często piloci niedostatecznie skupiają się na czynnościach na ziemi, a jest ich sporo „do ogarnięcia”. Można zaobserwować:

- nieuważne kołowanie w pobliżu innych sp – przypominamy, że kołowanie samolotem kończymy przed linią asfaltu na płycie przedhangarowej Salt,
- nie odłączenie wozidła od sp gotowego do uruchomienia,
- niewłaściwe przemieszczanie sp, grożące uszkodzeniem śmigła lub statków stojących obok,
- Pokładowy Dziennik Techniczny nie zabrany na lot – to może (nie musi) oznaczać, że dowódca sp nie wykonał i nie poświadczył PFI. Jest również związane z ryzykiem „przyłapania” PIC-a w przypadku kontroli władz lotniczych na lotnisku etapowym/docelowym,
- odkładanie różnych przedmiotów na tablicy przyrządów DA20, przykładowo słuchawek lotniczych, czego nie należy robić przede wszystkim z powodu możliwości rozmagnesowania busoli magnetycznej.

Niektóre z tych przypadków mogły skończyć się znacznie gorzej, niż się skończyły. Nie lekceważymy sygnałów ostrzegawczych, dlatego wspominamy o pojawiających się przypadkach.

AP

Tegoroczny test Emergency Response Plan

Tegoroczny test reagowania kryzysowego odbył się dnia 22.05.2019 r. Testowana była reakcja załogi samolotu, tj. Instruktor i uczeń przeglądających samolot przed lotem szkolnym, na nietypowe przedmioty na pokładzie samolotu. Na pewno niepokojąca była kartka papieru włożona do teczki Pokładowego Dziennika Technicznego z pogrózką na temat możliwości „wylencenia w powietrze” oraz „wielkiego BUUUM”.

Dodatkowo kartka zastąpiła arkusz MS-a, który jest jednym z ważniejszych dokumentów do weryfikacji przed każdą operacją lotniczą. Stąd wiadomo, że podczas PFI załoganci mieli zamiar sprawdzić ograniczenia, które na nim widnieją w celu uzupełnienia PDT przed lotem, co jest właściwym postępowaniem.

Reakcja Instruktor na „emergency” była właściwa, bo przekazał informację do Kierownika Odpowiedzialnego Salt, który w przypadku rzeczywistego (nie symulowanego) zagrożenia uruchomiłby dalszy ciąg wydarzeń: powiadomienie służb ratowniczych MPL o zagrożeniu bombowym i ewentualnie PKBWL. Choć nie podajemy tutaj nazwiska Instruktor, który został poddany testowi, to dziękujemy mu za dobrą reakcję!

AP