

KRONIKA SMS

NR 3/2022

Pogoda na osłonki silnika w DA20

Jak co roku, w okresie przejściowym zimowo-wiosennym przypominamy o każdorazowym rozważeniu potrzeby montażu lub demontażu osłon wlotowych i wylotowych silnika samolotu DA20 w zależności od panujących na zewnątrz warunków atmosferycznych - przed każdym lotem.

Warunki są bardzo zmienne, więc decyzja o osłonkach ma znaczny wpływ na bezpieczeństwo lotu. Podejmuje ją samodzielnie każdy dowódca statku powietrznego przed swoim lotem, zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie DA20. Odnośne zapisy IUWL DA20 znajdują się w Rozdziale 9, w Dodatku 2, dotyczącym 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 mocowane do górnej części maski za pomocą dwóch obrotowych zamków. Przegrody wylotowe są mocowane do dolnej części maski za pomocą śrub.

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

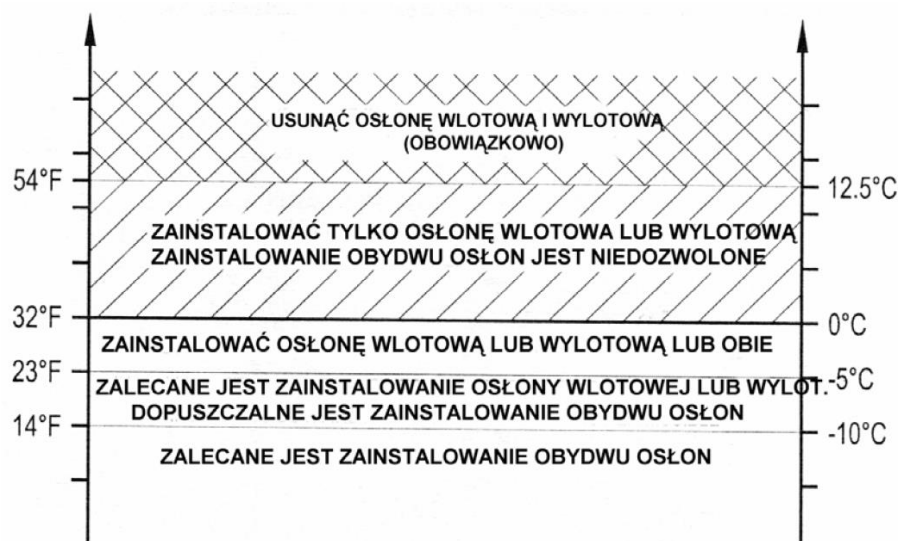
W temperaturach od 32°F / 0°C do 54,5°F / 12,5°C nie jest dopuszczalne używanie osłony wlotowej i wylotowej jednocześnie. W tym zakresie temperatur może być używana tylko osłona wlotowa lub tylko osłona wylotowa.

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

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, w oparciu o powyższe zalecenia. Ich instalacja opisana w Biuletynie Serwisowym DAC1-71-03.

Zakresy temperatur zostały ustalone na podstawie testów. Poniżej znajduje się przedstawienie graficzne:



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 skorzysta 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.

AP

Zgłaszanie zdarzeń do Centralnej Bazy Zgłoszeń

Zgodnie z ustaleniami, poczynionymi na spotkaniu w dniu 07.03.2022, w którym udział wzięli Przedstawiciele Zarządu Salt oraz Instruktorzy ATO, Safety Manager SALT Aviation prosi wszystkie osoby z organizacji, o zgłaszanie wszelkich zdarzeń, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych bez zbędnej zwłoki.

Pozwoli to na ich szybką weryfikację, ewentualną kwalifikację i zgłoszenie do CBZ, zgodnie z obowiązującymi zasadami. Zgłaszanie zdarzeń może następować poprzez wiadomość mailową, telefoniczną lub w inny dogodny dla zgłaszającego sposób.

ŁB

Uwaga na zanieczyszczone paliwo

Do CBZ Salt wpłynęło zgłoszenie, dotyczące wątpliwości związanych z jakością dostarczanego przez firmę SOLUMUS S.A.S.K.A paliwa, na lądowisku Kamień Śląski (EPKN). SALT Aviation został dołączony do zgłoszenia, w celu poinformowania, że w dniu 22.03.2022, podczas tankowania samolotu C150 należącego firmy HelenAir, Instruktor nadzorujący tankowanie zidentyfikował zanieczyszczone paliwo.

W związku z tym, prosba do personelu lotniczego SALT Aviation o zwracanie szczególnej uwagi na jakość tankowanego paliwa, na lotniskach obsługiwanych przez firmę SOLUMUS S.A.S.K.A. W rozmowie telefonicznej z przedstawicielem firmy HelenAir, ten stwierdził, że nie był to pierwszy przypadek, dotyczący podobnych wątpliwości.

ŁB

Ustalenia i wnioski po wypadku śmigłowca SP-SVV

Na podstawie zebranych informacji i ustaleń oraz dostępnych materiałów Instruktorzy śmigłowcowi ATO jednomyślnie stwierdzili, że pilot dowódca, rozpoczynając manewr podnoszenia śmigłowca do zawisu, w pierwszej fazie przechylił go zbyt głęboko najpierw na tył, zbliżając niebezpiecznie śmigło ogonowe do powierzchni ziemi.

Następnie obracając śmigłowiec o 90 stopni w lewo, doprowadził do wbicia tylnej prawej płozy w ziemię, po czym już lekko przechylony w prawo śmigłowiec pogłębił przechylenie przewracając się na prawy bok. Doprowadziło to do uderzenia łopaty o powierzchnię ziemi, całkowicie rozbijając maszynę.

ŁB

Zapowiedzi zmian w egzaminowaniu

Na portalu dlapilota.pl można znaleźć zapowiedź zmian w egzaminowaniu personelu lotniczego przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną. Zgodnie z informacjami z Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) wyznaczyła polski nadzór do przetestowania nowatorskiego projektu, w ramach którego część egzaminów zdawanych przed LKE będzie się odbywała zdalnie (online). Na razie opcja ta zostanie wprowadzona testowo, ale jeśli system się sprawdzi to zmiany wejdą w życie od jesieni tego roku.

Zgodnie z założeniami projektu, podczas zdalnej sesji osoba egzaminowana będzie musiała mieć włączone dwie kamery internetowe, z których jedna ma być skierowana na twarz, a druga na klawiaturę. Transmisja będzie musiała być ciągła, aby słaby transfer danych nie przerwał połączenia a pracownik nadzorujący ze strony LKE mógł pilnować czy przy udzielaniu odpowiedzi osoba egzaminowana nie korzysta ze źródeł zewnętrznych.

Jeśli system się sprawdzi to może oznaczać dużą rewolucję w egzaminowaniu, a przede wszystkim zapewni możliwość przeprowadzania egzaminów z dowolnego miejsca, bez problemów z dostępnością miejsc i terminów.

AP