

Źródło: Gazeta Wyborcza, 25.07.2006, <http://zielonagora.gazeta.pl/zielonagora/1,35182,3507172.html>

## Żona pilota wini aeroklub

**Żona Marka Dubkiewicza, pilota Grupy Żelazny, obwinia aeroklub zielonogórski o śmierć męża. Powołuje się na raport Państwowej Komisji Wypadków Lotniczych, która wytyka klubowi błędy w szkoleniach i fałszowanie dokumentów**



Do tragicznego wypadku, w którym zginęło dwóch pilotów Grupy Akrobatycznej Żelazny - Marek Dubkiewicz i Sebastian Chrząszcz doszło 2 czerwca 2003 r. Dwusilnikowy samolot przeleciał tuż nad blokami mieszkalnymi, a potem wbił się w ziemię podzielonogórskiego osiedla Czarkowo.

Samolot wystartował z lotniska w Przylepie o godz. 18.23. Dwie minuty później Morava uległa kompletnemu zniszczeniu. Piloci nie mieli szans, by przeżyć. Siła uderzenia rozerwała im serca, płuca, zmiażdżyła kości czaszki. Dubkiewicz starał się o licencję pilota samolotów wielosilnikowych.

Zajęcia w pilotażu rozpoczął kilka trzy dni wcześniej. Instruktorem był pilot Lech Marchelewski, prezes zielonogórskiego aeroklubu, jego zamiennikiem był drugi pilot Grupy Żelazny Sebastian Chrząszcz.

Na temat tragedii powstał raport Państwowej Komisji Wypadków Lotniczych. - Wypadek to błąd w metodyce szkolenia. Aeroklub nie powinien wyznaczyć do wykonania lotów szkolnych instruktora nie posiadającego wymaganego przepisami doświadczenia do wykonywania lotów instruktorskich na samolocie L- 200 D "Morava" - czytamy w raporcie.

- Piloci markowali sytuację, w której jeden z silników nagle się psuje. Nie powinni tego robić, bo Sebastian miał za mało "wylatanych" godzin. Instruktor szkolenia i szef aeroklubu Lech Marchelewski nie powinien się na to zgodzić. To niedopełnienie obowiązków - opowiada Sylwia Gałkowska, żona Marka Dubkiewicza. Po trzech latach od tragedii domaga się od aeroklubu zadośćuczynienia i jak mówi, walczy o dobre imię męża. Jej zdaniem książki lotów były fałszowane. - Po śmierci chłopaków ktoś naprędce dopisał brakujące loty. Zupełnie inny charakter pisma rzucał się w oczy. To kolejny dowód na to, że szkoleniami nikt się nie interesował. Zwalanie winy przez aeroklub na pilotów jest krzywdzące. Niech wszyscy się dowiedzą, dlaczego naprawdę mój mąż nie żyje - opowiada Gałkowska.

Komisja w raporcie aeroklubowi wytyka wiele błędów. Zaleca, co klub powinien przeprowadzić w najbliższym czasie, m.in zawiesić program szkoleń do zdobywania uprawnień pilota samolotów wielosilnikowych aż do czasu opracowania nowej metodyki szkolenia. Nakazuje kontrolę nadzoru nad personelem lotniska w Przylepie, ocenę pracowników, czy działają według instrukcji, sprawdzenie stanu maszyn.

W kwietniu br. w wypadku lotniczym zginął kolejny pilot instruktor, który szkolił na Morawie. Samolot spadł na w kontenery firmy spedycyjnej Rosner w Zielonej Górze. Jego uczeń z ciężkimi obrażeniami trafił do szpitala. Przeżył.

- Ile osób musi jeszcze zginąć? Kiedy klub zacznie przykładać więcej odpowiedzialności do szkoleń? - pyta Gałkowska i chce, by klub zapłacił za błędy.

Adwokat Gałkowskiej złożył już pozew przeciwko aeroklubowi. - Zgodnie z art. 446 § 3 k.c. sąd może przyznać najbliższym członkom rodziny zmarłego stosowne odszkodowanie, jeżeli wskutek jego śmierci nastąpiło znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej. Tak jest w przypadku pani Gałkowskiej, która doznała silnego wstrząsu psychicznego. To pociągnęło za sobą osłabienie aktywności życiowej, wydatki na leczenie, przy mniejszych zarobkach - komentuje adwokat Sebastian Kordel. W sądzie będzie się domagał 100 tys. zł odszkodowania.

Źródło: Gazeta Wyborcza, 25.07.2006, <http://zielonagora.gazeta.pl/zielonagora/1,35182,3507172.html>

Lech Marchelewski, dyrektor aeroklubu, odpiera zarzuty. Nie chce płacić odszkodowania. - Zorganizowaliśmy koncert, z którego dochód przeznaczaliśmy dla rodzin pilotów. To mało? - pyta.

To nie jedyny problem szefa aeroklubu. PZU - firma, w której ubezpieczony był samolot - nie chce wypłacić 100 tys. zł odszkodowania. Twierdzi, że wypadku można było uniknąć, gdyby leciał nim doświadczony pilot, a klub nie złamałby procedur, dopuszczając do lotu instruktora bez odpowiedniego doświadczenia.

Spór rozstrzygnie zielonogórski sąd, w którym aeroklub złożył pozew przeciwko ubezpieczycielowi.

#### **Rozmowa z Lechem Marchelewskim, dyrektorem Aeroklubu Ziemi Lubuskiej**

**Maja Sałwacka: Państwowa Komisja Wypadków Lotniczych w raporcie uznała, że pilot Sebastian Chrzęszcz nie powinien szkolić, bo nie miał wylatanej odpowiedniej liczby godzin.**

**Lech Marchelewski:** - Choć nie ma na to dowodów w książce lotów, Sebastian miał wymaganą liczbę godzin. Potwierdził to przed sądem szef firmy szkoleniowej Ibex, są inni świadkowie. Druga sprawa, że te brakujące kilka godzin (3,5 godz.) nie mogłyby poprawić doświadczenia instruktora wykorzystywanego w sytuacjach awaryjnych. W lotnictwie wypadki się zdarzają, nie mamy na nie wpływu. Gdybym sam siedział za sterami, nie wyszedłbym także z tych oparów.

#### **Komisja uważa, że pan nie powinien zgodzić się na taki lot.**

- Nie wiedziałem o brakach we wpisach lotów. Sebastian był kierownikiem szkolenia praktycznego ośrodka, to on wpisywał na listy instruktorów, ustalał grafik. Wpisał i siebie. Nie miałem podstaw, by go kontrolować. Do jego obowiązków należało kontrolowanie także mnie jako instruktora, choć jestem dyrektorem. Muszę ufać pracownikom. Chrzęszcz był świetnym pilotem i instruktorem. Dlaczego miałem mu nie wierzyć? Poza tym odbyłem z nim loty metodyczne, ćwiczyliśmy sytuacje awaryjne. Nie można więc mówić, że instruktor był nieprzygotowany do lotów.

#### **Komisja w raporcie zaleciła zaprzestanie szkoleń na samolotach dwusilnikowych do czasu opracowania nowej metody. A kilka miesięcy temu wydarzył się kolejny wypadek, na tym samym typie samolotu.**

- Zawiesiliśmy szkolenie, i wznowiliśmy je po naniesieniu drobnych zmian w programie szkolenia. Żadnych rewolucji nie robiliśmy. Program jest i był naprawdę dobry, sprawdzony, z tradycjami.

#### **Komisja ma inne zdanie.**

- Zdanie komisji nie jest nieomyślne. Nowy program dostał pozytywną ocenę Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wszystko jest w porządku. Nie zrezygnujemy z niektórych niebezpiecznych ćwiczeń, pilot musi umieć reagować w sytuacjach awaryjnych. Lepiej, żeby spotkał się z nimi w trakcie szkolenia niż na pokładzie z pasażerami. Co do ostatniego wypadku. Dowódca był doświadczonym instruktorem, miał na koncie 3 tys. godzin wylatanych na tym typie samolotu, a 8 tys. lotów w ogóle. Szkolony pilot zrobił tak błędny manewr, że nawet doświadczony pilot nie mógł już opanować maszyny. Tylko cud uratował życie jednemu z nich. To dowód na to, że wypadki się zdarzają i każdy pilot musi się z tym liczyć.

Rozmawiała Maja Sałwacka