
Ptaki na lotnisku inaczej

Szanowni Państwo,

Zagrożenia, które przedstawiam na kilku kolejnych slidach pochodzą z zupełnie innego obszaru bo z obsługi statków powietrznych. Nie zmienia to postaci rzeczy, że samoloty zazwyczaj stoją na lotniskach, a gross baz obsługowych jest również zlokalizowana na lotniskach, lub bezpośrednio do nich przylega.

Dla większości z nas obsługa techniczna regulowana rozporządzeniem WE 1321/2014 jest zagadnieniem obcym i nie ma z lotniskami jako takimi większego związku poza wspomnianą lokalizacją. Z drugiej strony problemy wynikające z zaprezentowanego przykładu mogą zarządzającego lotniskiem dotknąć bezpośrednio, ponieważ ochrona przed tego typu zagrożeniami leży w zakresie obowiązków zarządzającego. Co za tym idzie to on będzie pokrywał ewentualne szkody.

Dodatkowym problemem jest fakt, że WE 1321/2014 nie wymaga od posiadacza certyfikatu, aby miał wdrożony system zarządzania bezpieczeństwem. to mocno utrudnia współpracę i rozumienie obowiązków i sposoby rozwiązywania problemów przez zarządzającego lotniskiem. Z drugiej strony nasz potencjalny partner może czuć się zagrożony wobec możliwości powstania szkody.

Proszę potraktować tę prezentację jako wskazanie nie tylko na możliwość powstania konkretnego zagrożenia, ale również jako przykład zagrożenia, które powstaje niejako poza zakresem naszego wpływu, ale cały czas w obszarze działalności lotniczej. Z aktualnej obserwacji różnych typów lotniczych systemów bezpieczeństwa wynika, że do najbardziej niebezpiecznych należą te powstające na „obrzeżach” systemów gdzie przenikają się one z innymi formami działalności, których często nie mamy wiedzy. ze względu na charakter prowadzonej działalności lotniska są tym elementem systemu lotniczego, który ma tych obszarów przenikania się najwięcej.

Uszkodzenia

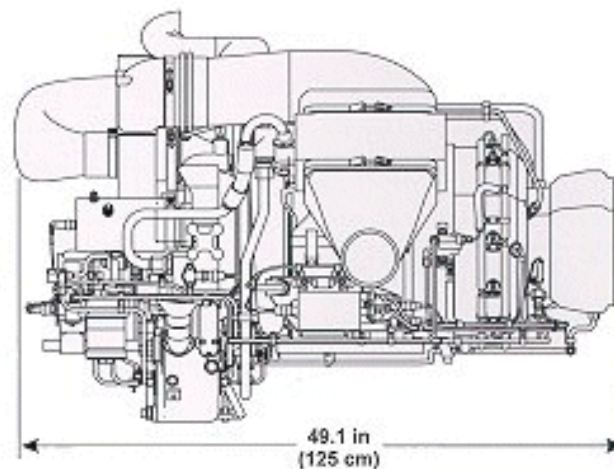
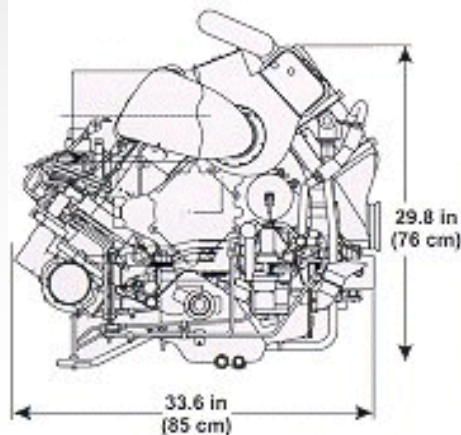


Foto. NLG

APS 3200 (Airbus A320) - przykład



APS 3200 wylatały na samolotach A320 ponad 13 milionów godzin i wykonały 15 milionów cykli.



Co to jest APU?



APU gdzie jesteś?

Lufthansa
Technical Training

Training Manual
B 737-300/400/500

ATA 49
APS 2000

ATA 104 Level 3



Book No: B737-3 49 L3 E APS

Lufthansa
Technical Training GmbH
Lufthansa Base

For Training Purposes Only
© Lufthansa

RNE AUXILIARY POWER
& PLANT

Lufthansa
Technical Training

737-300/400/500

49-10

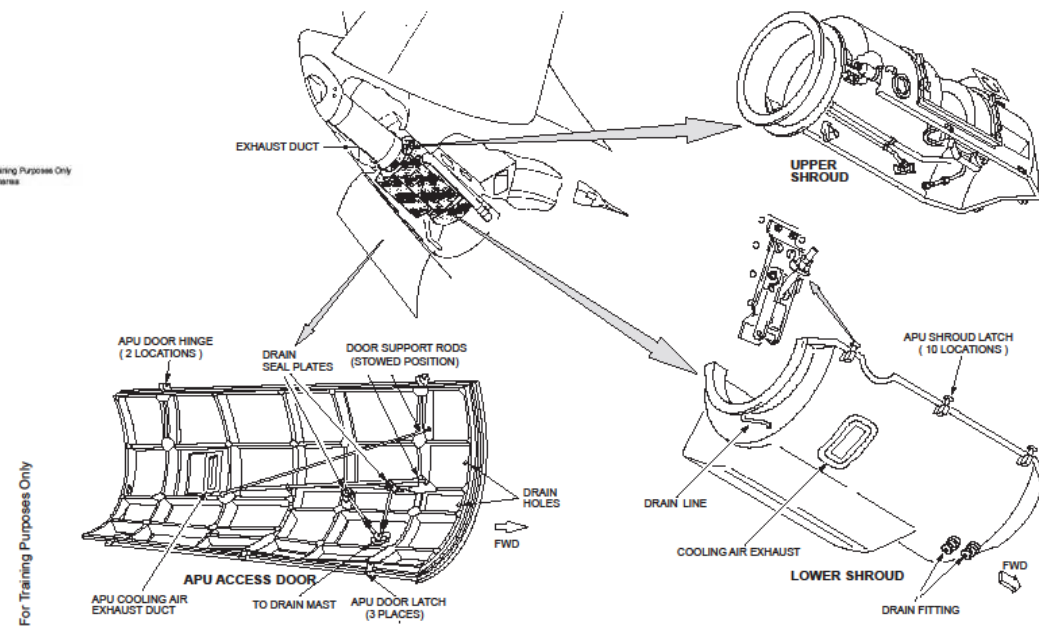


Figure 3 APU Access Door and Shroud.

FRA US8 hs 28.6.95

Page: 7

Skąd ty tu się wzięłeś?



Foto. NLG



Pytania?

**Dziękuję
bardzo!**