

Nie daj się zabić

Wszystkie zdjęcia pochodzą z raportu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

13 września 2013 r. w miejscowości Wygonin nieopodal Kościerzyny rozbił się śmigłowiec *Robinson R44*. Maszyna uderzyła w zaorane pole w pobliżu wiejskich zabudowań rozbijając się doszczętnie, znaczną część szczątków kadłuba strawił pożar. Zginęły wszystkie trzy osoby znajdujące się na pokładzie, wśród nich przedsiębiorca będący użytkownikiem leasingowanego śmigłowca oraz zatrudniony przez niego pilot.

Żadne ślady na miejscu wypadku nie dawały podstaw do stwierdzenia, by jakkolwiek część oddzieliła się od maszyny przed zderzeniem z terenem. Stan szczątków i oględziny silnika świadczyły o tym, że maszyna była sprawna, a silnik pracował do końca – wewnątrz cylindrów znaleziono ziemię zassaną przy uderzeniu w grunt. Pilot utrzymywał łączność ze służbami ruchu lotniczego, lecz nie informował o jakichkolwiek problemach.

Śmigłowiec wystartował zaledwie około kwadransa wcześniej z lądowiska położonego kilkanaście km na południowy zachód od Rębichowa. Nie był to bynajmniej lot realizowany ad hoc – wieczorem poprzedniego dnia pilot w rozmowie z członkiem rodziny wyrażał zaniepokojenie pogarszającą się pogodą w kontekście planowanego lotu. O 8:44 pilot złożył telefonicznie w Biurze Odpraw Załóg gdańskiego lotniska im. Lecha Wałęsy (EPGD) plan lotu do Bydgoszczy. O 9:17 zadzwonił do Biura Meteorologicznego lotniska EPGD, uzyskując informację o aktualnych warunkach atmosferycznych na EPGD: zamgle-

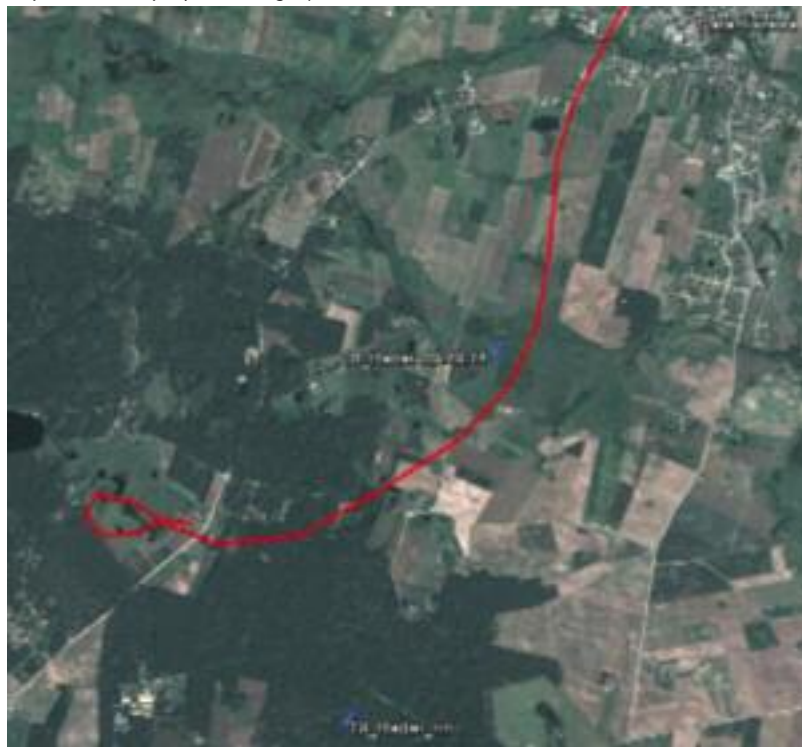
Zawód pilota dyspozycyjnego to dla wielu z nas sposób na życie. Jego specyfika wymaga jednak oprócz umiejętności lotniczych dodatkowej cechy – asertywności.

niu ograniczającym widzialność do 3 km i pełnym pokryciu nieba chmurami o podstawie 100 m (300 ft). Start nastąpił o 9:36 i trzy minuty później *R44* osiągnął deklarowaną w planie lotu wysokość 1000 ft, kontynuował jednak wznoszenie do 3000 ft. O 9:44 pilot nawiązał łączność z informatorem FIS Gdańsk i uzyskał od niego informację, że w Bydgoszczy nie ma warunków do lądowania wg VFR, a jedynie VFR SPEC. O 9:50 śmigłowiec zderzył się z ziemią przy prędkości postępowej rzędu 100 km/h i ze znaczną prędkością opadania, przechylony w lewą stronę i pochylony „na nos”.

Analiza zapisu radarowego trajektorii lotu oraz zawartości pamię-

ci znajdującego się na pokładzie urządzenia *GPSMAP 695* wykazała, że po uzyskaniu od FIS informacji o warunkach pogodowych panujących w Bydgoszczy lot stał się mniej stabilny pod względem wysokości i kierunku. W ostatnim etapie lotu śmigłowiec opadał z prędkością sięgającą 6,9 m/s, zaś prędkość postępową przekroczyła w pewnym momencie VNE. Według Komisji mogło to świadczyć o tym, że pilot, konsultując się z dysponentem, skupił się na wprowadzaniu nowych ustawień do urządzenia *GPSMAP 695*. Odwrócenie uwagi od pilotowania mogło być przyczyną utraty świadomości położenia przestrzennego i kontro-

Trajektoria ostatniej fazy lotu według zapisu GPS



li nad śmigłowcem. Doprowadziło to do sytuacji, w której śmigłowiec w zniżaniu wyłonił się z chmury stratus o podstawie około 30-50 metrów nad pagórkowatym terenem tuż przed masywem leśnym, po czym wykonał gwałtowny zakręt o 180 stopni z chwilowym naborem wysokości i zmniejszeniem prędkości, a następnie zniżaniem i rozpędzaniem zakończonym zderzeniem z ziemią.



Miejsce wypadku tuż po zdarzeniu

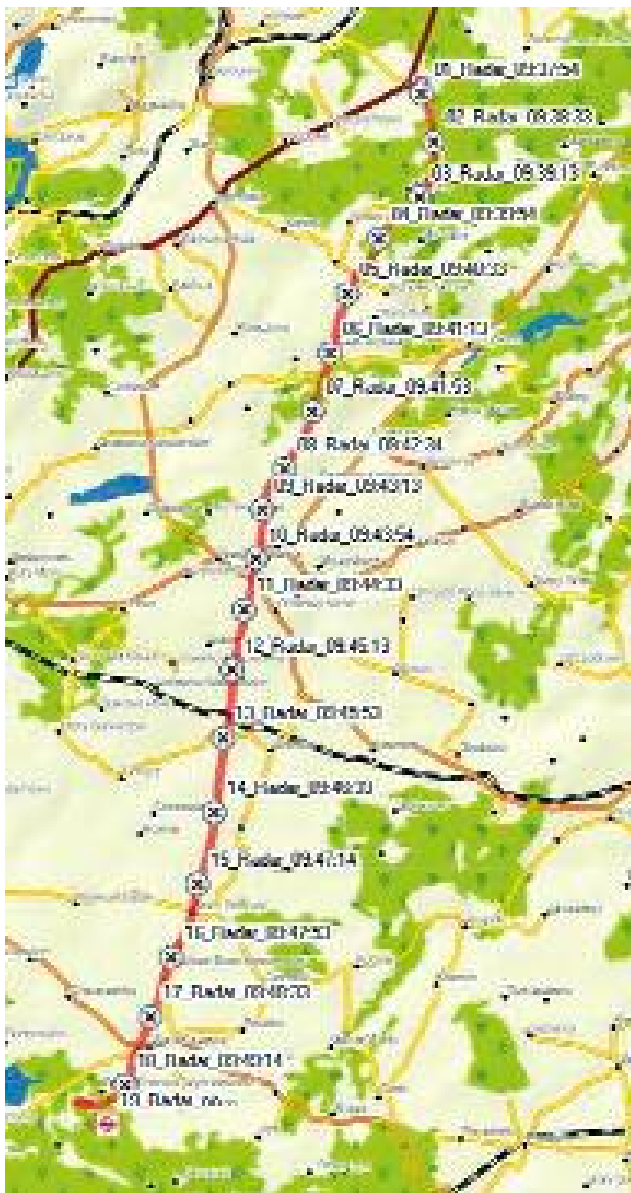
Wskutek zderzenia z terenem przy prędkości ok. 100 km/h i pożaru kadłub śmigłowca uległ całkowitemu zniszczeniu



runkach IMC z powodu dezorientacji przestrzennej pilota, co doprowadziło do zderzenia z ziemią. Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku lotniczego były:

- podjęcie decyzji o locie w warunkach atmosferycznych uniemożliwiających jego wykonanie wg przepisów VFR,
- niepodjęcie decyzji o przerwaniu lotu przed wejściem w warunki IMC,
- brak doświadczenia pilota w lotach wg przyrządów.

Trasa lotu według zapisu radarowego



Wypalone szczątki kadłuba śmigłowca, na pierwszym planie część tablicy przyrządów

Należy zauważyć, że pilot śmigłowca nie był nowicjuszem. 64-letni pułkownik w stanie spoczynku miał wylatać 2350 godzin w ponad 11 tys. lotów na Mi-2, Mi-8 i R44. Nie miał jednak żadnego doświadczenia IFR, a jedynie 13 h nalogu w zasłoniętej kabinie (w tym 20 min na R44).

Według międzynarodowych statystyk wypadków, pilot nie będący w treningu w lotach IMC traci kontrolę nad sytuacją po kilku-kilkunastu minutach lotu bez widoczności.

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była utrata kontroli nad śmigłowcem podczas lotu w wa-

Nie ulega wątpliwości, że doświadczony pilot zdawał sobie sprawę z zagrożeń, z jakimi wiązał się lot w panujących warunkach – zapytany przed wyjazdem z domu, czy musi lecieć w taką brzydką pogodę odpowiedział, że „gdyby to od niego zależało, to na pewno nie”...

Dysponent zatrudniający pilota ma prawo nie wiedzieć, jakie jest ryzyko wlotu maszyną dopuszczoną tylko do lotów VFR w warunki IMC. W takich sytuacjach los wszystkich na pokładzie zależy od asertywności pilota.

Michał Setlak