

Czy to prawda, że w czasie latania nie przytrafiają nam się żadne „historie”? Czy są to rzeczy dla nas tak wstydliwe, że nie mamy zwyczaju dzielić się nimi z innymi pilotami? A może to, że zdarzeniami takimi dzielimy się niechętnie, wynika z własnego lub naszych kolegów doświadczenia i utrwalanej przez lata „prawdy”, że „pisząc raport, piszemy go głównie na siebie”? Chyba najwyższa pora porzucić już to – w gruncie rzeczy szkodliwe – podejście.



# Podziel się doświadczeniem

Zespół Latajmy Bezpiecznie rozpoczyna piąty rok swojej działalności. Jego pełna, oficjalna nazwa brzmi Zespół Lokalizacji Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym. Liczba zgłoszeń do zespołu utrzymuje się na poziomie około trzydziestu rocznie. Dużo otrzymaliśmy zgłoszeń systemowych dotyczących sytuacji prawnej, dużo było zgłoszeń odnośnie procedur obowiązujących w naszym lotnictwie. Wszystkie były bardzo cenne, mnóstwo spraw udało się rozwiązać, mamy nadzieję, że dzięki pra-

cy zespołu zmniejszyła się ilość wypadków i zdarzeń lotniczych, a życie pilotów stało się mniej skomplikowane. Wciąż jednak niewiele jest zgłoszeń samych pilotów czy kontrolerów o realnych sytuacjach zaistniałych w czasie lotu czy podczas dyżuru kontrolerskiego, z których płynęłaby jakaś nauka. Czy był to czas udany i czy udało się zaszczerpić wśród polskich lotników idee Zespołu – pokażą statystyki bezpieczeństwa.

Jakich zgłoszeń chcielibyśmy otrzymywać więcej? Przyjrzyjmy się

**Dzieląc się doświadczeniem, pozwalamy innym uczyć się na naszych błędach**

angielskiemu systemowi CHIRP, na którym się wzorujemy i z doświadczeń którego czerpiemy. Przeanalizujemy jedno ze zgłoszeń angielskiego pilota, który wpakował się w trudną sytuację i który chciałby się anonimowo podzielić swoim doświadczeniem z innymi. Czy tak nie mogłoby wyglądać zgłoszenie pilota znad Wisły?

„Planowałem standardowe wejście w krąg nadlotniskowy i lądowanie na kierunku zachodnim. Kiedy byłem nad lotniskiem zauważyłem, że wiatr jest wschodni, co może ge-

nerować składową tylną podczas lądowania. Zmieniłem więc zamiary i z pozycji nad lotniskiem rozpoczęłem budowę kręgu do kierunku wschodniego. Podchodząc do pasa na kierunku wschodnim miałem niewielką składową czołową i dosyć duży wiatr boczny (wciąż poniżej moich limitów). Kontynuując podejście zdałem sobie sprawę, że jestem trochę za wysoko, nadmienię, że była to moja pierwsza wizyta na tym lotnisku. Zbytne zaufanie swoim umiejętnościom oraz zbyt duże skoncentrowanie się na kontroli

**Czy ryzykować zaczepienie o żywopłot, wznosząc się na prychającym silniku, czy lądować i skończyć na nim dobieg?**

prędkości spowodowało, że na podejściu do lądowania byłem za wysoko i moja prędkość była zbyt duża. Ślizg kierunkowy trochę mi pomógł, ale i tak mogłem przyziemić gdzieś w połowie pasa. W tym momencie podjąłem decyzję o odejściu na drugi krąg.

Gwałtownie pchnąłem dźwignię gazu, ale silnik nie wszedł na pełne obroty i w tym momencie znalazłem się w sytuacji, gdzie miałem do wyboru: nieuchronnie zaczepienie o okalający lotnisko żywopłot próbując wzniesić się na prychającym silniku, lub lądowanie i prawdopodobnie skończenie dobiegu w żywopłocie, tu miałbym jeszcze szansę na awaryjne hamowanie na ziemi, zmianę kierunku dobiegu lub nawet cyrkiel tuż przed zderzeniem z przeszkodą. Doszedłem do wniosku, że lepiej wjechać w żywopłot przy prędkości 20 węzłów niż próbować się wznosić nad przeszkodę na prychającym silniku będąc prawie w warunkach przeciągnięcia. Na szczęście po przyziemieniu byłem w stanie wyhamować przed żywopłotem i skończyło się na powierzchniowych uszkodzeniach. Po sprawdzeniu samolotu przez miejscowego mechanika mogłem polecieć w drogę powrotną.

Podsumowując, zdarzenie miało miejsce z powodu złych decyzji i zbytnej wiary we własne umiejętności. Czynniki sprzyjającymi były:

1. Pierwsze w życiu lądowanie na tym lotnisku,
2. praktycznie brak wiatru czołowego, a pas miał lekki spadek w kierunku lądowania,
3. zbyt wczesny zakręt na prostą spowodował, że znalazłem się zbyt wysoko na ścieżce podejścia i zbijając wysokość musiałem lecieć zbyt szybko,
4. podejście na zupełnie zdławionym silniku zwiększyło prawdopodobieństwo oblodzenia gaźnika w warunkach w tym dniu sprzyjających, mimo, że podgrzew gaźnika cały czas był włączony,
5. zwlekanie z decyzją o odejściu na drugi krąg, co mocno ograniczyło opcje wyjścia z zaistniałą sytuacją,
6. w warunkach stresu po przyziemieniu nie wyłączyłem iskrowników, co mogłoby skrócić mój dobieg.

Nauka, jaką wyniosłem z zaistniałej sytuacji, to wychwycenie szeregu moich błędów jako pilota; złe

podejście, złe decyzje, zbytne zaufanie własnym umiejętnościom i późna decyzja o odejściu na drugi krąg. Sytuacja nauczyła mnie również, że po przyziemieniu trzeba pamiętać o wyłączeniu iskrowników w takich przypadkach, wyłączeniu pomp paliwa i odcięciu jego dopływu, czego oczywiście nie zrobiłem będąc skoncentrowanym na ratowaniu samolotu i siebie, a przecież tyle razy ćwiczyłem to podczas symulowanych sytuacji awaryjnych.

Zgłoszeń przypominających powyższe wciąż niewiele jest w naszym polskim systemie. Trudno powiedzieć co odstrasza lotników od dzielenia się własnym doświadczeniem i chęcią przestrzegania innych przed podobnymi błędami. Prawdopodobnie nasza historia i doświadczenia z kilkadziesiąt lat PRL-u, gdzie nie było żadnych incydentów czy przesłanek do wypadków, bo gdyby były, to nieunikniona byłaby wizytacja lokalnego inspektora lub nawet kogoś z centrali, zatrzymanie licencji lub uprawnień. Komunizmu w naszym kraju nie ma od ponad dwudziestu lat, ale niestety jego cień ciągle rozciąga się polskimi lotnikami. Przecież w Anglii nikt nie wszczął dochodzenia przeciwko rzeczonemu pilotowi, nikogo oczywiście nie zainteresowało jego nazwisko, w jakim aeroklubie lata, kto był jego instruktorem itd. W Polsce też o zgłaszającym jakąś sytuację nie wiadziałby ani prezes ULC, ani wiceprezes, nie wiadziałby przewodniczący PKBWL ani nawet poszczególni członkowie zespołu Latajmy Bezpiecznie. To nikogo nie interesuje, wszyscy tylko zainteresowani są tym, aby latanie w naszym kraju było bardziej bezpieczne.

Zbliża się nowy sezon lotniczy. Jaki on będzie zależy głównie od nas samych. Dzielimy się doświadczeniem, pozwalamy innym uczyć się na naszych błędach, bo na uczenie się na własnych może każdemu z nas nie starczyć życia.

Sławomir Cichoń  
Zespół Latajmy Bezpiecznie

  
LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG

Uwaga! Z powodu zmiany providera strony Zespołu, zmuszeni jesteśmy zmienić jej adres i nasz adres mailowy. Aktualne to: [www.latajmybezpiecznie.org](http://www.latajmybezpiecznie.org)  
e-mail: [info@latajmybezpiecznie.org](mailto:info@latajmybezpiecznie.org)

foto: Andrzej Rutkowski