



Pogodowe pułapki

foto: Michał Setlak

Jesienią należy pamiętać o kilku zagrożeniach, na które jesteśmy szczególnie narażeni o tej porze roku. Pierwsze to zwiększone prawdopodobieństwo oblodzenia gaźnika, drugie to nagłe zmiany i załamania pogody, często niedoszacowane przez pilotów.

O oblodzeniu gaźnika powiedziano i napisano już bardzo dużo, a jednak zdarzenia nim spowodowane wciąż się zdarzają. Warto przypomnieć, że do oblodzenia gaźnika może dojść praktycznie przy każdej spotykanej w naszym kraju temperaturze – może z wyjątkiem największych upałów – a jego prawdopodobieństwo rośnie wraz z wilgotnością powietrza. Doskonale wiemy, że oblodzenia gaźnika należy się spodziewać zwłaszcza przy przymkniętej przepustnicy, np. przy zniżaniu, ale warto mieć świadomość, że przy jesiennych pogodach może do niego dojść również w locie po trasie. Aby się przed nim ustrzec, należy po prostu zwracać uwagę na parametry pracy silnika i pamiętać o korzystaniu z podgrzewu gaźnika, zgodnie z procedurami opisanymi w instrukcji użytkownika samolotu.

Znacznie większe niebezpieczeństwo niosą ze sobą nagłe zmiany pogody, bo o ile po zatrzymaniu silnika na skutek oblodzenia gaźnika mamy spore szanse bezpiecznie wy-

Respekt przed warunkami pogodowymi przekłada się na bezpieczeństwo. Przypominają o tym analizy jesiennych wypadków lotniczych

konać lądowanie awaryjne (choć jesienią z tym trudniej, bo większość pól jest zaoranych), to wlot w warunki meteorologiczne uniemożliwiający bezpieczny dolot do lotniska dla wielu lotników okazał się śmiertelną pułapką... Dla mało doświadczonego pilota spadek widzialności do 3 km może być poważną przeszkodą w prowadzeniu nawigacji, zwłaszcza, jeśli „zglupieje” GPS, według którego leciał (a nawet lotniczy GPS potrafi „zglupieć”, widziałem to osobiście) – wtedy taki pilot najprawdopodobniej się pogubi. Dlatego przy planowaniu lotu radzę sprawdzić oprócz GAMETu obowiązujące w rejonie lotu TAFy i METARy, uwzględniając kierunek napływu mas powietrza. I jeśli warunki są kiepskie lub niepewne, zastanowić się – czy na pewno muszą lecieć? Wydaje się, że to, o czym mówię, to sprawy oczywiste, o których wie każdy. Praktyka pokazuje jednak, że nie każdy o tym pamięta, a w pogodową pułapkę dawali się już złowić nawet bardzo doświadczeni lotnicy.

Maciej Lasek, PKBWL

Jakoś to będzie

11.09.2009 r. pilot turystyczny wykonywał wraz z żoną przelot samolotem Piper PA-28 z Mielca do Jeleniej Góry. Warunki meteorolo-

giczne w miejscu startu były dobre, jednak prognoza przewidywała zdecydowane pogorszenie pogody na końcowym odcinku trasy. Przed startem pilot dwukrotnie dzwonił do Jeleniej Góry, skąd uzyskał informację, że warunki meteo są poniżej minimum dla VFR. Jego rozmówcy zdecydowanie odradzali mu lot, mimo to zdecydował się wyruszyć w drogę. Początkowo wykonywał lot na wysokości 2000 stóp. Począwszy od południowego trawersu Wrocławia, samolot stopniowo wlatywał w pagórkowaty teren – i w strefę frontową. Podstawa chmur obniżała się, wymuszając zniżanie samolotu, a widzialność spadała z powodu zamglenia i mżawki. W okolicy Strzelina pilot zgłosił obniżenie wysokości lotu do 1500 stóp. Kwadrans później poinformował o zejściu na 600 stóp. Po następnych 10 minutach samolot uderzył w drzewa porastające wzgórze, a następnie rozbił się o skaliste zbocze góry Popiel. Pilot wraz z żoną zginęli.

Tego dnia rejon Sudetów i Pogórza Sudeckiego znajdował się w obszarze płytkiej zatoki niżowej z mało aktywną strefą frontową, czego efektem było obniżenie podstawy chmur. Według świadka w miejscu zdarzenia zalegała mgła, ograniczająca widzialność poniżej 50 m

(była to raczej schodząca poniżej wierzchołka góry chmura Stratus).

Według PKBWL, przyczynami wypadku były: podjęcie decyzji o locie mimo wiedzy o braku warunków meteorologicznych umożliwiających jego wykonanie, niedostateczne przygotowanie przelotu i brak decyzji o przerwaniu przelotu po pogorszeniu się warunków na trasie. Okolicznością sprzyjającą było małe doświadczenie pilota: nalot 176 h, licencja uzyskana niecały rok wcześniej.

Muszę lecieć

8.10.2004 r. pilot śmigłowcowy turystyczny wykonywał śmigłowcem *Enstrom 280C* nocny lot nawigacyjny z lotniska Bielsko-Biała Aleksandrowice po trasie Dobczyce – Miechów – Aleksandrowice. W rejonie Miechowa, ze względu na pogarszającą się pogodę, postanowił skrócić zaplanowaną trasę i w porozumieniu z FIS Kraków złożył z powietrza plan lotu na powrót do Bielska przez CTR lotniska Balice. W rejonie miejscowości Radocza nadał sygnał MAYDAY. Wkrótce potem śmigłowiec zderzył się z ziemią i spłonął. Pilot zginął. Według PKBWL, przyczynami wypadku były niezamierzony wlot w rejon pogarszających się warunków meteorologicznych i utrata orientacji prze-

strzennej przez pilota podczas wykonywania zakrętu o 180° w celu opuszczenia rejonu złej pogody. Wpływ na zaistnienie wypadku miały nie przewidziane na etapie planowania pogorszenie się pogody i małe doświadczenie pilota w nawigacyjnych lotach nocnych.

Rejon lotu znajdował się pod wpływem zatoki niskiego ciśnienia z frontem chłodnym, z zamgleniami i na końcowym etapie trasy opady deszczu. Według komisji, na decyzję o wykonaniu lotu mógł mieć wpływ fakt, iż miał to być ostatni lot z zakresu przygotowania do egzaminu na licencję pilota śmigłowcowego zawodowego, po której otrzymaniu pilot miał podjąć pracę na śmigłowcu Eurocopter. Według prognozy, wykorzystanej przy planowaniu lotu, można się było spodziewać pogorszenia widzialności poniżej minimum dla nocnego VFR, poza tym dotyczyła ona rejonu Bielska i Żaru, a okres jej ważności upływał pół godziny po starcie do dwugodzinnego lotu...

Ja sobie poradzę

27.11.2005 r. o 13:00 pilot samolotowy zawodowy wystartował samolotem *Maule MT-7-235* z lotniska Szymany koło Szczytna do lotu VFR na lotnisko Kobylnica pod Poznaniem. Lot miał trwać 1 godzi-

Pilot często podejmuje decyzję o locie pod wpływem presji (dotrzymanie terminu, zobowiązania, etc.).
Od umiejętności mówienia „nie” – również i sobie – może zależeć nasze życie.

nę i 20 minut. Pilot nie pobrał aktualnego komunikatu pogodowego na zaplanowaną trasę, jednak przed odlotem został poinformowany o pogarszających się warunkach meteorologicznych na linii Wisły i na lotnisku Poznań Krzesiny (podstawa chmur 60 m, widzialność 600 m) oraz w Bydgoszczy (podstawa 50 m, widzialność 100 m) – znacznie poniżej minimów dla lotów VFR. 32 minuty po starcie na wysokości 200 m samolot zaczął o najwyższy odciąg masztu telekomunikacyjnego w miejscowości Rachocin, tracąc lewe skrzydło i część usterzenia poziomego, po czym spadł na tąkę w odległości około 250 m od masztu i spłonął. W wyniku zderzenia z ziemią pilot poniósł śmierć na miejscu.

Ten wypadek wstrząsnął środowiskiem lotniczym. Człowiek, który zginął, uważany był za jednego z najlepszych pilotów general aviation w Polsce. Miał licencję pilota samolotowego zawodowego z uprawnieniami instruktora oraz pilota doświadczalnego, nalot ogólny na samolotach 4900 h, w tym nalot dowódcy 4530 h, w lotach IFR 180 h, jako pilot doświadczalny 118 h, jako instruktor 2080 h.

Pogoda na trasie była kształtowana przez płytki układ niżowy z zafalowanym frontem chłodnym. Widzialność, początkowo ok. 3 km, obniżała się po trasie poniżej 1 km. Padał deszcz przechodzący w deszcz ze śniegiem. Panowało pełne zachmurzenie chmurami Stratus i Nimbostratus o podstawie 400-600 m, obniżającej się do 200-100 m nad terenem, a także oblodzenie, początkowo powyżej wysokości 1000 m, a za frontem w chmurach i w opadzie od poziomu gruntu.

Maszt w Rachocinie jest oddalony od planowanej trasy przelotu o 25 km na południe. Dlaczego pilot znalazł się w tym miejscu? Według PKBWL, prawdopodobnie próbował znaleźć tzw. lukę w warunkach meteorologicznych, umożliwiającą doloć do lotniska docelowego, uciekając jednocześnie przed oblodzeniem. Opad deszczu i silna mgła, ograniczająca widzialność do 150-200 m uniemożliwiły mu dostrzeżenie masztu... Czy naprawdę musiał lecieć w takich warunkach? Następnego dnia widzialność była milion na milion...

na podstawie raportów PKBWL
opr. Michał Setlak

Zamglenie oznacza ograniczenie widzialności od 5000 do 1000 m. Loty VFR są zabronione gdy spada ona poniżej 1500 m

