

KRONIKA SMS

NR 5/2021

Przerwane kołowanie do lotu samodzielnego

Dnia 01.06.2021 r. pilot-uczeń szkolący się do licencji turystycznej PPL (A) miał zaplanowane wykonanie lotu samodzielnego po trasie zamkniętej.

Po zajęciu miejsca w kabinie, uruchomieniu samolotu Diamond DA20 SP-KWI, otrzymał z Wieży instrukcję do kołowania i zatrzymania się na skrzyżowaniu dróg kołowania A i C. Niestety, po wykołowaniu z płyty GA4 uczeń-pilot przejechał dalej za skrzyżowanie DK A i DK C. Zaznaczyć należy, że w związku z wyłączeniem z użytkowania DK C, oznaczenia pionowe drogi kołowania C były całkowicie zasłonięte, co z pewnością przyczyniło się do tego błędu.

Kontroler Wieży EPMO widząc, że samolot nie zatrzymał się, wydał polecenie zatrzymania samolotu w miejscu, w obecnej pozycji. Jednak narastający stres ucznia spowodował dalsze pomyłki podczas kołowania i zamiast oczekiwać w punkcie oczekiwania na drodze kołowania D przed pasem 08 uczeń oczekiwał na skrzyżowaniu dróg A i D. Finalnie uczeń-pilot zdecydował się na rezygnację z lotu samodzielnego i zawrócił do hangarów Salt, ponieważ uznał, że nie jest w stanie wykonać planowanego zadania.

Instruktor nadzorujący lot, mając wątpliwości co do tego, czy ta sytuacja jest zdarzeniem lotniczym, złożył raport do systemu SMS z opóźnieniem, niemniej został on zgłoszony do Centralnej Bazy Zgłoszeń, a PKBWL zakwalifikował go jako incydent.

AP

Klasyfikacja zdarzeń – zgłaszać czy nie?

Wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być obowiązkowo zgłaszane do władz lotniczych, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014, znajduje się w ROZPORZĄDZENIU WYKONAWCZYM KOMISJI (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r.

Jeśli pojawiają się wątpliwości, należy sięgnąć do wspomnianego rozporządzenia wykonawczego – szczególnie wtedy, gdy chcemy wpisać raport od razu do Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ), skąd trafi on do Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Jednak w większości organizacji lotniczych istnieje wewnętrzny system raportowania. Przekazanie w ciągu 72 godzin raportu dobrowolnego o zdarzeniu do systemu SMS oznacza, że nie trzeba podejmować samodzielnie decyzji, czy zdarzenie podlega zgłoszeniu do PKBWL za pomocą Centralnej Bazy Zgłoszeń. Tą decyzję podejmie Safety Manager, po zapoznaniu się z okolicznościami zdarzenia i dokona wpisu do CBZ.

Klasyfikacja zdarzeń podczas szkolenia lotniczego znajduje się w Załączniku V do w/w Rozporządzenia, którego istotne fragmenty zostały przytoczone poniżej. Całość Rozporządzenia jest dostępna m.in. pod adresem: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R1018>

„ZAŁĄCZNIK V

1. STATKI POWIETRZNE INNE NIŻ SILNIKOWE STATKI POWIETRZNE O SKOMPLIKOWANEJ BUDOWIE, Z WYŁĄCZENIEM SZYBOWCÓW I STATKÓW POWIETRZNYCH LŹEJSZYCH OD POWIETRZA

Uwaga: Niniejsza sekcja ma strukturę, w której odpowiednie zdarzenia powiązane z kategoriami działań, w trakcie których są zwykle obserwowane, zgodnie z doświadczeniem, aby ułatwić zgłaszanie takich zdarzeń. Niemniej jednak takie przedstawienie nie może być rozumiane jako oznaczające, że zdarzenia nie mogą być zgłaszane, w przypadku gdy występują poza kategoriami działań, z którymi zostały powiązane w ramach niniejszego wykazu.

1.1. Operacje lotnicze

- 1) Niezamierzona utrata sterowania.
- 2) Lądowanie poza wyznaczonym polem wzlotów.
- 3) Niezdolność lub niemożność osiągnięcia wymaganych osiągnięć statku powietrznego spodziewanych w normalnych warunkach podczas startu, wznoszenia lub lądowania.
- 4) Wtargnięcie na pas startowy.
- 5) Wypadnięcie poza pas startowy.
- 6) Każdy lot wykonany przy użyciu statku powietrznego, który nie był zdalny do lotu, lub dla którego nie ukończono przygotowania do lotu, co stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 7) Niezamierzony lot w IMC (warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów) statków powietrznych nie certyfikowanych do lotów IFR (przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów) lub z pilotem niemającym kwalifikacji IFR, co stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 8) Niezamierzone uwolnienie ładunku.

1.2. Zdarzenia techniczne

- 1) Nadmiernie wysokie drgania (np. flutter lotki lub steru wysokości, lub drgania śmigła).
- 2) Każdy przypadek nieprawidłowego działania sterowania lotem lub jego rozłączenia.
- 3) Awaria lub znaczne pogorszenie stanu konstrukcji statku powietrznego.
- 4) Utrata jakiegokolwiek części konstrukcji lub instalacji statku powietrznego podczas lotu.
- 5) Awaria silnika, wirnika, śmigła, układu paliwowego lub innego podstawowego systemu.
- 6) Wyciek jakiegokolwiek płynu powodujący wystąpienie zagrożenia pożarowego lub stwarzający możliwości niebezpiecznego zanieczyszczenia konstrukcji, systemów lub urządzeń statku powietrznego albo zagrożenia dla osób znajdujących się w nim.

1.3. Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej oraz zarządzania ruchem lotniczym

- 1) Współdziałanie ze służbami żeglugi powietrznej (np. realizowanie nieprawidłowych usług, sprzeczne komunikaty lub odstępstwo od zezwolenia), które stworzyło lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.
- 2) Naruszenie przestrzeni powietrznej.

1.4. Sytuacje awaryjne i inne sytuacje krytyczne

- 1) Każde zdarzenie wymagające zgłoszenia sytuacji awaryjnej.
- 2) Pożar, wybuch, dym, gazy toksyczne lub opary toksyczne w statku powietrznym.
- 3) Niezdolność pilota do działania prowadząca do niemożności wykonywania jego obowiązków.

1.5. Środowisko zewnętrzne i warunki meteorologiczne

- 1) Kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą.
- 2) Nieomal kolizja na ziemi lub w powietrzu z innym statkiem powietrznym, terenem lub przeszkodą, powodująca konieczność wykonania awaryjnego manewru w celu uniknięcia kolizji.
- 3) Zderzenie ze zwierzęciem, w tym z ptakiem, które spowodowało uszkodzenia statku powietrznego albo utratę lub złe działanie którejkolwiek z jego podstawowych funkcji.
- 4) Ingerencja wobec statku powietrznego będąca skutkiem działania broni palnej, fajerwerków, latawców, iluminacji laserowych, świateł wysokiej mocy, laserów, zdalnie kierowanych bezałogowych systemów powietrznych, modeli latających lub analogicznych środków.
- 5) Uderzenie pioruna powodujące uszkodzenia statku powietrznego albo utratę funkcji statku powietrznego.
- 6) Wejście w strefę silnej turbulencji, powodujące uszkodzenia ciała osób znajdujących się w statku powietrznym lub konieczność przeprowadzenia kontroli statku powietrznego po zakończeniu lotu, podczas którego wystąpiły turbulencje.
- 7) Oblodzenie, w tym oblodzenie gaźnika, które stworzyło zagrożenie lub mogłoby stworzyć zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się w nim lub jakichkolwiek innych osób.”

AP