

KRONIKA SMS

NR 2/2020

Znane, stosowane, skuteczne

Dziś przypomnimy sobie niektóre z zaleceń bezpieczeństwa, sformułowanych w rejestrze zagrożeń Salt. Zalecenia te są jednocześnie sposobami w jaki nasza firma zdecydowała się ograniczać własne ryzyka zidentyfikowane w procesie identyfikacji zagrożeń.

Dlaczego wartość tych właśnie zaleceń jest istotna dla zachowania bezpieczeństwa w Salt? Bo sami je określiliśmy, a tym samym zdecydowaliśmy, że będą odpowiednimi środkami do zastosowania w naszej rzeczywistości, że po prostu będą skuteczne. Dlatego musimy znać poniższe zalecenia. Jeśli ktoś chciałby dodać od siebie uwagi i pomysły na poprawę trafności środków ograniczania ryzyka, podejmowanych przez naszą organizację, to jest ku temu okazja. Każda sugestia będzie wzięta pod uwagę.

Niekiedy ograniczanie ryzyka odnosi się do przeciwdziałania przyczynom zagrożeń, a czasem do łagodzenia ich skutków. Czasami obniżone zostaje prawdopodobieństwo a czasami dotkliwość, czy innymi słowami szkodliwość ryzyka.



I tak, ograniczanie ilości przypadków **nieporozumień w komunikacji prowadzonej z ATC** polega na stale prowadzonym procesie uświadamiania i przypominania, iż w przypadku jakiegokolwiek wątpliwości w rozumieniu komunikatu ATC należy ponownie pytać lub prosić o powtórzenie, a nie domyślać się treści komunikatu. M.in. w tym celu umieszczamy opisy zdarzeń lotniczych w tym biuletynie, a zdarzeń z wątkiem niezrozumienia komunikatu służby zarządzania czy innych nieporozumień jest sporo.

W jaki sposób należy ograniczać ryzyko **utraty łączności w locie**?

Poza oczywistymi rzeczami, jak sprawdzenie prawidłowego funkcjonowania radia przed lotem, robimy to odświeżając znajomość procedur obowiązujących w wypadku utraty łączności na każdym lotnisku i w przestrzeni. Przewidując możliwość wystąpienia utraty łączności oraz stosując środki ostrożności na ten wypadek: zabranie radia lub telefonu komórkowego na lot, wcześniejsze zapisanie numerów telefonów odpowiednich służb zarządzających przestrzenią powietrzną (w zależności od trasy lotu). A kiedy utrata łączności nastąpiła w początkowej fazie lotu, zalecany jest powrót na lotnisko startu.

Co jeśli nastąpiła **utrata orientacji w locie VFR** ?

Przeciwdziałanie to przede wszystkim:

- uważna nawigacja, nawet podczas rutynowych lotów w rejonie lotnisk z których operujemy,
- nie wykonywanie lotów niezgodnie z opublikowanymi trasami, wydanym zezwoleniem bądź z naruszeniem przestrzeni klasy D w przypadku gdy lot planowany był w klasie G,

A jeśli już to nastąpi i nie damy rady odnaleźć się samodzielnie? Prosimy o pomoc ATC lub FIS poza CTR-em.

Ostatnio nierzadko jako firma doświadczamy **runway excursion** na lotnisku w Modlinie. Jak temu zapobiegamy?

Po dwóch wypadnięciach z pasa na EPMO w 2018 r. HT ATO podkreślił istotność rzetelnej weryfikacji umiejętności uczniów przed dopuszczeniem do lotów samodzielnych i zalecił, aby w przypadku, gdy precyzja wykonywanych manewrów jest niewystarczająca, szczególnie gdy uczeń nie jest w stanie utrzymać centralnej podczas lądowania lub operacji touch and go, jego szkolenie należy bezwzględnie przedłużyć aż do czasu osiągnięcia wymaganej sprawności. W odniesieniu do najemców sp – staramy się przygotować ich jak najlepiej przed wynajmem statku powietrznego. Przypadki, które wystąpiły w Salt oraz ich przyczyny są zawsze omawiane na spotkaniach instruktorskich oraz w biuletynie bezpieczeństwa. Niestety dotkliwość zdarzeń, których efektem jest RE jest zazwyczaj duża...

Oślepienie pilota laserem nie występuje w Salt bardzo często, ale jest potencjalnie bardzo niebezpieczne, dlatego w przypadku zaobserwowania światła lasera podczas lotu nie należy kontynuować lotu w kierunku lasera, nie spoglądać w kierunku źródła i zgłosić zdarzenie do służb ATC/FIS. Być może uzasadnione będzie wcześniejsze zakończenie lotu.

Zderzenie z ptakiem to kolejne z zestawu zdarzeń, które są codziennością lotnictwa. Jak sobie z tym radzimy? Na lotnisku EP MO jest ochrona przed ptakami (odstraszanie dźwiękowe, sokolnik). Na codzień zalecana jest wzmożona uwaga pilota podczas lotu, dostosowanie wysokości lotu, omijanie terenów skupisk ptaków i stad ptaków.



Idąc dalej, co robimy, aby złagodzić ryzyko związane z zaplanowaniem **niewłaściwej ilości paliwa na lot**? Dotyczy ono głównie najemców statków powietrznych, gdyż SPO i ATO mają i stosują własne procedury.

Podwyższamy świadomość naszych najemców w tym zakresie. Sprawdzamy umiejętności pilotów wynajmujących sp od SALT po raz pierwszy (lot sprawdzający) oraz po przerwie w lotach. Generalnie obecnie regułą jest uzależnienie wykonania lotu sprawdzającego od poziomu nalotu i daty wykonania ostatniego lotu, zgodnie z wytycznymi przyjętymi w Salt w styczniu 2019 r.

Przemęczenie pilota jako element stanowiący zagrożenie dla lotnictwa to trudny temat, gdyż ocena własnej formy jest wysoce indywidualną sprawą. Niewiele można zrobić ponad to: podnoszenie świadomości pilotów poprzez uwzględnienie kwestii zmęczenia w szkoleniach CRM w operacjach specjalistycznych SPO, uwzględnianie w tematyce spotkań instruktorskich lub przypomnianie w innej formie. Oczywiście zalecamy nie podejmowanie operacji w razie stwierdzenia nadmiernego przemęczenia organizmu, odwodnienia oraz nie wykonywanie lotów samodzielnych ATO w temp. 28 st. i powyżej. Konieczne jest oczywiście stosowanie norm dot. czasu pracy i wypoczynku. Ponadto zawsze jest możliwy krótki wypoczynek w razie stwierdzenia niedyspozycji wynikającej z przemęczenia – już niejeden pilot uciął odświeżającą drzemkę w pokoju KO. W żadnym przypadku nie należy bagatelizować przemęczenia organizmu, intuicyjnie wiemy, jak duży ma ono wpływ na bezpieczeństwo.



Niedopasowanie ucznia i instruktora – czy takie zagrożenie rzeczywiście występuje? Tak, a skutkiem może być nieefektywny proces nauczania, spowodowany przez niechęć, brak porozumienia, stres, brak synergii, itp. Owszem, zdarzały się u nas prośby ze strony uczniów o zmianę instruktora i były uwzględniane. Zapis na temat możliwości zmiany Instruktora jest zawarty w Regulaminie ATO, będącym załącznikiem do umowy na

szkolenie, podpisywanym przez uczestnika szkolenia. Obecnie w Salt mamy zasadę, że szkolenie prowadzone jest przez kilku FI jednocześnie, co również zdecydowanie minimalizuje szkodliwość tego zjawiska.

No właśnie, mamy też inne ryzyko - **niezrozumienie poleceń instruktora** przez ucznia, które może być groźne zarówno podczas lotu jak i na ziemi (przypomnijmy choćby zdarzenie holowania samolotu DA20 na zaciągniętych hamulcach).

Aby temu zjawisku skutecznie zapobiegać, Instruktor zawsze musi zachowywać czujność oraz stosować zasadę ograniczonego zaufania, co jest zresztą wpisane w działanie każdego instruktora. Ważne jest aby omawiać szczegółowo bieżące zadanie lotu podczas odprawy przedlotowej. Dodatkowo dobrze służy znajomość i stosowanie standardowych procedur operacyjnych, które wprowadziliśmy w ATO.

I na koniec: **raportowanie usterek statków powietrznych**, gdyż w ramach prewencji nie przepuszczamy żadnej okazji, aby przypomnieć, że należy stosować istniejącą Procedurę dot. zgłaszania usterek. Wpisanie przez PIC opisu zaobserwowanej niesprawności do rubryki Pokładowego Dziennika Technicznego powoduje dalsze skutki i jest jedynym rekomendowanym sposobem reakcji. Prezentacja nt. poprawnego wypełniania PDT została zamieszczona w internecie na www.salt.aero, do wykorzystania przez uczniów ATO, pilotów najemców, instruktorów i załogi SPO.

Znajmy i stosujmy te zalecenia, chciałoby się powiedzieć, a skuteczność naszych działań wyniknie sama. Tylko wtedy możliwe są ich korekty.

AP