



Kapitan ostatni opuszcza pokład

O 15:24:54 lot 1549 dostaje zgodę na start z pasa 04 lotniska LaGuardia do Charlotte w Karolinie Północnej. O 15:25:51 kapitan zgłasza wysokość 700 stóp i wznoszenie na 5000 stóp; kontroler nakazuje dalsze wznoszenie do 15000 stóp. Wkrótce po tym pilotujący maszynę pierwszy oficer zauważa na kursie stado sporych szarych ptaków – omińcie go nie jest jednak w tych warunkach możliwe. Późniejsza analiza danych z radaru pierwotnego wykazuje, że o 15:27:01 nastąpiło nałożenie się śladu niezidentyfikowanego obiektu (prawdopodobnie stada ptaków) i znajdującego się na wysokości ok. 3000 stóp sa-

foto: Eric Thayer/REUTERS/Forum

Właściwym działaniom ludzi – wielu ludzi – 155 osób zawdzięcza życie.





– „...kamizelki ratunkowe znajdują się pod fotelami...”
– załoga *Airbusa A320* linii *US Airways* kończy rutynowe przygotowania do startu z Nowego Jorku. Nikt na pokładzie nie spodziewa się, że lot wcale nie będzie rutynowy.

foto: Eric Thayer/REUTERS/Forum

molotu – nie jest to jednak zobrazowane na ekranie radaru wtórnego kontrolera.

Pięć minut

Około półtorej minuty po starcie dochodzi do zderzenia samolotu z ptakami. Szyby kokpitu pokrywają się brązowymi plamami. O 15:27:32 kapitan informuje kontrolę zbliżania: „Tu Cactus 1549. Zderzyliśmy się z ptakami. Straciliśmy ciąg obydwu silników. Zawracamy na LaGuardia.” Pełen ludzi i paliwa *Airbus* zdołał osiągnąć wysokość ok. 3200 stóp – marne 980 metrów, a w dole tętniące życiem miasto. Los jest myśliwym... ma jed-

nak godnego przeciwnika: kapitan Chesley Sullenberger lata od z górą czterdziestu lat, ma wylatane 19663 godziny za sterami rozmaitych statków powietrznych, w tym 3800 na *A320*, ma też szczególne hobby – bezpieczeństwo lotnicze.

Kapitan przejmuje stery, pierwszy oficer Jeffrey Skiles próbuje ponownie uruchomić silniki i odnajduje checklistę lądowania awaryjnego. Energii koniecznej do poruszania powierzchni sterowych i zasilania systemów dostarczają generator pomocniczy Auxiliary Power Unite i wystawiana z kadłuba awaryjna turbinka powietrzna RAT (Ram Air Turbine). O 15:28:05 kontroler podaje kurs powrotny na LaGuardia

Zetknięcie z wodą nastąpiło zaledwie po ok. 3,5 minuty od zderzenia z ptakami

i informuje o dostępności pasa 13, jednak kapitan odpowiada: „Nie jesteśmy w stanie. Być może skończymy w Hudson”. Przez chwilę rozważane jest lądowanie na pobliskim lotnisku Teterboro, jednak i tym razem odpowiedzią jest „Nie możemy”, a chwilę później „Będziemy [wodować] w Hudson”.

Pilot wyrównuje kurs na równoległy z korytem rzeki Hudson. Samolot przelatuje ok. 270 metrów nad mostem Jerzego Waszyngtona. Kapitan wydaje przez pokładowe nagłośnienie komendę „Przygotować się do uderzenia”, stewardesy instruuja pasażerów, jak przyjąć prawidłową pozycję. W ustabilizowanym szybowaniu z prędkością 110 węzłów (ok. 200 km/h) samolot styka się z wodą na wysokości 48 Ulicy na Manhattanie i wkrótce zatrzymuje się na jej powierzchni. Jest 15:30:30 – od chwili startu minęło niecałe pięć minut. Od zderzenia z ptakami – trzy i pół, mniej, niż trwa wykonanie wszystkich czynności z checklisty awaryjnego lądowania (załoga nie zdążyła wcisnąć

Wcześniejsze wodowania samolotów pasażerskich bez ofiar śmiertelnych

16.10.1956 – *Boeing 377*, lot Pan Am 943, po awarii dwóch silników woduje w Pacyfiku na północny wschód od Hawajów w pobliżu kutra Straży Przybrzeżnej. Uratowano wszystkie 31 osób znajdujących się na pokładzie.

21.08.1963 – *Tupolew Tu-124* linii Aeroflot woduje na rzeczce Newie w Leningradzie (obecnie St. Petersburg) po wyczerpaniu paliwa w trakcie próby przelotu na lotnisko zapasowe (niemożność schowania podwozia po starcie, lądowanie na lotnisku startu uniemożliwione przez mgłę). Unoszący się na wodzie samolot został odholowany na płyciznę przez holownik. Ocalały 52 osoby – bez ofiar.

Inne wybrane wodowania samolotów pasażerskich

23.11.1996 – Porwany *Boeing 767-260ER* linii Ethiopian po wyczerpaniu paliwa próbuje wodować przy brzegu Komorów. Zetknięcie z wodą w znacznym przechyleniu skutkuje przetamaniem kadłuba. Ginie 125 ze 175 osób znajdujących się na pokładzie.

16.01.2002 – *Boeing 737* linii Garuda Indonesia woduje na rzece Bengawan Solo koło Yogyakarta na wyspie Jawa po zgaśnięciu obu silników na skutek intensywnego opadu (deszcz i grad). Choć samolot zatrzymał się w wodzie sięgającej do kolan, zginęła jedna osoba z 60 rozbitków (stewardesa).

6.08.2005 – *ATR* linii Tuninter woduje u wybrzeży Sycylii po wyczerpaniu paliwa. Samolot przetamuje się na trzy części, ginie 20 z 39 znajdujących się na pokładzie osób.

przycisku „Wodowanie”, zamykającego m. in. zawór upustowy ciśnienia w kabinie i wloty powietrza chłodzącego awionikę).

Ewakuacja

Powiadomiona przez zbliżenie i wieżę Straż Przybrzeżna wysłała na pomoc jednostki ratownicze. Na ratunek ruszają też łodzie straży pożarnej i policji oraz kursujące po rzece promy. Tymczasem na pokładzie samolotu personel pokładowy rozpoczyna ewakuację pasażerów przez przednie drzwi i wyjścia awaryjne znajdujące się nad skrzydłami, nie otwierając częściowo zanurzonych w wodzie tylnych drzwi. Udaje się nie dopuścić do paniki – pasażerowie sami dbają, aby kabinę opuściły najpierw kobiety i dzieci. Przed upływem przepisowych 90 sekund od rozpoczęcia ewakuacji w samolocie nie ma już nikogo, o czym upewnia się kapitan, dwukrotnie obchodząc pokład.

Cztery minuty po wodowaniu do Airbusa dociera pierwsza jednostka – prom – która rozpoczyna podejmowanie rozbitków. W akcji oprócz jednostek pływających uczestniczą śmigłowce, asystujący poszkodowanym nurkowie straży pożarnej i policji oraz ok. 65 karettek. Pomocy me-



foto: Eric Thayer/REUTERS/Forum

Przy temperaturze wody bliskiej zera podczas akcji ratowniczej liczyła się każda minuta

dycznej udzielono 78 osobom, głównie w związku z drobnymi obrażeniami i wychłodzeniem. Najbardziej poszkodowaną była jedna ze stewardes, która doznała głębokiego otarcia nogi. Akcję ratunkową zakończono o 16:55.

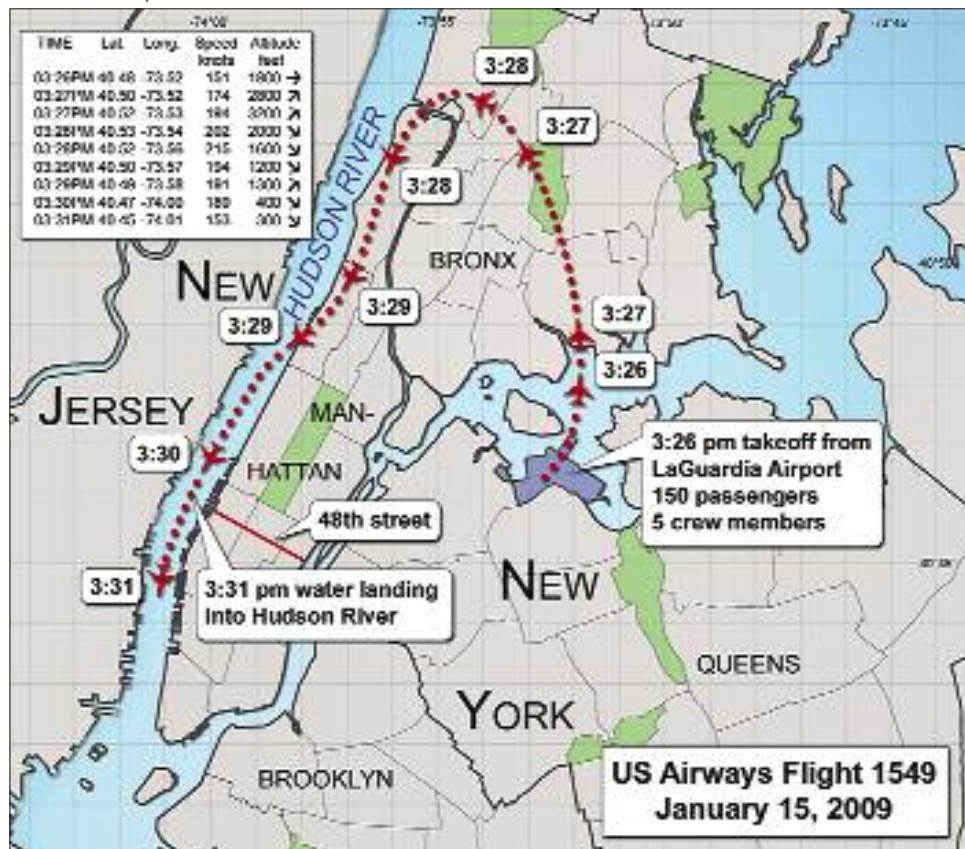
Cud na rzece Hudson?

Czy ocalenie 150 pasażerów i 5 członków załogi można nazwać cudem? W pewnym sensie tak – był to trzeci w historii przypadek wodowa-

**Piloci,
 stewardesy
 i służby
 ratownicze
 – wszyscy
 działali jak
 w podręczniku**

nia samolotu pasażerskiego bez ofiar w ludziach. Nie da się ukryć, że w grę wchodził splot wielu pomyslnych okoliczności. Gdyby zderzenie z ptakami nastąpiło chwilę wcześniej, na udane manewry nie wystarczyłoby wysokości. Gdyby do incydentu doszło na innym lotnisku, pilot mógłby nie znaleźć tak dogodnego miejsca do posadzenia maszyny, nie byłoby też raczej szans na tak sprawną akcję ratowniczą. I – last but not least – traf zrzucił, że na pokładzie znajdowała się wyjątkowo doświadczona i sprawna załoga. Jednak to właśnie prawidłowym działaniem ludzi – wielu ludzi – 155 osób zawdzięcza życie.

Tor lotu US Airways 1549



Ludzie

Bez wątpienia głównym bohaterem tego zdarzenia jest kapitan Chesley Sullenberger, który w tydzień po zdarzeniu skończył 58 lat. Sully (bo tak zwą go przyjaciele) uzyskał uprawnienia pilota w wieku 14 lat. Po wstąpieniu do akademii sił powietrznych USA trafił do programu szybowcowego kadetów, gdzie jeszcze w tym samym roku został instruktorem. W 1973 r., ukończywszy akademię z wyróżnieniem dla najlepszego lotnika, trafił do US Air Force, gdzie służył jako pilot myśliwców F4 Phantom. W roku 1980 przeszedł do linii lotniczych. Pracę pilota zaczął bardzo wcześnie łącząc z działaniami na rzecz bezpieczeństwa – brał udział w badaniach wielu wypadków prowadzonych przez USAF i NTSB, był szefem ALPA ds. bezpieczeństwa, uczestniczył w opracowaniu publikacji NASA na temat okoliczności sprzyjających błędom w lotnictwie oraz kursu CRM (podziału zadań

w załodze) wdrożonego w US Airways. W 2007 roku założył firmę Safety Reliability Methods, zajmującą się aspektami zarządzania kryzysowego oraz strategiami bezpieczeństwa w lotnictwie. Nie ulega wątpliwości, że to właśnie imponująca wiedza z dziedziny bezpieczeństwa oraz doświadczenie pilota i instruktora (w tym szybowcowego!) pozwoliły mu błyskawicznie podejmować trafne decyzje i po mistrzowsku wykonać wodowanie.

Mniej wiemy o drugim pilocie. Jeffrey Skiles ma 49 lat i nalot 15643 godzin – z tego zaledwie 35 na A320, w US Airways lata jednak od 1986 roku, w tym jako kapitan. Jego doświadczenie, opanowanie i umiejętność współpracy w załodze bez dwóch zdań przyczyniły się do pomyślnego zakończenia incydentu.

Udane wodowanie to jednak tylko jedna trzecia sukcesu. Decydujący wkład w bezpieczną ewakuację pasażerów ma personel pokładowy. Na pokładzie *Airbusa* znajdowały się trzy stewardesy: Sheila Dail, Donna Dent i Doreen Welsh. Wszystkie z wieloletnim doświad-



Kapitan Chesley Sullenberger

www.chesleysullenberger.com

czaniem – najmłodsza z nich ma 51 lat i pracuje w zawodzie od 26 lat, najstarsza jest rówieśniczką kapitaną i lata w linii od 38 lat! Biorąc pod uwagę sprawność przeprowadzonej w iście podręcznikowy sposób ewakuacji uważam, że powinno to skłonić do refleksji działają kadr linii lotniczych oraz niektórych grymaśnych pasażerów.

Ofiar nie udałoby się uniknąć, gdyby nie wzorowa akcja służb ratowniczych oraz znakomicie wyszkolonych załóg promów. Tak doskonałą organizację zawdzięczają one zapewne po części tragicznym

Próba powrotu na lotnisko groziła w razie niepowodzenia ogromną liczbą ofiar

doświadczeniom Nowego Jorku z 11 września 2001, nie zmienia to jednak faktu, że jest to przykład godny naśladowania. Przy temperaturze wody bliskiej zera o życiu robitków decydowała każda minuta – i każda minuta została właściwie wykorzystana. Tu przypomina mi się udane, lecz tragiczne w skutkach wodowanie małej Cessny na Wiśle w Warszawie...

Lekcja

Przypadek lotu 1549 na trwałe wejdzie do historii lotnictwa jako wzorzec właściwego postępowania w razie awarii. Dowód na to, że nawet w ekstremalnej sytuacji można i należy na bieżąco analizować własne położenie. Że choć opuszczone przed chwilą lotnisko kusi swą bliskością, nie wolno dać się uwieść jego przyciąganiu. Że nawet w pozornie beznadziejnej sytuacji trzeba wykorzystać swe szanse do maksimum – do ostatniej chwili rozważnie pilotując samolot.

Michał Setlak,
Michał Ratajczak

FABRYCZNIE NOWE ŚMIGŁOWCE PIĘCIOMIEJSCOWE
NAJBEZPIECZNIEJSZE W SWOJEJ KLASIE
NAPĘDZANE SILNIKAMI TURBINOWYMI

ENSTROM 480B

www.enstromhelicopter.com
0-601 304 300

AEROFAN SP. Z O.O.
ul. Szpitalna 13
05-092 Łomianki

KRÓTKI CZAS REALIZACJI
ZAMÓWIENIA!!!