

KRONIKA SMS

NR 9/2021

Międzynarodowe Zawody Śmigłowcowe w Płocku

...odbyły się w dniach 24-25.09.2021 r., skupiając uwagę mediów i miłośników sportu śmigłowcowego. Spotkały się drużyny rosyjskie i polskie - prawie wszyscy piloci Śmigłowcowej Kadry Narodowej szkoleni w Salt Aviation. Triumfatorami byli Rosjanie: Maksym Sotnikov i Nikolaj Burov, zaraz po nich Marcin i Michał Szamborscy a trzecie miejsce przypadło drużynie Sasza Sotnikov i Evgenia Zamula.

Uczestnicy zgodnie twierdzą, że zawody były świetnie zorganizowane no i pogoda nie zawiodła. Rywalizacja w powietrzu, jak zwykle, była bardzo malownicza. Więcej zdjęć i informacji znajdziecie na FB Salt Aviation i Śmigłowcowej Kadry Narodowej.



Zdjęcia autorstwa Natalii Sotnikov, Nicoletty Marra i Michała Szamborskiego

Jesienno-zimowe loty na DA20

W ubiegłym roku opracowaliśmy i opublikowaliśmy na naszej stronie internetowej ZASADY EKSPLOATACJI samolotów DA20 w okresie jesień / zima. Jako, że wspomniana pora roku właśnie się zaczyna, poniżej znajduje się przypomnienie naszych zaleceń:

Okres jesień / zima - w tym okresie występuje wiele problemów z uruchamianiem samolotów podczas pierwszego w danym dniu lotu.

Zgodnie z AFM producent rekomenduje, aby samolot w dni o dużej wilgotności powietrza lub temperaturze poniżej 4 st. C został wstępnie podgrzany, co ułatwi jego rozruch.

Przed uruchomieniem należy użyć pompy zastrzykowej w zależności od warunków tj. wilgotności i temperatury. Czas od 5 sekund - górna granica czasu uzależniona jest od warunków. Ogólna zasada: im temperatura niższa czy wilgotność większa tym dłuższy czas zastrzykiwania.

UWAGA: Częstym błędem jest próba zalania silnika z odciętą mieszanką, co skutkuje niedostarczeniem paliwa do silnika a próba uruchomienia kończy się zazwyczaj rozładowaniem akumulatora.

Innym błędem bywa zbyt krótki czas podgrzewania silnika przed uruchomieniem lub zbyt późna próba uruchomienia od chwili podgrzania. W czasie pierwszego, czyli najtrudniejszego w danym dniu uruchomienia, należy ograniczyć odbiory elektryczne, np. nie włączać świateł bezpośrednio przed uruchomieniem. Akumulator przy ujemnych temperaturach traci część swojej pojemności, czyli jest mniej sprawny. To skutkuje mniejszym prądem rozruchowym i mniejszym momentem obrotowym śmigła podczas rozruchu, a do tego gęsty, bo zimny olej stwarza dodatkowe opory.

Po prawidłowym podaniu paliwa do silnika (przepustnica całkowicie otwarta podczas zastrzyku) zaczynamy kręcić rozrusznikiem do czasu, kiedy silnik zacznie pracować lub max 10 s. Jeżeli silnik nie uruchomił się wykonujemy krótką przerwę w celu częściowego odnowienia zdolności akumulatora. Pompa powinna w tym czasie zostać wyłączona. Następnie włączamy ponownie pompę paliwa, dostrzykujemy 1-2 sekundy i ponawiamy próbę.

UWAGA: po trzech próbach i 30 sekundowej pracy rozrusznika robimy przerwę 3-4 minuty w celu jego wystudzenia. Silnik powinien się uruchomić max po 4 próbie. Należy zwrócić uwagę podczas kolejnych prób czy silnik nie został przelany, co skutkować może jego pożarem.

Dlatego też po drugim zalaniu otwieramy owiewkę samolotu zerkając, czy drenażem pod kadłubem nie wylewa się paliwo. Dobrą zasadą jest niezapięcie pasów do czasu uruchomienia silnika, bo łatwiej jest się wychylić, aby sprawdzić czy paliwo nie wycieka drenem (a i ewakuacja w przypadku pożaru silnika jest łatwiejsza).

W przypadku przelania silnika wyłączamy pompę paliwa, otwieramy w pełni przepustnicę i załączamy rozrusznik na 3-4 sekundy. Po nieudanej czwartej próbie zaprzestajemy dalszych prób samodzielnego uruchamiania i prosimy o pomoc.

Po uruchomieniu silnika sprawdzamy ciśnienie oleju. Powinno być w granicach min 10 PSI – max 100 PSI; max opóźnienie wskazań do 30 s. Ustawiamy obroty w zakresie 800 obrotów/min i nie przekraczamy 1000 obrotów/min.

W temperaturach 0 st. C lub poniżej nie ustawiamy pełnej mocy, dopóki ciśnienie oleju nie spadnie poniżej 70 PSI. Grzejemy silnik obserwując przyrządy do minimalnej temperatury oleju 75°F przy obrotach 1100 do 1200 obrotów /min. Nie użytkujemy silnika przy obrotach powyżej 1000 obrotów / min., zanim nie zostaną zauważone minimalne wskazania temperatur.

Po wykonaniu próby silnika zgodnie z AFM sprawdzamy minimalną temperaturę zalecaną do otwarcia pełnej przepustnicy i do startu tj. 100 F. Nie czekamy aż wskazówka temperatury oleju czy głowic znajdzie się w zielonym zakresie. Wystarczy, że osiągniemy minimalne parametry eksploatacyjne zawarte w AFM. Manetkę przepustnicy operujemy płynnie, bez gwałtownych przemieszczeń. Należy zwrócić uwagę, by obroty minimalne na ziemi podczas próby nie były niższe niż 800 RPM, jeżeli są niższe, wpisujemy niesprawność do PDT i powiadamy CAMO.

I jak zawsze w okresach przejściowych - UWAGA NA UŻYWANIE ZASŁONEK SILNIKA! W tym pogodowo zmiennym okresie należy przed każdym lotem zdecydować o montażu / demontażu zasłonek deflektorów silnika, biorąc pod uwagę aktualnie panujące warunki atmosferyczne.

Całość Zasad jest cały czas dostępna na www.salt.aero, zakładka AIRBAZA, a ich papierowa wersja jest wywieszona przy stanowisku przygotowania do lotów w biurze Salt.

AP

Dwa wrześnie zdarzenia na DA20

Oba zdarzenia lotnicze miały miejsce tego samego dnia – 11.09.2021 r. – na dwu innych samolotach DA20: SP-KPX i SP-KWI.

Przebieg pierwszego zdarzenia był następujący: około godziny 10.20 LT, przed lotem wynajmowanym przez pilota z licencją PPL(A), podczas próby silnika (Run-up Position checklist) nastąpiło zatrzymanie silnika samolotu DA20 SP-KWI. Zdarzenie miało miejsce na lotnisku Warszawa-Modlin EPMO, na drodze kołowania Delta, przed punktem oczekiwania pasa 08. Nastąpiło to prawdopodobnie w wyniku zbyt gwałtownego i pełnego pociągnięcia manetki „Mixture” przez PIC. Po dwukrotnej próbie uruchomienia, sytuacja została zgłoszona kontroli lotów. Po konsultacji z kontrolerem ATC, nastąpił kontakt telefoniczny pilota z instruktorem Salt Aviation. Na miejscu pojawił się pilot instruktor FI(A) Salt, któremu udało się ponownie uruchomić samolot. PIC zdecydował się nie kontynuować lotu wynajmowanego ze względu na swoje ograniczenia czasowe, toteż za zgodą Wieży samolot DA20 odkołował na płytę postojową GA4. Najemca został zbrifowany przez FI(A), z uwzględnieniem omówienia specyfiki eksploatacji DA20 i zademonstrowania jej na samolocie.

Pilot najemcy zgłosił zdarzenie do systemu SMS, a po zgłoszeniu go do CBZ, zostało ono uznane za incydent. Zdarzenie to stało się przyczynkiem do przypomnienia Zasad eksploatacji DA20, opracowanych przez Salt w niniejszej KRONICE SMS.

Kolejne ze zdarzeń zaszło podczas lotu szkolnego dual na samolocie DA20 SP-KPX, około godziny 13.18. Nastąpiło wtedy uszkodzenie prawej opony podwozia głównego. Obserwacja została dokonana podczas przyziemienia samolotu na kierunku 08 lotniska EPMO. Dobięg był wykonany bez problemów, z utrzymaniem kierunku, aż do pełnego zatrzymania. Po zatrzymaniu samolotu na pasie, załoga natychmiast zgasiła silnik i zgłosiła problem na Wieżę EPMO. Samolot został zholowany w asyście Dyżurnego Portu oraz lotniskowej straży pożarnej na płytę GA4, pod hangary Salt. Następnie FI(A) dokonał stosownego wpisu w Pokładowy Dziennik Techniczny SP-KPX oraz zgłosił zdarzenie do systemu SMS Salt Aviation, po czym PKBWL uznała je za incydent.

Nie wywnioskowano, kiedy powstało uszkodzenie opony; skutki pęknięcia zostały zauważone podczas ostatniego lądowania. Niesprawność sp została usunięta poprzez wpis do Pokładowego Dziennika Technicznego samolotu: "wymieniono oponę i dętkę prawego podwozia głównego" zgodnie z odpowiednimi danymi obsługowymi. Jak wiemy, uszkodzenia opon i dętek są charakterystyczne dla lotów szkolnych, kiedy technika lądowań uczniów pilotów nie jest jeszcze wytrenowana. Mimo, że stan podwozia i opon jest elementem sprawdzanym podczas PFI, jednak nie zapobiega to ich uszkodzeniom.

AP

Cele bezpieczeństwa Salt po I półroczu 2021

Na początku bieżącego roku przyjęliśmy cele bezpieczeństwa (safety performance objective), służące (jak zawsze) podniesieniu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych szkolenia ATO i operacji SPO:

Cel SPO.1, polegający na poprawie poziomu wskaźników SPI o nazwie SYSTEM COMPONENT FAILURE – POWER PLANT (usterka związana z jednostką napędową sp) i SYSTEM COMPONENT FAILURE – NON-POWER PLANT (usterki nie związane z silnikiem sp).

Kolejny cel skupia się na doskonaleniu i promocji systemu zarządzania bezpieczeństwem Salt, w ramach którego realizowana jest komunikacja wewnętrzna, m.in. powstaje biuletyn bezpieczeństwa – KRONIKA SMS. I tu podkreślić należy, że pierwszy biuletyn wyszedł na początku 2014 roku i od tamtej pory jest wydawany regularnie co miesiąc!

AP