

# KRONIKA SMS

NR 1/2021

## Zasłonić czy odsłonić? Oto jest pytanie

Zadane w tytule pytanie dotyczy potrzeby montażu lub demontażu osłon wlotowych i wylotowych silnika samolotu DA20 w zależności od panujących na zewnątrz warunków atmosferycznych. Ostatnie lata w Polsce to pogodowa wielka niewiadoma praktycznie każdego dnia, więc przed lotem trzeba poświęcić chwilę na zastanowienie się, czy zasłonki są potrzebne, czy nie. Jest to decyzja na miarę własnego bezpieczeństwa i podejmuje ją samodzielnie każdy dowódca statku powietrznego przed swoim lotem, zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie DA20.

W IUwL DA20 w Rozdziale 9 znajduje się Dodatek 2 dotyczący przystosowania samolotu do warunków zimowych za pomocą tzw. WINTERIZATION KIT.

Zestaw „winterization kit” składa się z osłon wlotowych i wylotowych maski silnika. Osłony wlotowe są zamocowane do górnej części maski za pomocą dwóch obrotowych zamków. Przegrody wylotowe są mocowane do dolnej części maski za pomocą śrub.

Zaleca się przy temperaturach powietrza podczas startu poniżej 14°F / -10°C stosowanie osłony wlotowej i wylotowej jednocześnie.

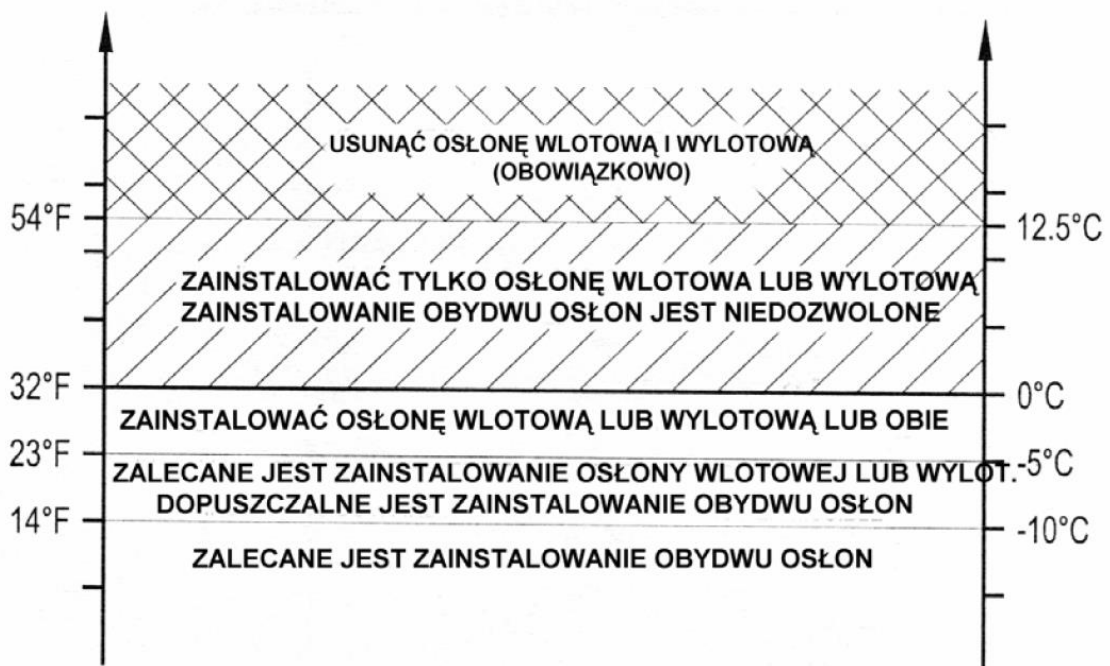
W temperaturach od 32°F / 0°C do 54,5°F / 12,5°C nie jest dopuszczalne używanie osłony wlotowej i wylotowej jednocześnie. W tym zakresie temperatur może być używana tylko osłona wlotowa lub tylko osłona wylotowa.

W temperaturach powyżej 54°F / 12,5°C obie osłony wlotowa i wylotowa muszą być usunięte.

Przytoczone zakresy temperatur zostały ustalone na podstawie testów, dla zabezpieczenia silnika przed przegrzaniem podczas długotrwałego wznoszenia.

Zaleca się instalowanie osłon wylotowych w okresach, kiedy temperatury otoczenia przy starcie utrzymują się poniżej 32°F / 0°C.

Osłony wlotowe mogą być instalowane lub usuwane według potrzeb, na podstawie powyższych zaleceń. Instalacja jest opisana w Biuletynie Serwisowym DAC1-71-03.



W praktyce instalacji osłon zgodnie z procedurą IUWL może dokonać dowódca statku powietrznego. Jest to nieskomplikowana czynność. Jeżeli jednak PIC nie czuje się wystarczająco pewnie montując osłony, to najlepiej skorzystać z pomocy instruktora lub innego, bardziej doświadczonego pilota lub też pracownika obsługi technicznej. Osłony silnika DA20 są dostępne w blaszanym hangarze Salt, po lewej stronie od wejścia, przy stoliku z pojemnikami na odstoje paliwa.

Przy okazji – bardzo dziękujemy za sygnał dotyczący potrzeby przypomnienia o właściwym użytkowaniu osłon silnika Instruktorowi samolotowemu ATO Salt, który ją zauważył i zgłosił do SMS.

AP

## Śmigłowiec R44 SP-HPB - do szkolenia i najmu w Salt

Od 22.01.2021 r. Salt ma do dyspozycji śmigłowiec Robinson R44 Raven I, znaki SP-HPB. Użytkujemy go na podstawie umowy dzierżawy i możemy wykorzystywać do lotów szkolnych oraz wynajmu licencjonowanym pilotom (po uprzednim przygotowaniu).

Ważną okolicznością jest to, że śmigłowiec SP-HPB posiada inny niż wszystkie nasze statki powietrzne wzór Pokładowego Dziennika Technicznego. Oczywiście wynika to z faktu, że jest zarządzany przez zewnętrzną organizację CAMO. Każdy pilot (instruktor lub najemca) zostanie zapoznany z formularzem PDT przed swoim pierwszym lotem na SP-HPB kaskadowo, przez tego instruktora, który już wcześniej odbył przeszkolenie.

Drugą nie mniej ważną okoliczność stanowi to, że mamy do czynienia z wersją Raven I, czyli śmigłowcem z silnikiem gaźnikowym. Zalecenia w sprawie bieżącej eksploatacji R44 Raven I przekazał Zastępca HT ds. śmigłowcowych ATO Salt. Oto one:

W związku z tym, że Raven I ma silnik w wersji gaźnikowej, to brak podgrzewu gaźnika powoduje zatrzymanie pracy silnika przez uduszenie lub zadławienie lodem.

Zatem podgrzewu gaźnika należy używać:

- gdy występują sprzyjające warunki do oblodzenia gaźnika (niemal zawsze gdy jest wilgoć w powietrzu), ale w szczególności gdy OAT jest między  $-4^{\circ}\text{C}$  a  $+30^{\circ}\text{C}$  i/lub różnica dewpoint i OAT wynosi mniej niż  $15^{\circ}\text{C}$
- na ziemi podczas sprawdzeń przedlotowych należy wyciągnąć podgrzew NA MAXA
- w trakcie lotu - według potrzeb (wskazówka CAT poza zakresem żółtym).

Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę na zalecenia użytkowania podgrzewu gaźnika, opisane w rozdziale 4 IUWL strona 4-12.

Zastępca HT zalecił również, aby wyczulać studentów i najemców na konieczność sprawdzania **czy przepustnica jest zamknięta przed uruchomieniem silnika**. Otwarta przepustnica podczas uruchomienia, niestety kończy się przekreśleniem wentylatora śmigłowca.

W konsekwencji powyższego na śmigłowiec R44 Raven I SP-HPB obowiązuje inna niż na wersję Raven II checklista, którą przed lotem można pobrać z [www.salt.aero /AirBaza](http://www.salt.aero/AirBaza).

AP

## PROCEDURA POBIERANIA ODSTOJÓW PALIWA

27.01.2021 r. wprowadziliśmy PROCEDURĘ POBIERANIA ODSTOJÓW PALIWA NA STATKACH POWIETRZNYCH SALT AVIATION Sp. z o.o. Zasadniczo nie wprowadza ona żadnych nowych wymogów, stanowi jedynie formalny zapis zasad pobierania odstoju paliwa ze statków powietrznych. Czyli:

- Pobieranie odstoju paliwa odbywa się podczas wykonywania przeglądu przedlotowego statku powietrznego.
- Odstój paliwa ze statków powietrznych Salt może być pobierany przez dowódcę statku powietrznego lub ucznia - pilota w obecności instruktora lub przez mechanika lotniczego.
- Pojemniki służące do przechowywania odstoju paliwa umieszczone są w hangarze Salt. Pojemniki posiadają oznaczenia w postaci nalepek ze znakami statku powietrznego.
- Odstój musi być drenowany przed każdym lotem statku powietrznego i przechowywany do kolejnego lotu sp.
- Zlewanie odstoju ze statków powietrznych odbywa się w oparciu o zapisy Instrukcji Użytkowania w Locie poszczególnych typów sp.
- Zlany odstój paliwa jest poddawany ocenie wzrokowej w celu sprawdzenia obecności w nim śladów wody i zanieczyszczeń. Paliwo zanieczyszczone lub ze śladami wody nie powinno być użytkowane.

AP