

Są zdarzenia lotnicze, które wrzucamy do kategorii „to mnie nie dotyczy, niemożliwe, żeby mnie coś takiego się przytrafiło”.
I właśnie dlatego trzeba się przed nimi strzec,
bo mogą się przydarzyć każdemu.

Każdemu się może zdarzyć

Pogodny letni dzień 29 czerwca 2009 powoli przechodził w wieczór. Na podradomskim lotnisku Piastów (EPRP) członkowie aeroklubów Radomskiego i PLL LOT korzystali ze świetnej pogody – panowały warunki CAVOK, więc z zapalem wykonywano samolotowe i szybowcowe loty szkolne z użyciem drogi startowej 06.

Po wykonaniu pewnej liczby holi, pilot jednej z holówek, białego PZL-101A Gawron o znakach SP-YEB stwierdził, że silnik pracuje nierównomiernie. W związku z tym postanowiono wyłączyć samolot z lotów do czasu usunięcia niedomagania i odstawiono go na pas neutralny w „kwadracie”, gdzie wkrótce przybył wezwany mechanik obsługi.

O 19:45 po wykonaniu szkolnego przelotu z Mielca w Piastowie wylądowała Cessna 152 SP-GMO, pilotowana przez kobietę szkolącą się do licencji PPL(A) pod okiem instruktora. Zakończywszy dobieg, załoga Cessny skotowała z pasa w lewo i zgłosiła kierującemu lotami zamiar kołowania na płytę po-

Co by było, gdyby łopata potężnego śmigła US-122000 trafiła w kabinę Cessny?



stojową przy bazie pożarniczej ZUA.

W międzyczasie mechanik zajmujący się Gawronem (były pilot zawodowy), uzyskawszy zgodę kierującego lotami, rozpoczął kołowanie do hangaru. Ponieważ na lotnisku panował intensywny ruch samolotów i szybowców, początkowo PZL-101A kołował wzdłuż pasa 34, a dalej północnym skrajem użytkowej części lotniska EPRP.

W ten sposób Gawron i Cessna SP-GMO zaczęły zbliżać się ku sobie po prostopadłych torach. Żadna z osób znajdujących się na ich pokładach, nie zauważyła drugiej maszyny i w rejonie płyty postojowej pożarników ZUA samoloty zderzyły się ze sobą. Pracujące śmigło Gawrona, tracąc jedną z łopat, pocięło lewe skrzydło Cessny (wraz z dźwigarem i z zastrzałem), zaś skrzydło Cessny uszkodziło osłonę silnika, pokrycie boku kadłuba, zastrzał pomocniczy i klapę prawego skrzydła PZL-101A. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że właściwie skończyło się na strachu – nikt nie od-

niósł żadnych obrażeń. Mogło jednak być dużo gorzej...

Co poszło nie tak?

Widzialność była przecież świetna. Mechanik kołujący *Gawronem* miał doświadczenie z latania *PZL-101A*, a także aktualne badania i uprawnienia, w tym wpis w Książce Mechanika, uprawniający do kołowania samolotami o masie startowej poniżej 5700 kg. Dla poprawienia widoczności z kabiny ustawił fotel w pozycję podniesioną i wykonywał kołowanie tzw. „zmijką”, wiedział też o zamiarach załogi *Cessny* (oba samoloty miały prawidłowo działające radiotelefony). Uczennicy, kołującej *Ces-*



Końcówka łopaty śmigła *Gawrona* wbiła się w dźwigar skrzydła *C152*

Przy braku szczęścia benzyna ze znajdującego się w skrzydle zbiornika mogła trafić na rozgrzane elementy silnika...



ści od stanowiska kierującego lotami, nie miał on możliwości zapobieżenia kolizji.

W wyniku przeprowadzonych analiz Komisja przyjęła, że przyczyną zderzenia samolotów było niewłaściwe obserwowanie przestrzeni przed samolotem przez obie załogi. Za okoliczności sprzyjające jego zaistnieniu uznano utrudnienie obserwacji kołującego *Gawrona* pod słońce przez załogę *Cessny*.

W Raporcie Końcowym z badania zdarzenia nie zaproponowano środków profilaktycznych ani zmian systemowych – trzeba jednak pamiętać o zachowaniu koniecznej ostrożności od chwili uruchamiania silnika aż po jego zatrzymanie; wypadek może się zdarzyć również podczas prozaicznego kołowania.

Michał Setlak

sną, towarzyszył doświadczony instruktor, pilot z licencją liniową (ATPL). Oba samoloty miały sprawne radiotelefony pokładowe.

Komisja ustaliła, że w chwili zdarzenia kierujący lotami nadzorował jedynie loty szkolne uczniów-pilotów szybowcowych – nikt nie koordynował lotniskowego ruchu naziemnego. Załogi obu samolotów nie widziały się wzajemnie aż do kolizji. Czynnikiem, który mógł utrudnić załodze *Cessny* zauważenie zbliżającego się *Gawrona*, mogła być konieczność obserwowania go pod nisko położone nad horyzontem słońca oraz biały kolor, na który był pomalowany *PZL-101A*. Ponieważ do zderzenia doszło w dużej odległo-

Jak widać, kabina pilota *PZL-101A* była w zasięgu końcówki skrzydła *Cessny*...

