

KRONIKA SMS

NR 7/2020

Nowy śmigłowiec Salt na znanych znakach



W naszej flocie pojawił się kolejny śmigłowiec Robinson R44.

Na belce ogonowej nosi on – nieprzypadkowo – znaki SP-SVW, które już kiedyś były oznaczeniami innego śmigłowca Salt a teraz zostały wykorzystane po raz drugi.

Śmigłowiec liczy sobie 166 miesięcy, jako że wyprodukowany został we wrześniu 2006 roku.

Statek powietrzny, jak widać, kolorystyką wpisuje się idealnie we flotę pozostałych firmowych śmigłowców. Obecnie w Salt jest używany do szkolenia, a za chwilę również do lotów w operacjach specjalistycznych SPO i SPO HR.

SP-KWH – błędne wskazania paliwomierza

W dniu 14.07.br pilot-najemca z licencją PPL(A) lecąc samolotem DA20 SP-KWH po trasie (zaplanowana była trasa po punktach EPMO-Mława - Jednoróżec - Ostrołęka – Zambrów - Wyszów – EPMO), w trakcie rutynowej kontroli poziomu paliwa zaobserwował gwałtowny spadek wskazówki paliwomierza w dół skali, zaś chwilę później wskazówka wróciła do pierwotnego położenia na ok. 3/4 zbiornika. PIC podjął decyzję o powrocie do Modlina i zgłosił to do informatora FIS Olsztyn. W trakcie drogi powrotnej do Modlina ciśnienie paliwa nie spadało, utrzymywało się powyżej minimalnej wartości opisanej w AFM (3.5PSI), w związku z tym PIC wyeliminował możliwość ewentualnego wycieku. Z kolei wskazówka paliwomierza co jakiś czas zmieniała swoje położenie względem skali i kilka razy spadała do poziomu zero.

Według dalszej relacji pilota najemcy, DA20 wylądował normalnie na lotnisku w Grądach. Po lądowaniu pilot sprawdził stan paliwa z użyciem pokładowego miernika paliwa. Stwierdził ponad połowę zbiornika. Taką samą ilość na ziemi wskazywał paliwomierz. PIC uznał, że paliwomierz mógł pokazywać różne poziomy paliwa z powodu turbulencji, jakie miały miejsce podczas przelotu. Wykonał przegląd sp przed lotem oraz przeleciał najkrótszą trasą do Modlina. W trakcie lotu powrotnego paliwomierz ponownie nie działał poprawnie, zwłaszcza w ciągu lotu w turbulencji, ale także poza nią.

Pilot najemca DA20 odnotował usterkę w Pokładowym Dzienniku Technicznym samolotu SP-KWH. Niesprawność została odpisana w PDT przez mechanika: „naprawiono przewód zasilania wskaźnika paliwa”.

Lądowanie w Modlinie przebiegło bez żadnych komplikacji. Pilot najemca przekazał informację do systemu SMS Salt, zaś PKBWL sklasyfikowała zdarzenie jako incydent, bez badania, bez nadzoru.

Spadek ciśnienia oleju na DA20

Dnia 19.07.2020 r. Pilot najemca samolotu DA20 SP-KWH planował lot po trasie EPNCC EPNCB EPMOJ EPWAZ EPWAN EPWAK EPWAN EPWAZ EPMOJ EPMOU.

Przed odlotem z EPMO uruchomienie, kołowanie i próba silnika poszły sprawnie. Po próbie silnika w punkcie oczekiwania przed pasem 08 SP-KWH oczekiwał ok 2-3 minuty na lądowanie innego samolotu, po czym zajął pas i wystartował.

Wkrótce po starcie z EPMO, na granicy CTR w kierunku Serocka, PIC zauważył obniżenie poziomu ciśnienia oleju. Podjął decyzję o niekontynuowaniu lotu i powrocie na lotnisko startu. Lądowanie na pasie w użyciu 08 nastąpiło ok. 15.50 LT i przebiegło bezproblemowo.

O niesprawności samolotu został powiadomiony Szef CAMO Salt, który zlecił inspekcję SP-KWH. Stwierdzono przepalenie oleju silnikowego. Następnie samolot został usprawniony: „Wymieniono olej i filtr oleju, wysłano próbkę do analizy spektrograficznej. Podczas próby stwierdzono niesprawność sondy EGT; wymieniono sondę EGT. Samolot sprawny technicznie.”

Pilot najemca zaraportował zdarzenie do systemu SMS Salt. Po umieszczeniu raportu w Centralnej Bazie Zgłoszeń, PKBWL sklasyfikowała zdarzenie jako incydent do badania przez Salt pod nadzorem PKBWL.

Niesprawność alternatora SP-FGW

W dniu 25.07.2020 pilot najemca wykonywał lot na samolocie Beechcraft A23 SP-FGW na trasie: Modlin-Borsk-Olsztyn Dajtki-Modlin.

Po wylądowaniu na lotnisku Borsk o godz. 11:28 LT wykonał bactrack po pasie, po czym bez wyłączenia silnika wystartował do Olsztyna. Kilka minut po odlocie, lecąc na wysokości 2000 stóp, został poproszony przez organ Gdańsk Informacja o potwierdzenie wysokości lotu, gdyż wg odczytu modu C transpondera utrzymywał 5000 stóp. PIC zresetował transponder. Po ponownym włączeniu go raportowana wysokość oscylowała pomiędzy 3700 a 6500 stóp, w związku z czym PIC zdecydował o przełączeniu transpondera na mod A. Na trawersie Hławy, w punkcie przejścia na łączność z Olsztyn Informacja nastąpiło samoistne wyłączenie się awioniki i całkowita utrata łączności. Pilot najemca stwierdził wówczas awarię alternatora, który pomimo wyłączenia i ponownego załączenia zasilania nie wznowił pracy.

PIC podjął decyzję o kontynuowaniu lotu do Olsztyna. Korzystając z obecności na pokładzie osoby z rodziny (posiadacza licencji liniowej ATPL A), PIC poprosił go o powiadomienie telefonicznie organu PANSa o zaistniałej sytuacji. Lądowanie w Olsztynie nastąpiło o godz. 12:35 LT. Po lądowaniu PIC zauważył wyłączony bezpiecznik wzbudzenia alternatora, który włączył, uznając to za przyczynę braku ładowania. Po godzinnym postoju, uruchomił silnik w asyście lotniskowego agregatu rozruchowego, po czym o godz. 13:46 LT samolot wystartował z Olsztyna.

W czasie lotu do Modlina amperomierz wskazywał ładowanie akumulatora, jednak prąd ładowania był duży, utrzymując łączność z organem Olsztyn Radio. Po około 10 minutach lotu bezpiecznik ponownie wyłączył alternator.

W związku z brakiem pewności co do utrzymania łączności przed dolotem do CTR Modlin, współpodróżny zatelefonował na Wieżę Modlina i w ten sposób SP-FGW uzyskał od lokalnych służb ATC zgodę na wlot w CTR i lądowanie, pomimo braku transpondera i przy założeniu utrzymania łączności telefonicznej w przypadku wyczerpania się akumulatora.

W dolocie do punktu S/EPMO pilot nawiązał łączność radiową z organem MODLIN WIEŻA. Lądowanie w Modlinie nastąpiło o godzinie 14:50 LT a zasoby akumulatora pozwoliły na utrzymanie łączności aż do wyłączenia silnika na płycie Salt Aviation. Pilot najemca wpisał do PDT niesprawność alternatora, która została usunięta poprzez wymianę kalbeloczek przewodu wzbudzenia alternatora. Sprawdzone napięcie i prąd ładowania alternatora. Zdarzenie wprowadzono do CBZ a PKBWL uznała je za incydent, który ma badać Salt.

WAŻNA INFORMACJA :

ZMIENILIŚMY NUMER TELEFONU DO CAMO SALT Aviation na

509 999 707

Numer jest naniesiony na druki PDT metodą ręczną, tj. wpisany długopisem,
a stary, nadrukowany - przekreślony.