

Bałkański dziennik rosyjskiego dziennikarza – 29

8 września 2013

3 kwietnia 1996 roku, przed samym Dubrownikiem AWACS nieoczekiwanie traci samolot z amerykańską delegacją. Wojskowy wariant Boeinga 737-200 nie tak łatwo zgubić. Samolot prawie na dwie mile zszedł z kursu. Ale nikt się tym nie przejmował.

Mieszkańcy wioski Wieli Do Ana i Micho Dunlić jako pierwsi usłyszeli szum samolotu na niezwykle niskiej wysokości. Bardzo dziwne. Samoloty nigdy nie schodziły do lądowania nad ich domem. Głośno wyła syrena alarmująca o tym, że samolot znajdował się zupełnie blisko ziemi. Lewe skrzydło dotknęło ziemi, uderzenie o kamienne góry i wybuch. O tym w Dubrowniku już wiedzieli wszyscy. Dlaczego przez kilka godzin Amerykanie uparcie szukali samolotu w Adriatyku, a nie w górach? Pierwsza wiadomość CIA, przekazana do Waszyngtonu z amerykańskiej ambasady w Zagrzebiu świadczy właśnie o tym.

Chorwacki specnaz znalazł się na Górze św. Iwana po czterech godzinach. Po prostu ktoś zadzwonił na policję i powiedział, że w górach spadł samolot. Dopiero wtedy śmigłowce SFOR (siły pokojowe NATO w Bośni i Hercegowinie) przybyły na miejsce katastrofy. Od razu odsunięto chorwacką policję i zajęto się własnym śledztwem. Ciała ofiar zostały zapakowane do worków i specjalną wyciągarką wciągnięte do helikoptera, który przewoził zmarłych do pośpiesznie przygotowanej kostnicy na lotnisku. Patolodzy byli tylko amerykańscy.

Zmęczenie pilotów trudno było wyjaśnić, bowiem lot trwał zaledwie 45 minut. Samolot był stary, ale w doskonałym stanie, wcześniej przewoził sekretarza obrony Stanów Zjednoczonych Williama Perry'ego, a także małżonkę i córkę amerykańskiego prezydenta Billa Clintona. Miało to miejsce zaledwie tydzień przed wypadkiem pod Dubrownikiem. Cały lot 3 kwietnia 1996

roku można było sprawdzić na podstawie magnetofonowego zapisu rozmów pilotów i kontrolera lotu. Jednak taśmy nieoczekiwanie zniknęły. Potem zaczęto mówić, że na wojskowej modyfikacji Boeinga 737-200 był zakaz ustanawiania „kontrolnych narzędzi”.

Według wszelkich danych Ron Brown był czarującym człowiekiem, który pracował dla amerykańskiego biznesu na całym świecie. Wrogów zdobył sobie podczas pośrednictwa w dostawach broni do Bośni. W kongresie Stanów Zjednoczonych nie raz wzywali do uczciwego wyjaśnienia wszystkich przyczyn katastrofy samolotu, jednak wiele dokumentów do tej pory jest utajnionych.

W 1996 i w 1997 wiele zrzucano na pilotów Asli Davisa i Timothy'ego Shaffera. Twierdzono, że byli niewyspani, że rozbudzono ich nocą, aby przekazać mapę nawigacyjną z podkreślonymi zasadami podlotu do lotniska w Dubrowniku. Od razu po wzlocie wybrać mieli oni nieprawidłowy korytarz powietrzny, a załoga samolotu po prostu nie wiedziała, jak się ma dalej zachowywać. Niewykluczone, że tę fatalną przysługę wyświadczył Amerykanom także osobisty pilot zmarłego prezydenta Chorwacji Tudjmana, który w otwartym kanale łączności poinformował, że pogoda nad Dubrownikiem jest słaba, że panuje niskie zachmurzenie. Oraz, że jeśli pojawią się trudności, to należy powrócić do Splitu.

Do samej katastrofy pozostawały 2-3 minuty lotu. W tym momencie zwykle następuje obniżenie prędkości do 160 mil na godzinę. Amerykanie już znajdowali się w strefie zachmurzenia i powinni byli zrezygnować z lądowania, jeśli nie widzieli pasa do lądowania. Jednak nie wiedzieli o tym. I po 35 sekundach uderzyli w zbocze góry. Dubrownik był wyposażony wówczas w prymitywną pod względem technicznym aparaturę nawigacyjną, a amerykańscy piloci przyzwyczajeni byli do pracy z komputerami. Bliscy ofiar przez kilka lat prowadzili sądzili się z amerykańskimi władzami, ale nie dowiedzieli się o prawdziwej przyczynie śmierci Rona Browna i 35 innych osób, które 3 kwietnia 1996 roku nie doleciały z Tuzły do Dubrownika.

Wielu mówiło, że podejście do lotniska w Dubrowniku było nieprawidłowo skonstruowane, znaki na mapie nawigacyjnej były niedokładne, a na trzy minuty przed zderzeniem się z górą dyspozytor z wieży radiowej niespodziewanie zaczął rozmawiać z amerykańską załogą w języku chorwackim.

Oto jak opisali tę sytuację w czerwcu 1996 roku dziennikarze z tygodnika National: „Piloci Boeinga nie zrozumieli procedury podlotu, przedstawionej na mapach, a w skałę uderzyli po tym, jak obniżyli się na wysokość, którą chorwackie władze uznały za całkowicie bezpieczną. Według ocen specjalistów, cała trasa lotu wyglądała jak „chwianie się nietrzeźwego człowieka na wąskiej ścieżce wysoko w górach”.

Amerykańscy piloci postanowili lecieć przez Split, aby nadrobić stracony czas. Chorwaccy dyspozytorzy nie zaaprobowali tego wariantu. Samolot skręcił przez Bihać w kierunku Splitu. Potem wytyczył on swoją trasę do Dubrownika. Piloci jednak już zaczęli się denerwować. Popełniali błąd za błędem.

W tygodniku Nacional latem 1996 roku tak oto została wyjaśniona przyczyna katastrofy: „Z Dubrownika wydano polecenie, aby lecieć do pierwszego nawigatora radiowego na wyspie Kolocep. Nawigator ten był oznaczony symbolem KLM. Na chorwackich mapach, podobnie jak na mapie, rozprowadzanej przez firmę Jeppesan, aparat na Kolocepie był oznaczony symbolem NDB (nondirectional radio-beacon) – nienakierowany przekaźnik radiowy”.

W samolocie Rona Browna znajdował się odbiornik sygnałów radiowych ze wskaźnikiem, który odwraca się w stronę nadawania sygnału, gdy piloci zmieniają falę potrzebnego NDB. Potem pilot zmienia kurs na podstawie danych wskaźnika. Jego główne zadanie polega na tym, żeby przed punktem przygotowania ustawić samolot do lądowania, aby następnie ściśle przestrzegać obranego kursu i wysokości lotu. W przypadku skrajnej konieczności (gdy powstają zewnętrzne zakłócenia)

dowódca po prostu musi zrezygnować z lądowania”.

Okazało się, że piloci wojskowi nie skonfigurowali samolotów po tym, jak przelecieli obok latarni na wyspie Kolocep. I to właśnie dlatego, że nie uzyskali pozwolenia dyspozytorów z Dubrownika. Tym nie mniej kapitan Boeinga zaczął zniżać lot z 10 000 metrów do 5000. Na pięć minut przed katastrofą, w odległości czterech mil morskich od Kolocepu, amerykański pilot znów nawiązał łączność z dyspozytornią w Dubrowniku. Poinformował dyspozytorów, że znajduje się 16 mil od lotniska i dopiero po tym otrzymał zezwolenie na zniżenie lotu do 4000. Dyspozytorzy prosili pilota, aby ponownie nawiązał z nimi łączność po przelocie nad Kolocepem. Jednak już w tamtej chwili samolot przeleciał nad wyspą i leciał szybciej niż pozwalały mapy nawigacyjne. W tym momencie podwozie najprawdopodobniej jeszcze nie zostało otwarte. Tak przynajmniej twierdzili amerykańscy badacze przyczyn katastrofy.

W tym samym czasie doszło do jeszcze jednego incydentu, który ostatecznie zdezorientował amerykańską załogę. Dyspozytorzy z ziemi na swojej częstotliwości powiedzieli w języku chorwackim coś w rodzaju „zatrzymaj krążenie nad Kolocepem” (holding position). Stanowiło to wyraźne złamanie norm międzynarodowego prawa dot. kontroli lotów. Dopiero później powiedziano, że prośba ta była adresowana nie do Amerykanów, a do następnego samolotu, który miał czekać na pozwolenie na lądowanie, przebywając w powietrzu nieco dłużej.

Niektórzy chorwaccy piloci dość konkretnie dali mi do zrozumienia, że Amerykanie nie wiedzieli, jak w ogóle należy lądować na lotnisku w Dubrowniku według starego schematu.

Później amerykańska komisja kierowana przez generała Charlesa Coolidge’a wskazała na błędy dowództwa Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych w niemieckim Rammstein. Generał Coolidge oświadczył, że nikt nie przeprowadził kontroli na lotnisku w Dubrowniku. Piloci lecieli do Dubrownika po raz pierwszy, nie

znali tego lotniska. Według wszelkich reguł, należy odbyć kilka treningowych lądowań i dopiero wtedy pozwalać pilotom na sterowanie samolotu wojskowego.

W tragicznych dniach kwietnia 1996 roku uważnie śledziłem całą napływającą informację w sprawie katastrofy, jakiej uległ samolot ministra handlu Stanów Zjednoczonych Rona Browna. Gazety i radio powtarzały jedynie dane oficjalne. Liczyć można było tylko na reportaże telewizji chorwackiej. Wówczas nagrałem część tych materiałów. Pierwsza migawka nadana została 4 kwietnia 1996 roku o godzinie 19.00:

„Nad Dubrownikiem przez cały dzisiejszy dzień unosi się mgła i padają silne deszcze. To bardzo utrudnia poszukiwania zaginionego Boeinga. Ponieważ jeszcze była nadzieja na to, że ktoś z pasażerów mógł ocaleć, śmigłowce ratownicze badały miejsce upadku samolotu. Rano 4 kwietnia do specnazu policji chorwackiej dołączył się oddział poszukiwawczy armii chorwackiej. Przed tym czasem było już jasne, że 32 z 33 pasażerów nie żyje. Na miejscu awarii pracują również amerykańscy zwiadowcy wojskowi. Niestety, nie żyje także ciężko ranna w czasie awarii stewardesa Boeinga. Zmarła w czasie, gdy transportowano ją w dół z góry St. Ivan.

Na pokładzie samolotu znajdowała się delegacja rządowa USA z Ronem Brownem na czele. Około godziny 14.55 w trakcie podejścia do Dubrownika Boeing zniknął z ekranów radarów miejscowych kontrolerów lotów. Dopiero późnym wieczorem odłamki samolotu znaleziono w okolicach góry St. Ivan. w pobliżu wsi Velji Dol. Oficjalne dane w sprawie upadku samolotu oraz przyczyn awarii nie były podane do wiadomości publicznej. Dopiero, gdy ustała ulewa, na miejsce katastrofy udał się premier Chorwacji Zlatko Matesa. Szef MSW Chorwacji Ivan Jarnjak wyznaczył na 5 kwietnia konferencję prasową, w trakcie której miały być podane nowe dane odnośnie przyczyn awarii samolotu i zagłady ludzi”.

Dosłownie kilka godzin po tym pierwszy kanał telewizji

chorwackiej nadał specjalny reportaż nakręcony przez korespondenta Zeljko Korpara:

„Nadaję reportaż z góry świętego Jana, w pobliżu wsi Velji Dol. Znajdują się tu odłamki samolotu Boeing 737, który uległ katastrofie w pobliżu Dubrownika o godzinie 14.55. Odłamki są rozrzucone w promieniu 300 metrów. Wykazuje to, że po zderzeniu się z górą samolot zapalił się. Nie spaliła się tylko część tylna samolotu, która oderwała się. Chorwaccy policjanci i wojskowi w ciągu całej nocy poprowadzili poszukiwania tych, którzy mogli ocaleć. Jednakże znaleziono jedynie zwłoki 32 członków amerykańskiej delegacji rządowej, która miała wylądować na lotnisku Cilipi. W prowadzeniu dochodzenia zaangażowali się także wojskowi z sił KFOR, którzy przejęli pod swoją sztywną kontrolę miejsce awarii.”

„Do tego miejsca szliśmy pieszo przez całą godzinę poprzez mokre i niebezpieczne kamienne góry. Ruch na tej drodze był dość niebezpieczny, gdyż wszędzie znajdują się miny. Pada deszcz. Pada bez przerwy już drugą dobę z kolei. Na miejscu awarii premier Chorwacji Zlatko Matesa i ambasador Stanów Zjednoczonych w Chorwacji Peter Galbraith złożyli oświadczenia.”

Premier chorwacki powiedział co następuje:

„Jest to potworna katastrofa. Zagłada ludzi w takich okolicznościach zawsze sprawia ból. Przekonaliśmy się obaj – pan ambasador i ja – że nasi ludzie oraz przedstawiciele KFOR zrobili wszystko, co w ich mocy, w tych tragicznych dla nas wszystkich godzinach: pracowali w potwornych warunkach. W pierwszej kolejności, całkowicie zabezpieczyli miejsce katastrofy przed osobami nieupoważnionymi. Wszystko pozostało na właściwych miejscach. Wyrażam wdzięczność dla naszych specjalistów z jednostki „Tygrys” i dla funkcjonariuszy chorwackiego MSW, a także straży pożarnej z Dubrownika. Uczynili wszystko, co było w ich mocy, w tych potwornych górach, w warunkach silnej burzy i ulewnych deszczy. Usiłowali

ratować istnienia ludzkie. Jedyna kobieta, która jeszcze żyła, gdy znaleziono ją na miejscu awarii, niestety, zmarła nie odzyskując przytomności. Ta tragedia wstrząsnęła narodami chorwackim i amerykańskim.”

Nieoficjalne dane są wyraźnie sprzeczne z wnioskami komisji.

W 2000 roku znów powróciłem do tematu śmierci Rona Browna. Nowa delegacja do Dubrownika i nowe spotkania z tymi, którzy mogli jakoś pomóc mi w wyjaśnieniu prawdziwych przyczyn katastrofy lotniczej. Ci ludzie są żywi i zdrowi. Nie będę nazywać ich imion i nazwisk, aby im nie zaszkodzić. Wówczas, jesienią 2000 roku, byli bardzo szczerzy. Oto kilka zapisków z „Dziennika”, poczynionych w Dubrowniku.

Pierwszy rozmówca, pan X: „Trafiłem na miejsce wypadku w kolumnie Francuzów. Jechali tam z bazy w Ploce. To mniej więcej 200 km od Dubrownika. Walczyłem na Górze św. Jana i znam tam każdą piędź ziemi. Nie można wykluczyć wariantu, że to był fałszywy sygnał. Dlaczego samolot wcześniej odszedł w stronę kontynentu? Zwykle do lądowania podchodzi się od strony morza. I dopiero po Cavtat można podejść do lądowania i samoloty podchodzą od strony morza. Jednocześnie czasowo odłączony był sygnał radiowy na Cavtat. Ale przecież istnieje rezerwowa dostawa energetyczna. Dlaczego została odłączona na kilka minut? Te chwile przesądziły o losie pana Browna. Wszyscy widzieli, że Boeing przeleciał nad miastem, a nie nad morzem. Czegoś takiego nie było tu w ciągu całej historii lotniska Cilipi.”

Drugi mój rozmówca także prosił o nienazywanie jego imienia. Przedstawię go jako pana Y: „Uważam, że „sprawa Browna została pogrzebana” i nikt nie chce mieć nieprzyjemności nawet teraz. Ja też nie wykluczam fałszywego sygnału radiowego. Operatorom telewizji po prostu zabroniono nagrywać, a to, co nagrano, zabrali Amerykanie z CIA. Nikogo nie wpuszczali na miejsce katastrofy. Korespondenci CNN, BBC i innych agencji proponowali ogromne pieniądze za zdjęcia, ale nikt nie śmiał

złamać zakazu władz. To mogło kosztować życie. Rozkaz był taki: nikogo z cywilów nie dopuszczać na miejsce katastrofy.”

Jeszcze jeden rozmówca, pan Z, był pierwszym z tych, którzy znaleźli się na miejscu katastrofy. Oto, co wtedy zobaczył: „O tym, że samolot nie wylądował dowiedzieliśmy się o 14.55. Była wersja, że samolot porwali terroryści. Ta wersja szybko odpadła. Potem Amerykanie powiedzieli, że samolot wpadł do morza. AWACS zlokalizował zatopiony samolot, ale to był samolot z czasów II wojny światowej. Policja morską na łodziach i helikopterach zbadała cały odcinek ewentualnego upadku samolotu do Adriatyku. Około 17.00 na policję zadzwonił człowiek, który powiedział, że samolot rozbił się koło Góry św. Jana. Do wsi Uskopi wjechała policja, ale dopiero po rozmowie z mieszkańcem Ivo Djurkoviciem zaczęli prawdziwe prace ratunkowe. To było około 19.00. Był silny deszcz, to przeszkadzało w dotarciu na górę, mokre skały, praktycznie pod kątem 90 stopni. Ani jeden helikopter nie mógł wylądować na miejscu wypadku. Samolot okazał się złamany na dwie części. Jedna z pasażerek żyła i prosiła o pomoc. Ratownicy dotarli późno i bez sprzętu. Na górę samochód nie mógł dojechać, a ekipa ratunkowa nie mogła się wspiąć. Jeden z policjantów zszedł i chciał pomóc im wspiąć się na górę. Czas uciekał. Dano polecenie zniesienia stewardessy na dół na specjalnych noszach. Ale ktoś specjalnie opóźniał akcję ratunkową. Stewardessa mogła przeżyć, miała złamany kręgosłup lub wewnętrzny krwotok. Przeżyła po katastrofie w tych warunkach około 9 godzin. Kiedy o 23 znieśli ją na dół, lekarz stwierdził zgon.”

Na miejscu wypadku pomagali Amerykanie i Francuzi z bazy w Ploce. To niedaleko od Dubrownika, tam oddziały NATO znajdowały się od 1995 roku. Mieli urządzenia ratunkowe w zakresie ratowania ludzi z wypadków, i technikę, i lekarzy. Ale pracowali tylko Amerykanie i nikogo blisko nie dopuszczali, zbierali wszystko. Fotografowanie i nagrywanie były zabronione. Ale jeden człowiek z wywiadu wojskowego

Stanów Zjednoczonych pracował na miejscu wypadku i wszystko nagrywał. Tych materiałów nikt nigdy nie widział. Zatem dowody na to, jak wyglądało miejsce wypadku i pierwsze godziny akcji istnieją.

Jednocześnie Francuzi i Brytyjczycy pracowali pomocniczo. Chorwatów przesłuchiwał urzędnik CIA w języku chorwackim: co wiedzieli w pierwszych minutach, jak były rozrzucone ciała, jakie widzieli dokumenty. Czy nikt nie oglądał rzeczy osobistych ofiar, itd. Tymi informacjami przedstawiciel CIA zabronił dzielić się z dziennikarzami, ani opowiadać o nich komukolwiek.

Dlatego nigdy nie dowiemy się, czy śmierć w katastrofie w pobliżu Góry św. Jana amerykańskiego ministra Rona Browna była przypadkowa, czy zaplanowana. Tajemnica może pozostać tajemnicą już na zawsze. A może nie?

Autor: Konstantin Kaczalin

Źródło: [Głos Rosji](#)