

KRONIKA SMS

NR 8/2019

Bez nieporozumień w powietrzu

Nie ma wątpliwości, że poprawna, zrozumiała komunikacja lotnicza jest elementem zachowania bezpieczeństwa. W przebiegu zdarzeń lotniczych Salt nierzadko pojawiają się wątki nieporozumień komunikacyjnych. Tym samym potwierdza się, że przypomnienie o stosowaniu prostych zasad wymiany informacji w powietrzu ma sens i nie należy przybierać postawy „znowu ten temat, przecież wszystko wiadomo”.

Każdy pilot zna trzy podstawowe czynności wykonywane podczas każdego lotu. Są nimi, w odpowiedniej kolejności: Aviate (pilotaż), Navigate (nawigacja) i Communicate (korespondencja radiowa). Każdą z wyżej wymienionych czynności należy doskonalić i usprawniać, a komunikacja, mimo, iż wymieniona na ostatnim miejscu, nie może być zaniebywana. Poniżej przedstawiono najczęściej spotykane błędy w korespondencji, które pojawiają się podczas wykonywania lotów w przestrzeni kontrolowanej.

Jakość nadawanej i odbieranej depeszy zaczyna się już od zajęcia miejsca w kabinie statku powietrznego. Należy prawidłowo podłączyć słuchawki i odpowiednio ustawić mikrofon. Jest to ważne, ponieważ zbyt mała odległość ust od mikrofonu może doprowadzić do tworzenia się szumów, wywołanych oddychaniem, a zbyt duża - do zaniku nadawanej depeszy.

Każdy użytkownik statku powietrznego musi być zaznajomiony z techniką obsługi mikrofonu i radiostacji lotniczej. Przed rozpoczęciem nadawania należy wcisnąć przycisk do oporu i trzymać go, aż do zakończenia wypowiedzi. Tylko w ten sposób całość depeszy zostanie przekazana do adresata. Bardzo niebezpiecznym zjawiskiem jest zablokowanie się przycisku nadawania. Obowiązkiem pilota jest upewnienie się, że po przekazaniu wiadomości nadawanie zostało zakończone (zgaśnięcie TX na wyświetlaczu radiowym).

Równie istotne jest używanie odpowiedniego tempa i tonu głosu. Należy stosować ton zwykłej rozmowy, a głośność utrzymywać na stałym poziomie. Przede wszystkim powinno mówić się spokojnie i wyraźnie, utrzymując równe tempo mówienia. Jeżeli wiadomo, że część nadawanej depeszy będzie zapisywana przez odbiorcę, to należy przekazać ją wolniej (wartości liczbowe podaje się po krótkiej przerwie, aby ułatwić ich zrozumienie).

Powinno unikać się stosowania dźwięków niezdecydowania, typu: „eeee” „yyyy”. Aby temu zapobiec, przede wszystkim trzeba wiedzieć, CO chce się przekazać. Dlatego warto przemyśleć i ułożyć treść komunikatu w głowie, a dopiero potem nacisnąć przycisk nadawania.

Przy pierwszym kontakcie z ATC (i z każdym innym organem) należy przeprowadzić nasłuch na danej częstotliwości, aby nie zakłócić innej korespondencji. Szczególną uwagę powinno się zwrócić, gdy wydawane są zezwolenia na lądowanie, start i lot. W wyżej wymienionych przypadkach przerywanie korespondencji jest zabronione; wyjątek stanowią sytuacje zagrożenia statku powietrznego.

Na lotnisku w Modlinie służbą wydającą zezwolenie na lot oraz informację meteorologiczną jest DELIVERY. Przy pierwszym kontakcie podajemy swoje pełne znaki rejestracyjne i zamiary (tylko służby ATS mogą skrócić znak wywoławczy statku powietrznego). Każdą instrukcję i zezwolenie należy powtórzyć tak, jak została nadana od służby ruchu lotniczego. Szczególną uwagę należy zwracać na zezwolenie na lot i każde zezwolenie związane z operacją na pasie (start, lądowanie, zajęcie, przecięcie, itd.) – tu bardzo ważny jest pełen i prawidłowy readback ze strony pilota.

Ważne (wybrane) uwagi i zasady obowiązujące w korespondencji:

1. Zezwolenie na lot nie jest równoznaczne z zezwoleniem na start.
2. Zezwolenie na zajęcie pasa nie jest równoznaczne ze zezwoleniem na start.
3. Zezwolenie na wlot w przestrzeń kontrolowaną posiada granicę zezwolenia, którym zazwyczaj jest punkt VFR. Uzyskanie takiego zezwolenia nie upoważnia do wejścia w krąg lub przecięcia centralnej osi pasa.
4. Gdy zostało wydane zezwolenie na lądowanie w dowolnej pozycji na kręgu i nie nakazano zgłoszenia prostej, meldunek na tej pozycji jest zbędny.
5. Zawsze powtarzamy każdą informację i instrukcję zawierającą pas w użyciu, zmianę wysokości, punktu, częstotliwości czy QNH.
6. Informacja o ruchu jest tylko informacją i nie trzeba jej powtarzać, tylko poinformować służby ATC o jej przyjęciu.
7. Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (Zezwolenie ATC) musi być obligatoryjnie powtórzone w całości, w takiej samej formie, w jakiej zostało nadane.

8. Przy pierwszym kontakcie ze Służbą Informacji Powietrznej FIS, nie należy podawać całej informacji o swoim locie, a jedynie się z nią przywitać. Wynika to z tego, że ze względu obszerną powierzchnię rejonu ich odpowiedzialności, możemy przerwać transmisję innej załogi, której my nie słyszymy przez zbyt dużą odległość. Do służb działającym na małym obszarze, takich jak CTR, ATZ, możemy nadawać od razu całą informację.

Na lotnisku w Modlinie korespondencję radiową prowadzimy w języku polskim i angielskim. Każdy czynny pilot powinien posiadać znajomość obowiązujących dokumentów frazeologii lotniczej:

- Załącznik 10 ICAO - łączność lotnicza – tom II Procedury telekomunikacyjne;
- Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM, Doc 4444) Rozdział 12 Frazeologia;
- Doc 9432 – Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej.

Na koniec warto podkreślić, iż w eterze bardzo ważna jest dyscyplina. W natłoku wiadomości podstawową zasadą jest umiejętność selektywnego słuchania, która rozwija się w świadomości pilota wraz z doświadczeniem. Wychwytywanie wiadomości, które dotyczą naszego statku powietrznego, na początku jest trudne, lecz z biegiem czasu staje się coraz łatwiejsze.

Początkujący piloci nie mogą bać się prowadzenia korespondencji, ponieważ „Ci z drugiej strony radia” wręcz starają się pomóc im stawiać pierwsze kroki w cywilnym lotnictwie.

Bardziej doświadczonych pilotów oraz instruktorów nie powinna zwodzić rutyna i pewność siebie. Finalnie wszystkim chodzi o to samo - abyśmy latali bezpiecznie.

Karol Mazur – FI/GI, kontroler lotniczy

Budowa nalotu i szkolenie na Cessnie 150

Od kilku tygodni samolot Cessna 150 jest gotowy do użycia do budowy nalotu (najmu) oraz do szkolenia uczniów ATO Salt.

Prawdą jest, że na Cessnie 150 wyszkoliły się całe pokolenia pilotów w Polsce i na świecie. Jednak trzeba mieć w świadomości również specyfikę i ewentualne ograniczenia tego statku powietrznego.

Właśnie ze względu na ograniczenia związane z MTOM, wyważeniem i osiągamy samolotu, użytkowanie C150 w lotach szkolnych i generalnie w lotach dual powinno być uzależnione od oceny: ciężaru paliwa i załogi, warunków pogodowych, trasy lotu i zadania szkolnego.

Biorąc pod uwagę wyliczenia mass & balance i wynikający z tej



kalkulacji zasięg C150, może okazać się, że aby nie przekroczyć maksymalnej masy do startu sp, trzeba będzie zatankować samolot mniejszą ilością paliwa, zmodyfikować trasę lotu lub zaplanować dodatkowe tankowanie poza EPMO. W skrajnych przypadkach uzasadnione jest zaferowanie uczniowi lub najemcy alternatywnego sp, czyli DA20 - takie są zalecenia ze strony HT ATO Salt.

Aktualny arkusz ważenia samolotu C150, niezbędny do obliczeń mass & balance, jest w teczce na pokładzie sp. Instrukcja Użytkowania w Locie również znajduje się na pokładzie sp, a dodatkowo jest zamieszczona w AIRBAZIE na www.salt.aero.

AP

