

# KRONIKA SMS

NR 4/2021

## Cumulus Extreme 2020 dla Marcina i Dominika

Cumulusy to Międzynarodowy Plebiscyt Lotniczy, który w 2020 r. miał swoją szóstą edycję. Tym razem kapituła konkursu przyznała CUMULUSA EXTREME 2020 Marcinowi Szamborskiemu i Dominikowi Punda za ich przelot samolotem Cessna 172 nad Oceanem Atlantyckim, z czego cieszymy się razem z nimi.

Północnoatlantycki przelot drogą powietrzną z Kansas do Modlina obejmował 15 międzylądowań, między innymi w Cleveland, Ohio, USA, następnie Sept-Iles, Goose Bay, Kuujuaq, Iqaluit w Kanadzie, kolejno Nuuk, Kulusuk na Grenlandii oraz Reykjavik na Islandii. Cessna 172 dotknęła też kołami pasa startowego w Vagar na Wyspach Owczych oraz w historycznym miejscu Wick w Szkocji (zdjęcia z powietrza poniżej).

Łącznie Marcin i Dominik przebyli 10200 km, głównie w ciężkich warunkach zimowych. Czas w powietrzu to 56 godz. 15 min., a czas trwania całej podróży - 13 dni. Po więcej zachwycających zdjęć z ich przelotu zapraszamy na fanpage FB Salt Aviation.



Wick Airport, Szkocja



Wyspy Owcze

## Niesprawna sygnalizacja wypuszczania podwozia PA44

Dnia 18.04.2021 r. odbywał się lot egzaminacyjny po szkoleniu IRME na samolocie Piper PA44 SP-MIS. Samolot wystartował z EPMO około godziny 12.00 LT.

Sam egzamin przebiegł bezproblemowo, jednak podczas podejścia do lądowania na EPMO, załoga zauważyła brak sygnalizacji wypuszczania lewego podwozia. Załoga nawiązała kontakt radiowy z Wieżą EPMO i po przekazaniu informacji, skierowała się do punktu oczekiwania India w celu wykonania czynności przewidzianych w takich przypadkach w luWL oraz manualnego wypuszczenia podwozia.

Fakt skutecznego wypuszczenia podwozia SP-MIS został potwierdzony wizualnie przez załogę innego samolotu, wykonującego w tym czasie loty w CTR Modlin. Po uzyskaniu potwierdzenia, załoga PA44 podjęła decyzję o podejściu do lądowania na EPMO. Lądowanie przebiegło bezpiecznie i ok. 14:05 LT samolot pokołował do hangarów Salt. Po lądowaniu SP-MIS służby operacyjne lotniska EPMO przeprowadziły inspekcję pasa - bez uwag.

W związku z opisywanym zdarzeniem załoga wpisała usterkę do Pokładowego Dziennika Technicznego oraz złożyła dobrowolne zgłoszenie do systemu SMS Salt. Raport został przekazany do Centralnej Bazy Zgłoszeń CBZ. PKBWL sklasyfikował je jako incydent bez badania i nadzoru. Na samolocie został stwierdzony brak sygnału ze switcha sygnalizacyjnego lewej goleni. 20.04.2021 r. usunięto niesprawność.

AP