

Minister Katastrofa

29 czerwca 2010

Od 2008 r. w wojsku wydarzyły się cztery katastrofy lotnicze, zginęło 121 osób, w tym dwóch prezydentów, całe dowództwo i wielu prominentnych polityków. Najlepszy wrogi oddział dywersyjny ani najbardziej zdeterminowani terroryści nie marzyliby nawet o takim sukcesie. To straty, które nie powinny się wydarzyć nawet w warunkach wojny.

Wstępny raport Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotnictwa (MAK) dotyczący katastrofy pod Smoleńskiem rozczarował polskich komentatorów. Wciąż nie wiadomo, co było przyczyną tragedii – narzekali.

OTWARTE DRZWI

Tymczasem szefowa MAK Tatiana Anodina na moskiewskiej konferencji prasowej podsumowującej dotychczasowe prace komisji powiedziała nadspodziewanie wiele. Wiedza ta jednak z oporami dociera do Polski, może dlatego że jest dla nas druzgocąca. Anodina poinformowała, że komitet wykluczył zamach terrorystyczny, awarię techniczną, pożar czy wybuch na pokładzie. Z ustaleń MAK wynika, że w trakcie podejścia do lądowania drzwi do kabiny pilotów prezydenckiego samolotu były otwarte. Czarna skrzynka zarejestrowała dwa głosy nienależące do załogi. Jak później doniosła PAP, jeden z nich to głos generała broni Andrzeja Błasika, dowódcy sił powietrznych. PAP ustaliła też, że drugą z tych osób nie jest, jak początkowo sądzono, Mariusz Kazana, dyrektor protokołu dyplomatycznego MSZ. Tatiana Anodina z dużym naciskiem stwierdziła, że kwestia ewentualnego wywierania wpływu na załogę musi być jeszcze zbadana, ma to bowiem duże znaczenie przy wyjaśnieniu okoliczności katastrofy. Cóż jeszcze mogła powiedzieć komisja, która nie zakończyła pracy? Po takim komunikacie sprawa wydaje się być przesądzona – zawinili piloci, prawdopodobnie działający pod presją, choćby tylko sytuacyjną. Trzeba jednak

pamiętać, że piloci są na końcu łańcucha i zbierają błędy wszystkich. A błąd jest w systemie – zauważył w TVN 24 Edmund Klich, ekspert badający przyczyny wypadku.

20 PLUS 1 PLUS 4 PLUS 96 PLUS...

+ 23 stycznia 2008 r. Pod lotniskiem w Mirosławcu rozbija się CASA C295M. Ginie 20 osób, w tym najwyżsi rangą dowódcy sił powietrznych. Była to największa katastrofa w historii polskiego lotnictwa wojskowego.

+ 27 lutego 2009 r. Pod Toruniem w czasie lotu treningowego rozbija się śmigłowiec Mi-24D. Ginie jeden z członków załogi – operator.

+ 31 marca 2009 r. Na lotnisku Marynarki Wojennej w Gdyni rozbija się samolot An-28 Bryza 2-RF. Ginie cała załoga – 4 osoby.

+ 10 kwietnia 2010 r. Tu-154M Lux uderza w ziemię w okolicach lotniska Smoleńsk-Siewiernyj. Ginie 96 osób. Teraz ta katastrofa jest największą w historii polskiego lotnictwa wojskowego.

Ostatnie słowo jednak nie zostało powiedziane... Trudno bowiem nie zauważyć, że mamy do czynienia z ciągiem zdarzeń, które powtarzają się dość regularnie – dotyczą lotnictwa wojskowego i powodują poważne szkody. Zdaniem ekspertów winny jest system szkolenia pilotów wojskowych. Eksperci trąbią o tym od dawna.

KNEBLOWANIE KASANDRY

Przykładem znawcy zagadnienia, który od lat walczy o zmiany w systemie szkolenia w lotnictwie wojskowym, jest mjr rez. pil. Arkadiusz Szczęsny. Do września zeszłego roku Szczęsny był konsultantem sejmowej podkomisji ds. zbadania i kontroli procesu szkolenia personelu latającego SZ RR Informował o licznych nieprawidłowościach. Np. o pilocie śmigłowca z 25. Brygady Kawalerii Powietrznej, który trafił na misję bojową do

Afganistanu z nalotem niespełna 150 godzin. Pilot ten nie miał wówczas nawet podstawowego wykształcenia w lotach w różnych warunkach pogodowych, a fachu uczył się, wykonując zadania w warunkach wojennych! Mjr Szczęsny 10 września zeszłego roku wystąpił do pła Czesława Mrocza (przewodniczącego podkomisji) z wnioskiem o zawiadomienie prokuratury o nieprawidłowościach w wojskowym systemie szkoleń. Zamiast do prokuratury wniosek trafił do ministra obrony narodowej Bogdana Klich. 29 września Szczęsny został odwołany z funkcji doradcy podkomisji. Inny ekspert ppłk pil. Zbigniew Zawada 11 stycznia tego roku wysmarował do ministra Klich pismo mówiące o skandalicznych zaniedbaniach w organizacji szkolenia pilotów samolotów F-16. Z dokumentu wynika, że kierownictwo armii nie wyciągnęło wniosków z katastrofy transportowca CASA, kilkakrotnie było o włos od katastrofy F-16, lecz nie zostało to nagłośnione, bo sprawy zawsze zostały zamiecione pod dywan na odpowiednich szczeblach. Ppłk Zawada podaje przykłady, m.in. z 6 stycznia, kiedy to doprowadzono do sytuacji, w której załogi z braku paliwa (z powodu kilkakrotnych prób podejścia do lądowania przy widzialności poniżej minimum pilota) musiały lądować nie na lotnisku wyznaczonym jako zapasowe, ale na najbliższym, nieczynnym dla samolotów F-16. Rozpaczliwe wołanie podpułkownika pozostało bez echa. Edmund Klich, przewodniczący komisji badającej wypadek pod Smoleńskiem, został z tej funkcji dyskretnie odwołany. Nastąpiło to wkrótce po tym, jak ośmielił się skrytykować ministra obrony narodowej, mówiąc m.in., że nie otrzymał ze strony MON żadnego wsparcia oraz że pobyt w Moskwie musiał finansować z własnych środków. Edmund Klich pozostał akredytowanym przedstawicielem Polski przy rosyjskiej komisji badającej katastrofę smoleńską, a funkcję przewodniczącego polskiej komisji z jego rąk przejął minister spraw wewnętrznych i administracji Jerzy Miller. Dobry organizator, propaństwowy urzędnik, jednak bardzo obciążony obowiązkami, szczególnie w czasie powodzi zalewającej Polskę. Człowiek nieposiadający żadnego doświadczenia w zakresie katastrof lotniczych.

SP000K0

Komisja badająca katastrofę w Mirosławcu wskazała dziesiątki poważnych nieprawidłowości, które przyczyniły się do wypadku. Niewłaściwy dobór załogi, brak doświadczenia, wyłączenie sygnalizacji dźwiękowej ostrzegającej o niebezpiecznym zbliżaniu się do ziemi, błędny odczyt wysokościomierzy, niewłaściwa analiza warunków atmosferycznych, nieustawienie wysokości decyzji (minimalnej wysokości zniżania), wykorzystywanie dodatkowych podręcznych pomocy nawigacyjnych ze względu na braki w wyposażeniu samolotu... Można by tak wymieniać bez końca. Z raportu wynika, że właściwie nic nie działo się zgodnie w przepisami i procedurami. Mimo to minister Klich wyciągnął symboliczne konsekwencje personalne: z wojska odszedł dowódca 13. Eskadry Lotnictwa Transportowego (w skład tej formacji wchodziła nieszczęsna CASA), z armią pożegnał się też kontroler lotów na lotnisku w Mirosławcu.

Raport komisji badającej wypadek śmigłowca Mi-24D również daje sporo do myślenia. Pilot sygnalizację niebezpiecznej wysokości ustawił na 23 metry w terenie pagórkowatym i zalesionym (sic!). Przed startem nawigator przypominał mu o konieczności włączenia reflektorów. Spoooko – odrzekł pilot i wyłączył dodatkowo oświetlenie instrumentów w kabinie, postanowił bowiem lecieć, używając gogli noktowizyjnych, choć śmigłowiec ten nie był do tego przystosowany. Pilot w tej sytuacji nie widzi wskazań przyrządów i leci niczym pionierzy lotnictwa – obserwując teren na zewnątrz – wyjaśnia w „Skrzydlatej Polsce” przyczyny wypadku Tomasz Hypki.

Komisja ustalająca przyczyny katastrofy samolotu An-28 Bryza 2-RF napisała: Załoga (...) bez uzyskania pozwolenia wykonała start do strefy. W powietrzu nastąpiła wymiana zdań między instruktorem a szkolonym pilotem, z której wynika, że pierwszy był tak zakręcony, iż nie miał pojęcia o podstawowym ćwiczeniu, jakie miało być wykonywane w locie. Badanie moczu i krwi instruktora wykazało obecność 9-tetrahydrokannabinolu (THC) oraz jego głównego metabolitu, tj. 9-karboksy-THC. Czyli

substancji świadczących o zażywaniu marihuany, i to niejednokrotnie. Prokuratura wojskowa śledztwo umorzyła, decyzję tę podtrzymał wojskowy sąd okręgowy. Nie zauważono żadnych uchybień w systemie szkolenia pilotów An-28.

Tymczasem współpracownicy Rzecznika Praw Obywatelskich (zginął w katastrofie Tu-154), którzy wizytowali Brygadę Lotnictwa MW w Gdyni, ustalili, że w jednostce tej na 131 etatów w dniu kontroli obsadzonych było 81, a na 43 statki powietrzne sprawne były 24. Nie wykonywano planowych nalotów, a doświadczeni piloci wylatywali godziny, aby zyskać dodatek finansowy (przysługuje po wylataniu 40 godzin w powietrzu), co skutkowało odebraniem młodym pilotom możliwości wykonywania lotów szkoleniowych. Nie przeprowadzano też lotów treningowych na symulatorze An-28, mimo iż takie ćwiczenia były zaplanowane. O wielu dramatycznych sytuacjach nie wiemy, gdyż szczęśliwie nie zakończyły się katastrofą. Mimo malejącej liczby samolotów i godzin wylatywanych przez pilotów wojskowych, wypadkowość w lotnictwie rośnie.

Kolejna katastrofa może się zdarzyć w każdej chwili, można wręcz powiedzieć, że jest zaplanowana. Nasz transportowy Hercules (dwa stare C-130 otrzymaliśmy od Amerykanów) o mały włos nie rozpadł się w powietrzu nad Afganistanem. Drugi w związku z tym stoi uziemiony.

WINNI

Fragmentaryczne informacje dochodzące z rosyjskiej komisji badającej przyczyny wypadku prezydenckiego Tu-154M Lux dają dużo do myślenia. Katastrofa ta miała wiele wspólnego z poprzednimi wypadkami, jakie zdarzyły się w lotnictwie wojskowym. Nie ulega wątpliwości, że nie zostały z nich wyciągnięte wnioski, że nie wprowadzono nowych procedur i nie zreformowano systemu szkolenia. Winę za to ponoszą minister obrony narodowej Bogdan Klich, kolejni dowódcy lotnictwa, szefowie szkoleń oraz wielu polityków, którzy o sytuacji wiedzieli, a mimo to nie reagowali. Wina pilotów Tu-154M jest

tylko skutkiem. Przyczyna to chora armia z psychiatrą na czele.

Autor: Andrzej Rozenek

Źródło: [„Nie” nr 22/2010](#)

BIBLIOGRAFIA

1. Tomasz Hypki, „Krwawa Kadencja”, „Skrzydłata Polska” nr 5/2010.