

KRONIKA SMS

NR 3/2020

Lądowanie SP-KPX w Szymanach

Pomyłka w wyborze kierunku podejścia do lądowania na lotnisku EPSY w Szymanach zdarzyła się Pilotowi Najemcy w ostatnich dniach lutego br.

Dnia 26.02.2020 Pilot Najemca samolotu DA20 podczas lotu, zaplanowanego po trasie Modlin - Szymany - Grądy - Modlin pomylił kierunek pasa do lądowania na EPSY.

Wbrew poleceniom kontrolera, który dał zezwolenie na wejście w prawy krąg do pasa 19 oraz polecenie zgłoszenia prostej na lotnisku w Szymanach, Pilot Najemca wykonał podejście do przeciwnego kierunku pasa, czyli 01. Zgłosił prosta, a nad progiem pasa kontroler poinformował go o podejściu do pasa z niewłaściwego kierunku.

Pozyskane zostały dalsze wyjaśnienia od Pilota Najemcy: podczas dolotu do CTR EPSY pilot skontaktował się z „Mazury wieża” oraz podał swoją pozycję - 2 mile na południe od punktu Bravo. Zaplanowana przez Najemcę trasa zakładała lot po punktach Bravo, Whiskey, konwojer w Szymanach, a następnie odlot przez punkt Echo, Zulu i dalszy lot do Grądów. PIC miał przygotowaną trasę wg standardowej procedury dolotowej, jednak z powodu pustego CTR-u, Wieża dała mu zezwolenie na lot po prostej do lotniska, nie wyżej niż 2000 stóp. Po zgłoszeniu widoczności lotniska PIC dostał zezwolenie na wejście w prawy krąg do pasa 19 oraz polecenie zgłoszenia prostej. Niestety, wbrew poleceniom ATC, od pozycji „z wiatrem”, PIC zaczął budować krąg do przeciwnego pasa, czyli 01.

Ponieważ w tym czasie nie było innego ruchu lotniczego, Pilot Najemca wykonał touch&go, po czym kontynuował swój lot bezpośrednio do Grądów. Następnie powrócił bez dalszych zakłóceń na lotnisko EPMO.

Pilot Najemca przyznał, że brak mu pewności poruszania się i komunikowania w przestrzeni kontrolowanej. Był to zresztą jeden z powodów wybrania naszej organizacji lotniczej, zlokalizowanej na terenie lotniska kontrolowanego. Podczas przygotowania do najmu i lotu sprawdzającego przed najmem, PIC przekazywał instruktorom Salt tę potrzebę, dlatego podczas lotu była ćwiczona wspólnie frazeologia lotnicza a FI(A) korygowali niedociągnięcia pilota w tym zakresie. Procedury związane z przygotowaniem najemcy do najmu DA20 były więc zachowane.

Za bezpośrednie przyczyny opisywanego incydentu można uznać błąd w wyborze kierunku pasa spowodowany niewłaściwą interpretacją polecenia ATC dot. pozycji „z wiatrem” oraz konieczność zmodyfikowania planów w związku ze skrótem zaoferowanym przez kontrolera, tzn. lot w CTR po linii prostej do lotniska, zamiast standardowej procedury dolotowej, na co PIC nie był przygotowany oraz to, że był to jego pierwszy lot na lotnisko EPSY.

Niezmiennie przypominamy, że ponowne zapytanie ATC o treść polecenia jest najlepszym wyjściem w przypadku wątpliwości w interpretacji wydanego polecenia; ta zasada powala uniknąć wielu pomyłek w powietrzu.

AP

Problemy z napędem DA20 SP-KWH

Dnia 10.03.2020 r. miał miejsce incydent na locie szkolnym dual. W trakcie rozbiegu w manewrze touch&go, podczas zwiększania obrotów, silnik samolotu DA20 SP-KWH nie przeszedł płynnie z biegu jałowego na zakres obrotów startowych, podobnie jak ma to miejsce przy przechłodzonych głowicach. Mimo wszystko samolot oderwał się od ziemi, silnik pracował normalnie, z normalną mocą, więc FI(A) uznał, że nie było potrzeby przerywania startu. Ponieważ jednak przechłodzenia głowic nie było, FI postanowił wylądować i sprawdzić silnik na ziemi.

Podczas próby na ziemi zwiększenie obrotów spowodowało chwilowy efekt podobny do wyłączenia silnika, a potem normalny wzrost. FI dokonał wpisu do PDT: „w ostatnim locie podczas dodawania obrotów przy konwojerze silnik „zakrzuszył się”, potem wszedł na obroty i pracował normalnie. Przed zgłoszeniem silnika próba dodania obrotów - ten sam rezultat: najpierw obroty spadły, potem wzrosły” a następnie zgłosił informację do systemu sms.

Samolot został usprawniony poprzez dokręcenie poluzowanej nakrętki przewodu wtryskiwacza paliwa na trzecim cylindrze silnika.

W związku z tym incydem Kierownik Szkolenia (HT) ATO Salt przypomniał zalecenie, iż w sytuacji stwierdzenia problemów z napędem należy od razu przerwać wykonywaną operację, tym bardziej kiedy pozwala na to długość pasa startowego, tak jak na EPMO.

AP