

Czy można było zapobiec katastrofie MH17?

15 października 2015

DLACZEGO MH17 LECIAŁ NAD STREFĄ WALK?

Przeloty nad regionami gdzie toczą się działania wojenne nie są niczym nadzwyczajnym jest to praktykowane na co dzień. Samoloty pasażerskie przelatują nad terenami objętymi działaniami zbrojnymi. Pasażerskie linie lotnicze swobodnie latały nad tak niebezpiecznym regionem jak Afganistan. Nawet dziś, gdy Syria jest w środku wojny, komercyjne linie lotnicze codziennie przecinają jej teren. Pasażerowie lotu MH17 mogli nawet nie wiedzieć, że przelatują nad Ukrainą gdzie toczy się wojna.

Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) stwierdziło, że nie było zastrzeżeń co do bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej na trasie MH17. Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) uznała trasę lotu MH17 za bezpieczną. Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) stwierdziła, że „zamykanie przestrzeni powietrznej należy do zadań poszczególnych państw”.

Gazeta „The Sunday Times” napisała powołując się na źródło w Eurocontrol, że Ukraiński rząd zignorował rekomendację tej organizacji i nie zamknął przestrzeni powietrznej nad Ukrainą dla lotów na kilka dni przed katastrofą MH17. Zamiast tego 14 lipca władze ukraińskie zamknęły przestrzeń powietrzną nad rejonem walk od poziomu ziemi do wysokości około 10tys. metrów, oznaczanej jako Flight Level 330, czyli 33 tys. stóp. Od tego pułapu samoloty cywilne mogły operować zgodnie z ogólnymi zasadami ruchu powietrznego.

Wysokość rejsowa Flight Level 330 jest znacznie wyżej niż zasięg Igieł i Strzał, ręcznych wyrzutni rakiet

przeciwlotniczych, w które są uzbrojeni prorosyjscy bojówkarze, takie uzbrojenie ma mały zasięg. Maksymalny zasięg rażenia dla Igły to 5tys. metrów, a dla Strzały 3tys. metrów. Ręczne rakiety przeciwlotnicze nadają się do zwalczania nisko lub wolno lecących samolotów. W ten sposób bojówkarze zestrzelili między innymi Ił'a-76, samolot ten lata zdecydowanie za wysoko dla Igieł i Strzał, ale jest łatwym celem podczas startów i lądowań. Można powiedzieć, że zamykanie przestrzeni powietrznej od poziomu ziemi do poziomu 33tys. stóp jest standardową procedurą stosowana na terenach objętych działaniami wojennymi i sytuacja taka nie jest niczym nowym, uznawane jest to za bezpieczne.

Opisze jak to wygląda na przykładzie Afgańskim. Na ziemi trwa konflikt zbrojny, gdzie ścierają się żołnierze NATO z talibami, nad ich głowami od poziomu ziemi do poziomu FL230, to znaczy ze do wysokości około 7 tys. metrów to jest 23 tys. stóp, operują samoloty wojskowe, które przeprowadzają naloty bojowe, a nad nimi od FL320 odbywa się normalny ruch samolotów pasażerskich.

CZY MOŻNA BYŁO ZAPOBIEC KATASTROFIE MH17?

Wołodymyr Hrehorecki, były szef oddziału bezpieczeństwa lotniczego w Charkowie na łamach „Deutsche Welle”, powiedział „że Agencja Lotnictwa na Ukrainie nie ponosi żadnej winy za zestrzelenie malezyjskiego Boeinga MH17. Skąd ten urząd czy rząd miały wiedzieć, że separatyści dostali broń, za pomocą której można strącać samoloty lecące na dużych wysokościach? Nic o tym nie wiedzieliśmy”.

Władze Ukrainy od początku konfliktu twierdziły, że bojownicy są wspierani przez Rosję. Na miesiąc przed zestrzeleniem MH17 Departament stanu USA twierdził, że Rosja przekazuje bojownikom czołgi oraz ciężki sprzęt bojowy, potwierdzał to sztab NATO. W tym czasie Rosja wzdłuż granicy z Ukrainą zgromadziła setki żołnierzy i broni, w tym mobilne wyrzutnie, czołgi, samobieżne haubice, wszystko to wyglądało jakby

Rosjanie szykowali się do wejścia na Ukrainę sytuacja była bardzo napięta. Na konferencji prasowej 17 lipca w Kijowie, Andrij Łysenko rzecznik Rady Bezpieczeństwa Ukrainy oświadczył „Mamy informacje, że na terytorium Ukrainy dotarł sprzęt, również system Buk, za pomocą którego można strącać samoloty z dużych wysokości”.

Dochodzenie przeprowadzone przez niemieckich dziennikarzy śledczych Correctiv, wykazało, że niemiecki MSZ posiadał szczegółowe informacje o zagrożeniach związanych z lataniem nad wschodnią Ukrainą jeszcze na kilka dni przed katastrofą MH17. Istotne jest tu pytanie, co wiedziały wywiady państw NATO i UE o możliwej eskalacji tego konfliktu?

14 Lipca, trzy dni przed zestrzeleniem MH17 niedaleko wsi Izvaryne w tajemniczych okolicznościach zestrzelono ukraiński transportowiec An-26, lecący na wysokości 6,5tys. metrów. Pułap całkowicie niedostępny dla zestawów przeciwlotniczych. Ukraiński MON oficjalnie potwierdził to zestrzelenie. Eksperci twierdzą, że dwa zestrzelenia, Su-25 i An-26 sugerują możliwe zastosowanie systemów broni takich, jak Buk.

Tak więc dlaczego korytarze nad wschodnią Ukrainą nie zostały wyłączone z ruchu lotniczego przez władze ukraińskie? Z powodów ekonomicznych, dziennie wojna z „Rosją” kosztuje Ukrainę 5 mln dolarów. Zgodnie z prawem międzynarodowym państwo pobiera opłaty za ruch w swojej przestrzeni powietrznej i są to całkiem znaczne dochody.

Korytarz L980, którym poruszał się MH17 nad wschodnią Ukrainą, należy do najbardziej zatłoczonych „autostrad do Azji” to tamtędy prowadzi najkrótsza droga do Azji i Australii. To trasa, którą przebiegają szlaki z całej południowej Azji, Indii, Malezji i Singapuru, do najbardziej obleganych europejskich portów lotniczych Heathrow, Frankfurtu czy amsterdamskiego Schipholu. Mikael Robertson, współzałożyciel Flightradar24 po zestrzeleniu MH17 powiedział „Zanim na Ukrainie zapanował chaos, niebo nad Ukrainą codziennie

pokonywało 300-400 samolotów. W ostatnich miesiącach liczbę lotów zredukowano do 100”.

Sytuacja na Ukrainie uszczupliła budżet państwa i dla tego podjęto decyzje tylko o zamknięciu przestrzeni lotniczej do wysokości rejsowej Flight Level 330 co jest praktykowane w takich sytuacjach i jest uznawane za bezpieczne.

CZY UKRAINA MOGŁA ZAPOBIEC ZESTRZELENIU MH17?

Mogła, wystarczyło zamknąć całą przestrzeń dla lotów pasażerskich nad terenem objętym operacją antyterrorystyczną i skierować ruch lotniczy na bezpieczne trasy. Zamknięcie przestrzeni powietrznej tylko do FL330 spowodowało sytuację, że Ukraińskie samoloty bojowe chcąc uniknąć zestrzelenia mogły się ukrywać pod samolotami pasażerskimi narażając niewinnych ludzi na niebezpieczeństwo, celując w myśliwiec ryzykowano zestrzelenie samolotu pasażerskiego który był jak żywa tarcza. Tajemnicze zestrzelenie An-26 na wysokości 6,5tys. metrów było sygnałem, że rząd Ukrainy nie jest już w stanie zapewnić bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej gdzie była przeprowadzana operacja antyterrorystyczna AT0. Rząd Ukrainy jest współodpowiedzialny zestrzelenia MH17.

JAKA BYŁA SYTUACJA MALEZYJSKICH LINII LOTNICZYCH?

Malezyjskie linie lotnicze przed zestrzeleniem MH17 znajdowały się już w kiepskiej sytuacji finansowej, teraz od bankructwa może je uratować już tylko wielkie odszkodowanie, które dostaną za zestrzelenie MH17. Cztery miesiące wcześniej 8 marca 2014 roku nad Morzem Południowochińskim w niewyjaśnionych okolicznościach zaginę Airlines 370 Lecący z Kuala Lumpur do Pekinu, samolot należący do Malezyjskich linii lotniczych. To zdarzenie postawiło firmę Malezyjską przed widmem bankructwa i każda trasa przelotu była analizowana na podstawie kosztów.

Firma Malaysia Airline zignorowała wszelkie informacje dotyczące bezpieczeństwa nad Donbasem. Piloci dostają takie

ostrzeżenia przed startem i są w nim zawarte wszelkie wskazówki co do lotu i tras, które najlepiej wybrać. Pomimo otrzymanych ostrzeżeń trasa lotu MH17 została podjęta w oparciu o własną ocenę ryzyka pod względem ekonomicznym.

Linie lotnicze decydują o trasach przelotu przede wszystkim na podstawie ekonomii, przewoźnicy nie chcą kierować swoich maszyn na dłuższe trasy, bo każde dodatkowe kilkaset kilometrów to dodatkowe koszty paliwa a to się równa mniejszy zysk dla linii lotniczej. Dla przykładu MH17 nie był jedynym samolotem, który tego dnia leciał nad Donbasem. W promieniu kilku minut lotu od MH17 znajdowały się jeszcze dwie inne maszyny pasażerskie były to azjatyckie loty, Kopenhaga-Singapur, Paryż-Tajpej. Przez cały czas konfliktu ukraińskiego odbywały się nad tym rejonem loty rejsowe takich linii, jak np. British Airways, Air France, Lufthansa i KLM. Jednym słowem, bezpieczeństwo pasażerów nie jest żadnym interesem dla przewoźników.

CZY MH17 MUSIAŁ LECIEĆ NAD TERENEM OBJĘTYM DZIAŁANIAM I WOJENNYMI?

Nie musiał, ale malezyjskie linie lotnicze zignorowały wszelkie ostrzeżenia o niebezpieczeństwie przelotu nad terenem Ukrainy ponieważ wolały zaoszczędzić i wybrały najtańszy i najszybszy korytarz dla swojego samolotu.

Zamykanie przestrzeni powietrznej do poziomu FL320 nadal jest uważane za bezpieczne pomimo zestrzelenia MH17. Obecnie linie lotnicze British Airways, Air France, Lufthansa, Qantas, codziennie latają nad obszarami kontrolowanymi przez tak zwane państwo islamskie. Szczególnie popularna trasa lotu z Londynu do Azji prowadzi nad Mosulem, bastionem samozwańczego islamskiego kalifatu. Tę radykalną organizację oskarża się o masakry, odcinanie głów i krzyżowanie swoich ofiar. Linie lotnicze i władze Iraku uznają tamtejszą przestrzeń powietrzną za bezpieczną. Nad północnym Irakiem regularnie latają samoloty pasażerskie z Dubaju na londyńskie Heathrow czy z

Malediwów na lotnisko Gatwick. W sumie dzień w dzień 50 lotów odbywa się częściowo nad północnym Irakiem, jest to tylko kwestia czasu kiedy tzw. państwo islamskie wejdzie w posiadanie uzbrojenia umożliwiające mu zestrzelenie samolotu pasażerskiego na wysokości 10tys. metrów.

Były dowódca brytyjskich sił specjalnych SAS podpułkownik Richard Williams twierdzi, że cywilne samoloty nie powinny latać nad tymi rejonami wojny, gdzie już przedtem używano systemów obrony przeciwlotniczej mogących zestrzelić maszynę lecącą na dużej wysokości. Jego zdaniem jest „całkowicie możliwe”, że ISIL przejął takie systemy rakietowe należące do armii prezydenta Syrii Baszara al-Assada. Islamiści mogą też dysponować wyszkolonymi operatorami takiej broni. Wiemy, że z wojsk syryjskich zdezerterowało mnóstwo ludzi. Teraz są „do wzięcia”. Poza tym dostępny jest też personel starych sił irackich.

Autorstwo: Raginis

Źródło: Blog.WolneMedia.net