

KRONIKA SMS

NR 1/2020

ZAPALENIE PALIWA POD SP-KWH

Zdarzenie to miało miejsce dnia 17 stycznia 2020 r. przed lotem szkolnym PPL A, na płycie GA4, przed wykołowaniem na DK, podczas uruchamiania silnika samolotu DA20 SP-KWH. Po kilku pierwszych nieudanych cyklach rozrusznika silnik nie podejmował pracy. Za każdą próbą był zwiększany czas zalania, toteż pod samolotem utworzyła się plama paliwa.

Przy kolejnej próbie uruchomienia silnika ogień z rury wydechowej zapalił płamę. Ogień zauważyły inne osoby, przebywające na płycie przedhangarowej i pobiegły do SP-KWH dając sygnały alarmujące. Jeden z pilotów pobiegł po gaśnicę. Równocześnie Instruktor siedzący w SP-KWH zauważył jasny dym lecący spod samolotu. FI i uczeń szybko opuścili samolot. DA20 przepchnięto znad palącej się plamy. Nie było potrzeby użycia gaśnicy a plama szybko się dopaliła. Samolot obejrzano; kadłub nie został nawet okopcony.

FI przesłał relację ze zdarzenia do systemu dobrowolnego raportowania Salt, po czym zostało ono zgłoszone do CBZ. PKBWL zaklasyfikowała zdarzenie jako incydent.

Incydent skończył się dobrze dzięki szybkiej reakcji obecnych na płycie osób. Jakie wnioski można wyciągnąć? Na pewno w sytuacji trudności z odpaleniem silnika DA20 dobrze jest mieć obserwatora na zewnątrz samolotu, jednak z oczywistych powodów nie w każdej sytuacji można na to liczyć. Najbardziej skutecznym środkiem zapobiegawczym byłoby opanowanie sztuki odpalania samolotu za pierwszym razem, ale różnie bywa... Dobrze wiedzieć, że:

- w temperaturach poniżej +5 st. C trzeba stosować wstępne podgrzanie silnika DA20,
- im silnik zimniejszy, tym więcej potrzebuje paliwa do uruchomienia, jednak już po drugim zalaniu zachodzi możliwość jego przelania. Dlatego przed następną próbą należy otworzyć kabinę i upewnić się, że paliwo nie wylewa się drenem pod samolot, oraz zwrócić uwagę czy nie pojawiają się zapłony paliwa w układzie wydechowym (słyszane jako „strzały”) lub płomienie podczas kręcenia rozrusznikiem.
- jeśli nadal nie ma skutku, aby uruchomić samolot bez uszczerbku dla rozrusznika i akumulatora trzeba odczekać chwilę, aż nadmiar paliwa odparuje i ostygnie rozrusznik. Wtedy podjąć próbę uruchomienia silnika z włączoną pompą paliwa ale z mieszanką w pozycji **/odcięta/** a w chwili, kiedy silnik zaczyna pracować należy przestawić dźwignię składu mieszanki w pozycję **/pełna bogata/**.
- w razie niepowodzenia, przerwać dalsze próby i skorzystać z pomocy kogoś z większym doświadczeniem.

AP

PUNKT UNIFORM ZAMIAST INDIA

18 stycznia, w trakcie lotu pilota - najemcy z licencją PPL (A) na DA20 SP-KPX, podczas wykonywania kręgów w warunkach VFR Spec, przy jednym z kolejnych kręgów wykonywanych z pasa 26, pilot otrzymał komunikat z Wieży EPMO, aby przelecieć nad punkt India. Pilot powtórzył poprawnie komunikat, lecz zamiast na India, poleciał na punkt Uniform. W trakcie dolotu do Uniform Kontroler z wieży zwrócił pilotowi uwagę, iż leci na Uniform, zamiast na India. Pilot ustalił z Wieżą, że w tej sytuacji będzie kontynuował lot na Uniform i następnie nad punkt Victor, gdzie się zgłosi i będzie oczekiwał na pozwolenie na powrót do Uniform i wejście w krąg do pasa 26. Wykonał lot nad Victor, zgłosił się do ATC i otrzymał dyspozycję oczekiwania nad Victor. Po kilku minutach oczekiwania nad Victor, uzyskał zgodę na powrót do Uniform i wejście w krąg do 26.

Pilot Najemca DA20 zgłosił opis tej sytuacji do SMS Salt, następnie została ona zgłoszona do CBZ i uznana za zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo.

Całą sytuację trzeba uznać za pomyłkę spowodowaną rozproszeniem uwagi pilota w momencie wykonywania pierwszego zakrętu w kręgu, jak uznał sam najemca. Nie było innych odstępstw od procedur. Przed lotem dnia 18.01 pilot najemca został sprawdzony przez Instruktor Salt w związku z kilkumiesięczną przerwą w lataniu. O wprowadzeniu warunków VFR spec pilot SP-KPX został poinformowany przez ATC w trakcie lotu i warunki te zaakceptował (BKN011). Poza tym pomyłka pilota została szybko zauważona przez Wieżę, toteż cały czas odbywała się komunikacja w celu opanowania sytuacji.

AP

LĄDOWANIE ŚMIGŁOWCA BELL 407 NA STANOWISKU 51

„28 listopada 2019 r. około godziny 08:35 UTC śmigłowiec Bell 407 o znakach SP-VOL, wykonujący operację prywatną, przyziemił na stanowisku 51, które przeznaczone jest tylko dla statków powietrznych typu R44.” – raport tej treści został zgłoszony do Centralnej Bazy Zgłoszeń przez służby Portu Lotniczego Modlin, zaś Salt został powiadomiony o jego przesłaniu.

Faktycznie, tego dnia śmigłowiec Bell 407 wylądował na stanowisku 51, podczas gdy wielkość i parametry stanowiska 51 pozwalają na wykorzystywanie go przez śmigłowce o parametrach nie większych niż Robinson R44 (lub mniejszych). Mówiąc o parametrach zastosowanie mają głównie - w przypadku dróg kołowania w locie - długość całkowita oraz średnica wirnika śmigłowca.

W AIP Polska (AIRAC AMDT 218) znajduje się mapa EPMO, gdzie w legendzie zostały umieszczone typy statków powietrznych które mogą korzystać ze stanowisk na płytach: 1, GA2, GA4. W przypadku stanowiska 51 jest to typ R44.

Z racji tego, że wspomniane powyżej parametry są jednakowe dla R44 i R66, zgłosiliśmy do MPL Modlin potrzebę uwzględnienia śmigłowca R66 jako dopuszczalnego dla stanowiska 51 i oczekujemy na formalne odniesienie się do tej propozycji. Inne, większe typy śmigłowców mogą operować na/z płyty GA4, jednak do pilota SP należy każdorazowa ocena, czy lądowanie na niej jest możliwe i bezpieczne.

Osoba przyjmująca informację o planowanym przylocie statku powietrznego nie mieszczącego się w dopuszczalnych dla stanowiska 51 parametrach ma obowiązek uprzedniego poinformowania o tych zasadach przylatujące załogi śmigłowców, w tym przestrzec przed pomysłem lądowania na asfaltowej drodze technicznej.

Nasze procedury naziemne zostały przy tej okazji zaktualizowane. Poniżej są przytoczone odnośne punkty z ZASAD OPERACJI NAZIEMNYCH SP W HANGARACH I NA PŁYCI PRZEDHANGAROWEJ SALT:

1. Śmigłowce startują i lądują na wyznaczonym stanowisku 51.
2. Wirnik śmigłowca generalnie należy uruchamiać na stanowisku 51. Dopuszczalne jest również uruchamianie wirnika na płycie GA 4, tam gdzie uruchamiane są samoloty i przeprowadzane próby techniczne.
3. Stanowisko 51 może być wykorzystywane wyłącznie przez śmigłowce typu Robinson R44 oraz śmigłowce o mniejszej/równej długości całkowitej i mniejszej/równej średnicy wirnika. Pozostałe typy śmigłowców (tj. o większych od R44 parametrach) mogą lądować na płycie GA 4, z uwzględnieniem punktu VII.4.
4. Lądowanie na płycie GA 4 może być wykonane pod warunkiem, że pilot uprzednio dokona oceny sytuacji na płycie i uzna, że operację lądowania może wykonać w sposób bezpieczny.
5. Nie należy blokować miejsca na stanowisku 51 po zakończeniu lotu i wylądowaniu śmigłowca, jeśli potrzeba operacyjna tego nie uzasadnia. Każdorazowo należy ocenić czy zholować śmigłowiec ze stanowiska 51 aby umożliwić skorzystanie z niego kolejnym pilotom czy można pozostawić śmigłowiec.
6. Śmigłowiec po locie należy zabezpieczyć, zamykając go na klucz (w przypadku pozostawienia na noc poza hangarem) oraz ewentualnie zabezpieczyć łopaty pokrowcem, na wypadek pogorszenia warunków atmosferycznych.
7. Powyższe informacje dot. reguł wykorzystania stanowiska 51 i płyty GA4 należy przekazać pilotom spoza Salt (klienci stacji obsługi, inni sporadyczni klienci i goście, itp.) przed przylotem śmigłowca. Obowiązek ten spoczywa na osobie, z którą była uzgadniana dana operacja.

Aktualne ZASADY OPERACJI NAZIEMNYCH SP W HANGARACH I NA PŁYCI PRZEDHANGAROWEJ SALT zamieszczamy też na naszej stronie internetowej www.salt.aero/AIRBAZA.

AP

WOLONTARIAT - CZEMU NIE?

To może być bardzo ciekawe doświadczenie: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o. poszukuje Wolontariuszy do wsparcia psychologicznego podczas wdrożenia Planu Reagowania Kryzysowego Portu Lotniczego Warszawa-Modlin (ERAP). Zadaniem Wolontariuszy będzie udzielenie wsparcia psychologicznego i pomocy pasażerom jak również ich rodzinom oraz pomoc techniczno-organizacyjna w czasie akcji ERAP. Wolontariuszem może zostać każdy pełnoletni pracownik zatrudniony przez organizację lub służby wykonujące swoje zadania na lotnisku Warszawa Modlin. Wolontariusz powinien posiadać ważną czasową kartę identyfikacyjną z dostępem do strefy zastrzeżonej lotniska.

Termin ćwiczeń ERAP nie został jeszcze ustalony. Na razie MPL zbiera grupę Wolontariuszy, chętnych do wzięcia udziału w akcji. Jak tylko odpowiednia grupa Wolontariuszy zostanie zebrana, MPL przekaze im informacje na temat szkoleń przygotowujących do działania w sytuacji kryzysowej. Szkolenia będą prowadzone przez psychologa.

Chętni mogą zgłaszać się do końca lutego 2020 r. za pomocą adresu mailowego: j.cieslak@modlinairport.pl, podając imię, nazwisko, nazwę instytucji oraz nr telefonu komórkowego.

AP