

KRONIKA SMS

NR 09/2022

1. Format oraz interpretacja depezy NOTAM.

Priority indicator	PRIORYTET nadanej depezy NOTAM →							
Address	ADRESY, na które wysyłana jest depeza NOTAM							
Date and time of filing	DATA i CZAS wypełnienia formularza →							
Originator's indicator	DANE ADRESOWE NADAWCY <<≡							
Message series, number and identifier								
NOTAM containing new information	(series and number/year)	NOTAM N ←	NOWA DEPEZA NOTAM					
NOTAM replacing a previous NOTAM	NOWY NOTAM	NOTAM R	NOTAM ZASTĘPOWANY					
NOTAM cancelling a previous NOTAM	NOWY NOTAM	NOTAM C	NOTAM KASOWANY					<<≡
Qualifiers								
	FIR	NOTAM Code	Traffic	Purpose	Scope	Lower limit	Upper limit	Coordinates, Radius
Q)		Q						
Identification of ICAO location indicator in which the facility, airspace or condition reported on is located								A) →
Period of validity								
From (date-time group)	B)	DATA OBOWIĄZYWANIA - OD						→
To (PERM or date-time group)	C)	DATA OBOWIĄZYWANIA - DO *						EST* PERM* <<≡
Time schedule (if applicable)	D)	DATA i PRZEDZIAŁ CZASU W JAKIM NOTAM						→
		OBOWIĄDUJE np. 08 1130 - 1700 UTC						<<≡
Text of NOTAM; plain-language entry (using ICAO abbreviations)								
E)	MIEJSCE NA TREŚĆ NOTAMU - PISANA JĘZYKIEM POTOCZNYM PRZY UŻYCIU SKRÓTÓW ZAWARTYCH w DOC 8400							<<≡
Lower limit	F)	DOLNA GRANICA OBOWIĄZYWANIA						→
Upper limit	G)	GÓRNA GRANICA OBOWIĄZYWANIA						>>≡
Signature								

* W dacie obowiązywania mogą również wystąpić następujące rozszerzenia:

EST – wskaźnik mówiący o tym, że zakończenie obowiązywania danego ograniczenia może ulec zmianie. W sytuacji kiedy DATA OBOWIĄZYWANIA – DO już minęła, a NOTAM jest cały czas umieszczany w biuletynie, oznacza to, że ograniczenie cały czas obowiązuje.

PERM – wskaźnik mówiący o tym, że ograniczenie wejdzie w życie na stałe, a jego publikacja będzie miała miejsce w zbiorze informacji lotniczej AIP.

Kwalifikatory (Qualifiers)

Pole to jest podzielone na 8 dodatkowych. Każde z nich jest uzupełniane zgodnie z Doc 8126 - *Aeronautical Information Services Manual*.

FIR – dotyczy nazwy FIR – u, w którym ograniczenie występuje.

NOTAM CODE – pięcioliterowy wskaźnik, rozpoczynający się od litery Q; druga i trzecia litera określają temat (zakres) jakiego ograniczenie dotyczy; czwarta i piąta litera określa status danego ograniczenia (np. obowiązujące, operacyjne, w naprawie, niedziałające, wycofane). Używane oznaczenia określone są w następujących dokumentach: PANS-ABC, Doc 8400, Doc 8126).

TRAFFIC - I = dla ruchu IFR, V = dla ruchu VFR, K = NOTAM – odniesienie do depesz NOTAM. Może być używana kombinacja wskaźników.

PURPOSE

N = NOTAM wybrany w celu natychmiastowej notyfikacji załogi lotniczej (wchodzi w skład PIB)

B = NOTAM o istotnym znaczeniu operacyjnym, wybrany do PIB

O = NOTAM zawierający dane dotyczące operacji lotniczej

M = NOTAM z tym wskaźnikiem nie są umieszczane w PIB, ale są dostępne „on request”

SCOPE

A = dot. lotnisk **E** = dot. informacji potrasowych **W** = ostrzeżenie nawigacyjne

LOWER / UPPER LIMITS

Ograniczenia wyrażone w poziomach lotu, które powinny precyzyjnie określać zakres wysokości, których informacja dotyczy. W przypadku braku takich danych, wpisywana jest wartość 000 w LOWER oraz 999 dla UPPER.

COORDINATES, RADIUS

Długość i szerokość geograficzna, podana z dokładnością do minuty, wraz z trzycyfrowym dystansem (promieniem) liczonym od podanych współrzędnych.

SERIE wydawanych depesz NOTAM

A (EN) / P (PL) - Informacje o lotniskach: EPGD, EPKK, EPPO, EPWA.

B (EN) - Seria dla lotnisk wojskowych: EPCE, EPDE, EPKS, EPLK, EPMM, EPPW, EPSN. Dostawcą danych i organem odpowiedzialnym za weryfikację danych na temat lotnisk wojskowych jest Wojskowe Biuro NOTAM, Międzynarodowe Biuro NOTAM Warszawa odpowiada za właściwą ich dystrybucję.

C (EN) / M (PL) - Informacje trasowe z wyłączeniem trasowych ostrzeżeń nawigacyjnych oraz trasowych przeszkód publikowanych serią D.

D (EN) / N (PL) - Trasowe ostrzeżenia nawigacyjne włącznie z informacjami o ograniczeniach przestrzeni powietrznej, informacje o przeszkodach trasowych.

E (EN) / U (PL) - Informacje o lotniskach: EPBY, EPLB, EPLL, EPRZ, EPSC, EPSY, EPZG.

F (EN) - Seria dla lotnisk wojskowych: EPDA, EPIR, EPLY, EPMB, EPMI, EPOK, EPPR, EPTM. Dostawcą danych i organem odpowiedzialnym za weryfikację danych na temat lotnisk wojskowych jest Wojskowe Biuro NOTAM, Międzynarodowe Biuro NOTAM Warszawa odpowiada za właściwą ich dystrybucję

G (EN) / J (PL) - Informacje o lotniskach i lądowiskach opublikowanych w AIP VFR.

H (EN) / L (PL) - Informacje o lotniskach: EPKT, EPMO, EPRA, EPWR.

S (EN) - Sporządzane są zgodnie z formularzem SNOWTAM. Dotyczą obecności lub usunięcia niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem, błotem lub lodem na nawierzchniach lotniskowych, albo stojącą wodą związaną z tymi warunkami. Rozsyłane są do zainteresowanych odbiorców. Wydawane wyłącznie dla lotnisk kontrolowanych.

2. Jesienno-zimowe loty na DA20

W ubiegłym roku opracowane zostały Zasady eksploatacji samolotów DA20 w okresie jesień / zima. Jako, że jesień już się zaczęła, poniżej znajduje się przypomnienie zaleceń:

- Okres jesień / zima - w tym okresie występuje wiele problemów z uruchamianiem samolotów podczas pierwszego lotu w danym dniu. 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 "**FUEL PRIME**" w zależności od warunków tj. wilgotności i temperatury. Czas od 5 sekund - górna granica czasu uzależniona jest od warunków. Ogólna zasada: im temperatura niższa lub wilgotność większa, tym dłuższy czas wtrysku paliwa.

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, 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 "**FUEL PRIME-ON**") 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, podajemy przez kolejne 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 także uwagę podczas kolejnych prób uruchomienia, czy silnik nie został przelany. Dlatego też po drugim zalaniu otwieramy owiewkę samolotu zerkając, czy drenażem pod kadłubem nie wylewa się paliwo. Dobrą zasadą jest niezapinanie 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 głowicy znajdzie się w zielonym zakresie. Wystarczy, że osiągniemy minimalne parametry eksploatacyjne zawarte w AFM. Manetką 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.

Jak zawsze w okresach przejściowych - **UWAGA również 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.

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 .