

# Śmierć w CAVOK

**P**od koniec lipca 2007 roku nad Bieszczadami panowała piękna pogoda – praktycznie bezchmurne niebo z widzialnością ponad 10 km, jednym słowem CAVOK. Pilot samolotowy z licencją PPL(A) wyruszył rano z rodziną sześciomiejscowym Piperem PA-32 Saratoga z Częstochowy do Katowic, gdzie zabrał na pokład dwoje znajomych. Celem było górskie szybowisko Wermień koło Leska, gdzie przed wylotem zamówił nocleg i uzgodnił warunki lądowania.

Około 12:30, będąc w pobliżu Leska, pilot poinformował kierującego lotami, że wykona „rundę widowiskową” nad Zalewem Solińskim i wróci nad szybowisko. Piętnaście

**Wypadki typu CFIT (zderzenie z terenem w locie sterowanym) zdarzają się z reguły przy złej pogodzie. Możliwe są jednak i przy świetnej widoczności**

Podczas pierwszego zderzenia z drzewami samolot stracił część lewego skrzydła



W efekcie pożaru paliwa z rozerwanymi zbiorników wrak splanął doszczętnie

minut później pilot ponownie nawiązał łączność z kierującym lotami, zgłaszając zachodni trawers szybowiska. Kierujący lotami poinformował go o panujących warunkach atmosferycznych (wiatr 5-7 m/s z kierunku 180°). Pilot wykonał dwa kręgi w lewo na wysokości około 300 m nad szybowiskiem po czym, znajdując się nad Leskiem,

zgłosił „długą prostą”, chwilę później przekazał jednak, że nie zamierza jeszcze lądować, a wykona niski przelot nad szybowiskiem. W odpowiedzi kierujący lotami przekazał pilotowi, aby wykonał przelot nie niżej niż na wysokości 100 m zaznaczając, że ma przed sobą przeszkodę w postaci góry. Pilot potwierdził przyjęcie informacji. Sa-



Analiza pozycji samolotu i jego cienia na amatorskim zdjęciu pozwoliła określić wysokość lotu maszyny tuż przed wypadkiem – ok. 30 m poniżej wierzchołków drzew na szczycie zbocza

Samolot przeleciał wzdłuż wznoszącego się z nachyleniem 13% pasa lądowań z prędkością około 150-160 km/h, w konfiguracji z klapami wychylonymi w pozycję „małe”. Pilot utrzymywał stałą wysokość „kwadratu” wysokość, ocenianą przez świadków na około 100 m lub nieco mniej, nie zmieniając parametrów pracy silnika i nie wykonując żadnych manewrów wskazujących na próbę zmiany kierunku i toru lotu. Chwilę później, w odległości około 700 m od „kwadratu”, samolot wleciał w las znajdujący się z prawej osi pasa, eksplodował i niemal doszczętnie splonął. Wypadku nie przeżył nikt ze znajdujących się na pokładzie.

Lot próbny wykonany przez PKBWL maszyną tego samego typu wykazał, że w zbliżonej konfiguracji elementy samolotu poważnie ograniczają widoczność z miejsca pilota...



Wszystkie ilustracje zaczerpnięte z raportu PKBWL

...zwłaszcza w prawą stronę. W feralnym locie ze względu na większe obciążenie maska była uniesiona jeszcze wyżej, zasłaniając przeszkody na wysokości lotu.



Jak to możliwe, że przy idealnej pogodzie samolot po prostu zderzył się z górą? W wyniku przeprowadzonych badań Komisja doszła do wniosku, że na zaistnienie zdarzenia nie miały wpływu stan techniczny samolotu, stan zdrowia pilota ani stan pogody. Analizując amatorskie zdjęcia ostatniej fazy feralnego lotu oraz wyniki lotu próbnego na samolocie tego samego typu stwierdzono, że do tragedii, oprócz wynikających z braku doświadczenia błędów pilota, przyczyniła się specyfika modelu PA-32.

Zdaniem Komisji, przyczynami wypadku było błędne przyjęcie przez pilota informacji o minimalnej wysokości przelotu nad pasem jako



Szybowisko Weremień. Strzałka żółta – kwadrat, czerwona – miejsce zdarzenia

## Znajomość elewacji terenu na trasie lotu jest sprawą podstawową

Te doświadczenie lotnicze pilota (nalot dowódcy nie większy, niż 35 h) i brak doświadczenia w wykonywaniu lotów, startów i lądowań w terenie górskim oraz właściwości samolotu, ograniczające widoczność do przodu w locie poziomym, szczególnie z małą prędkością i dużym obciążeniem. Nie można też wykluczyć, że pilot działał pod znaczną presją psychiczną pasażerów, oczekujących szybkiego dotarcia na wypoczynek nad wodą.

W ramach zaleceń profilaktycznych Komisja zaleciła ULC m. in. opracowanie minimalnych wymagań dotyczących doświadczenia i wprowadzenie uprawnień dla pilotów wykonujących loty z lądowisk górskich, a także rozważenie obowiązku publikacji procedur podejść do lądowania oraz startów z lądowisk górskich.

Michał Setlak