



Po omacku

fot. Andrzej Rutkowski

Był 6 czerwca 2010 r. Około 12:25 z lotniska San Sebastián w Hiszpanii (LESO) wystartowały trzy polskie samoloty – Cirrus SR-22 i dwie Cessny 182T. Celem było lotnisko Maia w Vilar da Luz w Portugalii. Plan lotu VFR przewidywał trasę na zachód wzdłuż wybrzeża z lotniskami zapasowymi Santander (LEXJ) i La Coruña (LECO).

O 13:00 pilot Cirrusa nawiązał łączność z ATC Santander, uzyskując informacje o pogodzie na lotnisku Asturias (LEAS) – wiatr słaby, widzialność 3400 m, mgła na zachód od pasa 11, zachmurzenie scattered na 2000 ft, broken na 3000 – oraz La Coruña: wiatr północny 10 kt, widzialność 3700 m,

mgła, zachmurzenie few na 100 ft, broken na 300 ft i na 1300 ft, co skomentował „Okropnie!” Zdecydował się jednak lecieć dalej na zachód wzdłuż wybrzeża.

We mgłę

O 13:51 pilot Cirrusa nawiązał łączność z Asturias, prosząc o informacje o pogodzie i pasie w użyciu. Kontrolerzy poinformowali go wprost o panujących w okolicy złych warunkach meteorologicznych (od 8:38 lotnisko funkcjonowało według procedur niskiej widzialności LVP). Nadciągający od zachodu front chłodny powodował obniżenie podstawy chmur, mżawkę i mgłę; wiatr o prędkości 8 węzłów wiat



Zalążenia wypadku z raportu CIAIAC

Szczątki Cirrusa – widoczny spadochron

Dwie oddzielne katastrofy niemal w jednej chwili...

z kierunku 340°, przy temperaturze powietrza 14° temperatura punktu rosy wynosiła 14°. O 13:57 kontrolerzy z Asturias połączyli się z pilotem jednej z Cessn i dwie minuty później przekazali mu tę samą informację. Poprosili też o zgłoszenie minięcia lotniska od północy.

O 14:00 kontrolerzy podjęli próbę wywołania obu samolotów – bezskutecznie. O 14:01 zgłosili lot-

Cirrus zawadził o drzewa na stoku góry – spadochron CAPS nie zdążył się rozwinąć



Trasa lotu Cirrusa



niskowej straży pożarnej, że na płycie rozbił się samolot lekki, po czym nawiązali łączność z drugą polską Cessną, nakazując jej wznoszenie i lot do Santander. Chwilę później strażacy potwierdzili katastrofę pierwszej Cessny i śmierć dwóch znajdujących się na pokładzie osób.

O 14:18 służba SAR poinformowała o odebraniu sygnału z nadaj-

fot. Andrzeja Rutkowski



Kadłub Cessny został rozdarty strzępy



A jeszcze niedawno ta sama nowiutka Cessna 182T pozowała do zdjęć w PLAR

Dramat wydarzył się wkrótce po tragedii w Smoleńsku...

Dlaczego?!

Orzeczenie hiszpańskiej komisji o przyczynach jest prozaiczne – wlot VFR w warunki IMC bez uprawnień IFR i utrata orientacji. Wypadek w Asturias jest jednak porażający pod wieloma względami. Za sterami nie siedzieli nowicjusze: piloci Cessny mieli nalot 486 i 1407 h, pilot Cirrusa – 950 h. Samoloty były znakomicie wyposażone, oba z glaskokpitami z GPS. Dramat wydarzył się niecałe dwa miesiące po tragedii w Smoleńsku, której przyczyny były już dość dobrze poznane, a tu katastrofa według podobnego schematu – i to podwójna! Tyle, że hiszpańscy kontrolerzy, mając dobry

nika ELT Cirrusa. W efekcie akcji poszukiwawczo-ratowniczej, na stoku góry Bayas, ok. 450 m od progu pasa 11, odnaleziono szczątki samolotu i ciała kolejnych dwóch Polaków.

O 14:57 Santander zgłosiło bezpieczne lądowanie drugiej Cessny.

Jak to się stało?

Według zapisu z awioniki Cirrusa, lecąc na autopilocie samolot minął lotnisko od północy i wykonał zakręt w lewo o ponad 90°. Po odłączeniu autopilota o 13:58:43 pilot stracił panowanie nad maszyną – w ciągu 11 s Cirrus wykonał szereg chaotycznych zakrętów na zniżaniu i zaważył o drzewa na zboczu góry. Pilot uruchomił system ratunkowy CAPS, jednak spadochron nie zdążył się rozwinąć.

Skrzydła Cessny odpadły jako całość od rozszarpanego kadłuba

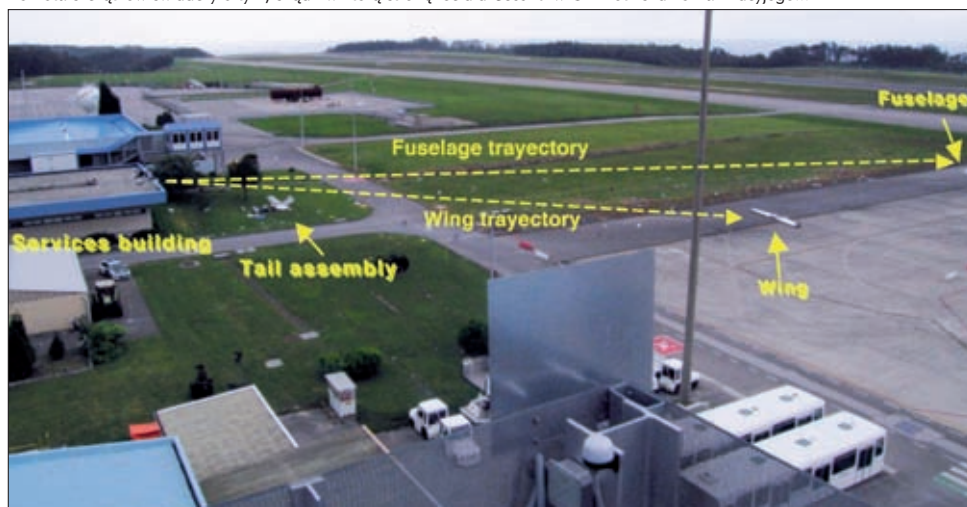


Analiza danych radaru wykazała, że Cessna wleciała nad ląd przed trawersem lotniska, okrążyła je od południa i lecąc na zniżaniu pod kątem prostym do pasa, uderzyła kadłubem w klimatyzator na dachu parterowego budynku obok płyty, rozbijając się doszczętnie.

Resztki klimatyzatora na dachu budynku



Tor lotu szczątków świadczy o tym, skąd i w którą stronę leciała Cessna w CTR lotniska komunikacyjego...



radar, w żaden sposób nie próbowali skłonić Polaków do odejścia od lotniska, choć ci płatli się po CTR.

Może to właśnie świetne wyposażenie samolotów uspiło obawy przed brakiem widoczności, a lot w grupie przeszkodził w podjęciu decyzji o powrocie? Takie psychologiczne pułapki czyhają na każdego – dlatego nowego ratowniczy zakręt o 180 stopni warto przewidzieć jeszcze przed startem.

Michał Setlak