

KRONIKA SMS

NR 09/2022

1. Zabezpieczanie samolotów do postoju po locie.

W ostatnim czasie, jeden z instruktorów zwrócił uwagę na fakt nieprawidłowego zabezpieczenia samolotu DA20 po locie - samolot był zostawiony na płycie na noc, niezahamowany i bez blokad pod kołami. Jeśli samolot nie jest przekazywany kolejnej osobie w tym samym dniu, lub też nie ma pewności co do tego, czy będzie tego dnia wykonywał loty, to należy przyjąć, że nikt się już nim nie zajmie przez nieznany czas. Zatem należy go zamknąć, uruchomić hamulec postojowy, a także podłożyć blokady pod koła, żeby samolot nie uległ przemieszczeniu np. pod wpływem wiatru. Przytoczony został także przykład, jedynie przestawionej dźwigni hamulca postojowego bez wciśniętych pedałów hamulców, co jest nieskuteczne, gdyż dźwignia tylko zamyka zawór zwrotny w układzie hamulcowym. Trzeba przestawić dźwignię i wcisnąć hamulce, żeby zahamowanie było skuteczne. Należy także w miarę możliwości unikać samodzielnego hangarowania, wyprowadzania samolotów z hangarów oraz manewrów na płycie. Z uwagi na ilość samolotów znajdujących się niekiedy na GA4 zalecane jest żeby robić to w dwie osoby, co pozwoli zminimalizować potencjalne ryzyko kolizji z innymi obiektami.

2. Turbulencja w śladzie aerodynamicznym - zdradliwe zjawisko, którego nie widać.

Porady Instruktor, który go doświadczył:

- jest niewidoczne i przy spokojnej, bezwietrznej pogodzie potrafi długo utrzymywać się nad pasem (w strefie podejścia do lądowania);
- należy przestrzegać odliczania na stoperze co najmniej 3 min. od momentu przyziemienia np. samolotu B737;
- należy obserwować miejsce przyziemienia poprzednika, celem określenia miejsca zaniku rotorów oraz wyobrażenia sobie ścieżki, w której rotory mogą się utrzymywać;
- zachować bardziej stromy niż zwykle profil zniżania na prostej;
- reagować natychmiast, jeśli jakiegokolwiek zachowanie samolotu wydaje się być ponadnormatywne (zwiększona, wcześniej nie występująca turbulencja, przechyły na skrzydło).

3. Oznakowania kierunków kręgów nadlotniskowych.

Na portalu dlapilota.pl opublikowany został artykuł, poświęcony oznakowaniu kierunków kręgów nadlotniskowych oraz sposoby jakie zostały do tego wykorzystane na lotniskach EPMG oraz EPBB. Artykuł przedstawia aspekty, jakie brane są pod uwagę podczas ich ustalania, a następnie wskazuje na konsekwencje, jakie mogą spotkać zarządzającego lotniskiem/lądowiskiem, gdy nie są one przestrzegane przez załogi samolotów. Informacje dotyczące kręgów i ich kierunków można znaleźć zarówno w AIP poszczególnych lądowisk, ale także w Instrukcji Operacyjnej danego lotniska. Zachęcam do zapoznania się z publikacją:

<https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/oznaczenie-kierunku-kregu-nadlotniskowego-proste-rozwiazanie-i-prawdopodobnie>

Zgłaszanie zdarzeń lotniczych.

Wszelkie zdarzenia lotnicze podlegające zgłoszeniu, znajdują się w Rozporządzeniu Komisji EU **(UE) 2015/1018**. Należy je zgłaszać 72h od czasu zaistnienia na adres l.barszcz@salt.aero, lub telefonicznie pod numerem 606-400-560.

Zgłaszanie tematów do Kroniki SALT Aviation – mailowo na adres l.barszcz@salt.aero .