

NIEWYJAŚNIONE AFERY Z SAMOLOTAMI
MORDOWANIE POLSKICH PILOTÓW
sensacje i afery z dziejów polskiego lotnictwa i wojska
czym latają polscy biznesmeni i polskie historyczne samoloty
warte zmodernizowania

27 grudnia 2012 'Wzlot i upadek Irydy'

Sukces Iskry sprawił, że budowa polskiego samolotu bojowego stała się nieomal narodowym wyzwaniem. Projekty TS-16 Grot i M-16 były w istocie lekkimi, uniwersalnymi samolotami bojowymi. Rosyjski opór próbowano obejść, przedstawiając je jako projekty szkolno-bojowe. Iryda była efektem kompromisu. Do realizacji projektu przystąpiono w sposób niezwykle poważny, tworząc program strategiczny. W jego wyniku siły zbrojne miały otrzymać nowoczesny samolot szkolno-bojowy. Ponieważ program rozciągnął się w czasie został zniszczony pospołu przez moskiewską autarkię i infantylny polski kapitalizm.

Program strategiczny

Realizowany w latach 1975-1995 **program 1205** miał na celu dostarczenie **Silom Zbrojnym** współczesnego **samolotu szkolno-bojowego** i zastąpienia eksploatowanych od lat i przestarzałych samolotów szkolnych **TS-11 Iskra** oraz szturmowych **Su-22**. Jego celem była również modernizacja i unowocześnienie całego przemysłu lotniczego oraz zwiększenie jego możliwości eksportowych. W ramach programu opracowano i wdrożono do produkcji:

- samolot szkolno-bojowy **I-22 Iryda**
- rodzinę silników odrzutowych jednoprzepływowych **SO-3-22, K-15 i K-16** oraz dwuprzepływowy silnik **D-18**.
- wyposażenie radiowo-nawigacyjne "**Plejada**"
- system symulatorów lotu **Japetus**

Opóźnienie programu sięgające dziewięciu lat doprowadziło projekt do okresu niepokoїв i zmian ustrojowych a w ich konsekwencji dostępu do sprzętu zachodniego i upadku fabryk lotniczych. Pozbawiony wsparcia politycznego- umarł.

Oto przykład udanego programu: Rząd Brazylii wybrał przemysł lotniczy na narzędzie wszechstronnego rozwoju kraju. Parlament wyasygnował 3 mld dolarów na budowę uniwersytetu lotniczego. Zadanie realizowali specjaliści amerykańscy z **MIT**, a organizacją biur konstrukcyjnych i laboratoriów zajęli się specjaliści z firmy **Boeing**. Wynik: Samoloty **Embraer** są powszechnie używane w wielu liniach lotniczych na całym świecie.

Razem czy osobno? Odrobina science fiction

Tworzenie konsorcjów w celu realizacji projektów lotniczych było na zachodzie praktyką powszechnie popieraną przez władze państwowe. W zamkniętym, autarkicznym systemie moskiewskim takie przedsięwzięcia były bardzo rzadkie. Jednym z precedensów był projekt **samolotu rolniczego M-15 Belphegor**, tworzony w **Mielcu**, w ramach współpracy polsko-rosyjskiej. Problem Irydy polegał na zbędnym połączeniu funkcji szkolnej z bojową. Wydaje się to dosyć trudne, ale po 1971 r. Polska powinna była podjąć realizację dwóch projektów. Projekt pierwszy dotyczyłby samolotu szkolno-treningowego, będącego następcą Iskry, wyposażonego w elektronikę i uzbrojenie przeznaczone do celów szkoleniowych. Projekt drugi- to lekki bojowy samolot wielozadaniowy, wyposażony w zaawansowaną awionikę, niezawodne silniki i uniwersalne uzbrojenie. Do realizacji obydwu zadań potrzebna jest międzynarodowa kooperacja.

Prof. Witold Wiśniowski pisze:

Powodem niepowodzenia programu Iryda były przede wszystkim brak równorzędnego partnera zagranicznego oraz możliwości zakupu i dostaw zagranicznych podzespołów, materiałów i technologii.

Dlatego samolot szkolno-treningowy powinien być realizowany wspólnie z Czechosłowacją, natomiast program budowy samolotu uniwersalnego bojowego- w kooperacji z Jugosławią i Rumunią. Ponieważ główną przeszkodą były problemy polityczne, Polska powinna wykorzystać kredyt zaufania, jakim na początku darzono **E. Gierka** na arenie polityki zagranicznej. Na ogół przeceniano w Polsce "**presję sowiecką**". Oto co na ten temat mówi Andrzej Frydrychiewicz:

W latach 70. potrzebny był nowy samolot dla rolnictwa, więc my przygotowaliśmy taki projekt. Nazywał się M-14 i miał być produkowany w Mielcu. Do Moskwy zawiozła go delegacja, żeby uzgodnić szczegóły zamówień. Na jej czele stał minister Stanisław Wylupek, który w ogóle tego projektu nie pokazał, tylko poprosił towarzyszy radzieckich, żeby dali swój, a my go będziemy realizować. No to dali- przygotował go niejaki inż. Izmajłow... Tenże Izmajłow wymyślił, że rolniczy samolot będzie miał silnik odrzutowy, co było szaloną koncepcją.

Budowa samolotu szkolno-treningowego wspólnie z Czechosłowacją byłaby trudna ze względu na niezabliźnione rany po interwencji wojsk **Układu Warszawskiego** w 1968 r. Połączenie potencjałów obydwu krajów przyniosłoby jednak pozytywny efekt, a wyeliminowanie wzajemnej konkurencji uczyniłoby wspólny program "pewniakiem" w konkursie na samolot szkolny dla UW. Potencjał technologiczny obydwu państw wystarczyłby na budowę samolotu szkolnego na przyzwoitym, europejskim poziomie. Kooperacja polsko-rumuńsko-jugosłowiańska byłaby zjawiskiem samym w sobie. W wypadku Polski i Rumunii byłby to powrót do przedwojennej współpracy nad **PZL P.11**.

Dla przypomnienia- Jugosławia wspólnie z Rumunią zbudowały samolot **SOKO J-22 Orao/Awionae IAR-93**, niezwykle podobny do **M-16**, wyposażony w 2 silniki Viper 633-41, dysponujący dobrymi osiągnięciami i silnym uzbrojeniem. Jugosławia miała wówczas dostęp do zachodnich technologii. Samolot "**Orao**" (Orzeł) wyposażony był w silnik i awionikę zachodnią.
Czas mija...

Wzorem dla **Irydy** był francusko-niemiecki **Alpha Jet**, interesujący samolot, zrealizowany w dwóch wersjach. Firma **Dornier** poszła w kierunku wersji **Alpha Jet "A"**, realizując lekki samolot wsparcia. Firma **Dassault** realizowała koncepcję samolotu szkolno-treningowego **Alpha Jet "E"**. Iryda przypomina wersję niemiecką. Do koncepcji A.J. nawiązuje japoński projekt **Kawasaki T-4.**, ten z kolei bliżej przypomina rozwiązanie francuskie. Mamy więc trzy typy samolotów bardzo do siebie podobnych pod względem rozmiarów, osiągnięć, mocy i ilości silników oraz ogólnej koncepcji.

Czas realizacja projektów:

*Iryda- montaż silników K-15

* Iryda- montaż silnika Viper i awioniki firmy Sagem.

Z tabeli można odczytać, jak rozwleczony w czasie program traci rację bytu. W 1994 r. Iryda staje się w swojej klasie pełnowartościowym samolotem wyposażonym w niezłe, polskie silniki i bardzo dobrą francuską awionikę, system nawigacji i ataku NAS firmy **Sagem**. Czasy są trudne, państwo ubogie. W wojsku pojawiają się dyskusje dotyczące zakupu sprzętu zachodniego. Zadania szturmowe wypełniały wówczas samoloty SU-22 M-4, zakupione pod koniec lat 80. Od momentu rozpoczęcia programu minęło 19 lat. Dlaczego program trwał tak długo?

Według prof. Witolda Wiśniowskiego pierwsze cztery lata stracono na skutek zlecenia zadania nieprzygotowanemu zespołowi. Około trzech lat stracono w wyniku katastrof, kolejne dwa- w wyniku zmian ustrojowych. Gdyby nie te wydarzenia, program zamknąłby się w okresie

dziesięcioletnim.

Katastrofy

Katastrofy są wpisane w proces powstawania samolotu. Ich psychologiczne oddziaływanie często niszczy i dezorganizuje pracę zespołów konstrukcyjnych, a wyjaśnianie przyczyn jest rzeczą konieczną. Pierwsza katastrofa wydarzyła się 30 stycznia 1987 r. w **Radomiu**, w czasie przeprowadzania **prób flutterowych**.

Katastrofie uległ prototyp nr 1 **ANPO1002, SP-PWA**.

Oto opis: Przy czwartym rozpędzeniu do prędkości 855 km/h i odpaleniu impulsarów nastąpiło jednoczesne, samoistne sprężyste odkształcenie tylnej części kadłuba i spowodowaną tym zmianę kąta zaklinowania statecznika poziomego. Zaniepokojony narastającą siłą na drążku sterowym pilot zareagował prawidłowo. Już po trzech sekundach od odpalenia impulsarów zmniejszył obroty silników do biegu jałowego i próbował drążkiem likwidować narastające nurkowanie, lecz po kolejnych trzech sekundach rozpoczął się proces niszczenia sterów wysokości. Pozbawiony ich samolot zaczął błyskawicznie pogłębiać nurkowanie z przeciążeniem ujemnym do wartości - 4 g. Pilot stracił przytomność. Miał tylko 3 sekundy na podjęcie decyzji o wystrzeleniu się.

Nastąpił kilkusekundowy, niekontrolowany lot w kierunku ziemi, ze stopniowo niszczoną strukturą tylnej części kadłuba, z wysokości około 2000 m do uderzenia o ziemię. Tragiczny lot trwał ponad 21 minut i zakończył się śmiercią pilota i całkowitym zniszczeniem prototypu. Do chwili katastrofy nb 02 wykonał 176 lotów o łącznym czasie ponad 170 godzin. Najdłuższy lot trwał 1 godzinę i 38 minut. Osiągnięto prędkość maksymalną przyrzadową 874 km/h. W jego próbach brali udział piloci z IL, Mielca i MON, w liczbie 6 osób. (Samoloty Polskie, Encyklopedia Lotnicza, Karol Plachta-Hetman).

Wynik badania katastrofy: Do badania katastrofy wyznaczono bardzo dużą komisję, chyba 80 osób, albo i więcej. Na koniec zostałem z 14 hipotezami możliwymi: poczynając od akustyki uszkodzeń, poprzez błędy pilota, niedosztynwienie kadłuba, flutter symetryczny i niesymetryczny, flutter lotkowy, działanie osób trzecich, pęknięcie dźwigarów belki ogonowej...

Werdykt był na tyle kontrowersyjny, że po prostu nie można było dojść do porozumienia. (Włodzimierz Gnarowski, główny konstruktor).

Na koniec opinia Dyrektora Instytutu Lotnictwa, prof. Witolda Wiśniowskiego. Jeżeli powodem katastrofy był flutter usterzenia i steru wysokości, to wystarczyło wprowadzenie trzeciej podpory steru wysokości i zmniejszenie jego cięciwy. Komisja zaleciła asekuracyjnie wiele innych zmian i poprawek, które stały się drugim etapem opóźnień. Te dwa opóźnienia (4+2 lata) doprowadziły projekt do okresu niepokoju i zmian ustrojowych, a w ich konsekwencji otwarcia domagania się sprzętu zachodniego oraz zapaści i upadłości fabryk lotniczych.

Druga katastrofa miała miejsce 24 stycznia 1996 r. w Dęblinie. Samolot **ANA 002-03 nr 203** rozbił się w trakcie szkolenia. Zginęli piloci **mjr pilot Tadeusz Chudzik i kpt. pil. J. Mieszkowski**. Opis: Wykonując ostatni element akrobacji, którym miał być lot odwrócony, jak wskazuje zapis SARPP-12, załoga wykonała dwie sekwencje po dwie beczki, do których wprowadzenie miało się odbyć z lotu odwróconego. po każdej sekwencji wyprowadzano samolot do lotu normalnego.

Po rozpoczęciu wykonywania trzeciej sekwencji beczek, w trakcie przybliżania się prędkości do dopuszczalnej prędkości obrotowej silnika i kącie zniżania około 35 stopni, ustawienie statecznika-trymera maksymalnie na nurkowanie, doszło do przekroczenia ujemnego dopuszczalnego przeciążenia, w wyniku czego została zniszczona konstrukcja samolotu.

Zapis parametrów lotu samolotu wskazuje na żywiołowe i nieracjonalne działanie załogi, wskazuje też na niewłaściwe użytkowanie trymera, którym wręcz wysterowywano potrzebne przeciążenia (zakręt, wyprowadzenie i przejście na wznoszenie, przejście do lotu odwróconego). Ponieważ w ITWL nie znaleziono w układzie przestawiania statecznika poziomego żadnych wad, wszystko wskazuje na to, że przestawienia statecznika maksymalnie na nurkowanie (w locie odwróconym na wznoszenie) dokonała załoga. Przy takim ustawieniu statecznika-trymera samolot miał przy zmianie prędkości stateczność statyczną okołoobojętną lub nawet mógł być niestateczny. W takiej sytuacji załoga pozbawiona była prawidłowego "czucia samolotu" i wychylenia drążka od siebie przy okołozerowej sile na drążku lub nawet przy sile działającej w kierunku "od siebie" doprowadziło do przekroczenia dopuszczalnego przeciążenia.(płk.pilot dr. Antoni Milkiewicz)

Zapis wypadku Irydy z 24.01.1996. Źródło: Antoni Milikiewicz - Trymer. Działanie i skutki. Przegląd WL i OP, kwiecień 2002

Obydwie katastrofy wydłużyły realizację programu o 3 lata. Pierwsza została utajniona i właściwie nigdy do końca nie wyjaśniona. Prawdopodobną przyczyną był flutter usterzenia. Druga wynikała z winy pilotów, jednak oficjalna wersja była inna. Katastrofa ta przysłużyła się do rozpowszechniania negatywnej opinii o samolocie i dała argumenty przeciwnikom Irydy w kręgach politycznych i wojskowych.

Polityka wielka i mała.

Upadek programu strategicznego 1205 spowodowała Wielka Polityka w wymiarze globalnym. Harce politycznego planktonu z lat 90 możemy sobie darować, zajmując się kwestiami technicznymi.

Oczekiwanie, że w przypadku Irydy politycy cokolwiek załatwią było tak samo realne, jak to, że krył zje wieloryba. Mamy w tym wypadku do czynienia z postmodernistycznymi politykami, od których nikt nie oczekuje, że zrealizują swój wyborczy program. To czyni ich odpornymi na wszelką sensowną krytykę, bo skoro ich słowa nic nie znaczą, to co w ogóle można im zarzucić? Zacytujemy tylko przekłamania dwóch ministrów. Pierwszy z nich, pan Zbigniew Okoński, w informacji rządu w sprawie planowanej rezygnacji MON z zakupu samolotów szkolno-bojowych Iryda oraz wyposażenia polskiego lotnictwa w samoloty Alpha Jet z 4.11.1995r. twierdzi: W siłach powietrznych RFN samoloty te wykorzystywane są jako samoloty bezpośredniego wsparcia pola walki i wchodzi w skład trzech skrzydeł myśliwsko-bombowych. Są one uzbrojone we wszystkie typy środków bojowych wykorzystywanych w samolotach wielozadaniowych sił powietrznych państw zachodnich. Występują w wersji Alpha Jet-A lub Alpha Jet 2. Z uwagi na ich możliwości bojowe zostały objęte układem o konwencjonalnych siłach zbrojnych w Europie.

Bill Gunston w książce "Współczesne samoloty wojskowe" pisze: W 1988 plany modernizacyjne zostały drastycznie ograniczone... Jednak rozpad Związku Radzieckiego i rozwiązanie Układu Warszawskiego spowodowały, że nawet ten ograniczony program modernizacyjny nie został zrealizowany, a nawet postanowiono wycofać ze służby samoloty Alpha Jet. Dokonano tego w sposób możliwie najszybszy, odstawiając maszyny do hangarów, lub sprzedając zaprzyjaźnionym państwom. Tylko 35 egzemplarzy pozostało w służbie lotnictwa RFN, ale postanowiono wycofać je do 1995 roku. Minister Okoński zamierzał za 143 mln złotych zakupić 42 samoloty Alpha Jet. Były to maszyny dwudziestoletnie, pod względem awioniki znacznie ustępujące Irydzie w wersji M-93 i wycofane ze służby na skutek zużycia.

Na temat Irydy opinia ministra jest bardzo krytyczna, zwraca on uwagę na nieudane rozwiązania konstrukcyjne oraz niespełnienie założonych wymagań taktyczno-technicznych.

W podobnym tonie wypowiada się minister **Janusz Onyszkiewicz** w dokumencie "Odpowiedź Ministra Obrony Narodowej na interpelację posła Wiesława Kaczmarka". Samolot Iryda nie spełniał podstawowych wymagań do prowadzenia szkolenia podchorążych oraz ze względu na wady, które zostały uwypuklone po katastrofie w dn. 24 .01. 1996 r., (kiedy zginęło dwóch pilotów) po wycofaniu ich z eksploatacji do modernizacji, nie zostały one zgłoszone ponownie do odbioru przez producenta. Jak widać, w latach dziewięćdziesiątych los Irydy był przesądzony. Wojsko straciło zainteresowanie tym samolotem, a politycy posuwali się nawet do kłamstw, ponieważ Iryda była ostatnią nadzieją upadających zakładów w Mielcu.

Koszty

Program strategiczny 1205 kosztował w ciągu około 20 lat wg różnych szacunków od **600 mln zł do 500 mln dolarów**. Średnio podawana jest kwota **330 mln dolarów**, czyli około **1 mld 200 tys. zł**. Należy zgodzić się z opiniami, że w porównaniu do innych programów szkolno-bojowych była to niska kwota. W cytowanej wcześniej informacji min. Okoński przedstawił w związku z zakupem samolotów Alpha Jet trzy warianty szkolenia lotniczego.

Wariant 1 obejmował dwa typy samolotów: **Orlika i Iskrę**. Koszt jednego wyszkolonego pilota miał wynosić 300-350 tys. zł. Wariant 2 to trzy samoloty: **Orlik, Iskra i Iryda**. Koszt wyszkolenia 1250 tys. zł. Wariant 3- to również trzy samoloty: **Orlik, Iskra i Alpha Jet**. Koszt 550 tys. zł. W uzasadnieniu min. stwierdza, że "najkorzystniejszy jest wariant trzeci zarówno w zakresie przeznaczenia samolotów do zadań szkolno-bojowych jak i przygotowania pilotów do wykonywania zadań na przyszłych samolotach wielozadaniowych. Jak wiadomo szkolenie w lotnictwie odbywa się nadal w oparciu o Orlika i Iskrę. Godzina lotu Iskry kosztowała w 1999 r. 1100 dolarów, Orlika dwa-trzy razy mniej. Wojsko od 80 lat nie potrafi sprecyzować swoich potrzeb sprzętowych, a o politykach już pisaliśmy. Proces szkolenia ocalało wprowadzenie Orlika wbrew opinii wojskowych, podobnie mogło być z Irydą.

Opinie

Zbigniew Nowakowski, pilot doświadczalny z Mielca powiedział o Irydzie: ...tracę część siebie. To wspaniały samolot, wyjątkowy. Idealny do bezpiecznego szkolenia młodych pilotów.

W przeciwieństwie do wielu innych samolotów odrzutowych ma bardzo istotną cechę. "Nie chce kręcić korkociągów"- jak mówią w swym slangu piloci...Iryda...wychodziła z takiej sytuacji niemal automatycznie.

Kpt. pilot Tomasz Chudzik, który wylatał 1200 godzin, w tym na Irydzie 80, tak opisywał ten samolot:

Podobają się nam charakterystyki lotne Irydy. Zachowuje się poprawnie w czasie startu i lądowania, jest bezpieczna w przeciągnięciu, znakomicie dobrano charakterystyki urządzeń sterowych. Dzięki dwóm silnikom i fotelom katapultowym- Iryda jest najbezpieczniejszym samolotem w szkole... Lataliśmy na Irydach, wożąc ponad tonę uzbrojenia i nie mieliśmy żadnych problemów. Więcej na razie nie można podwieszać ze względu na zbyt mały ciąg silników- jest to ograniczenie producenta, które zostanie usunięte po zamontowaniu silników K-15 lub Viper... Irydę można rozwinąć w samolot bojowy na miarę polskich potrzeb i możliwości. Projekty pokazywane nam przez konstruktorów, np. Iryda 97 są naprawdę interesujące... (Tomasz Chudzik, już w stopniu majora, zginął w katastrofie Irydy).

Nie można pominąć również opinii głównego oblatywacza Irydy Ludwika Natkańca, która pojawiła się po oblocie samolotu wyposażonego w silniki K-15: Zastosowanie silników o większym ciągu znacznie podniosło bezpieczeństwo wykonywania lotów. Zdecydowanie krótszy start, dużo szybsze nabieranie wysokości, znacznie lepsze osiągi na jednym pracującym silniku. Na podstawie wykonanej oceny jakościowej z oblotu samolotu stwierdzam, że samolot posiada dobrą stateczność, sterowność oraz bezpieczne właściwości lotne.

Zastosowanie

Iryda - Iris- różanopalca-Bogini tęczy - zaiste piękne imię nadano tej maszynie, ale jej możliwości były ograniczone.

Iryda, ze względu na sięgające 1500 l/h zużycie paliwa, była samolotem droгим w eksploatacji. Jej użytkowanie jako samolotu szkolnego byłoby niecelowe, ale sprawdziłaby się jako samolot treningowy w pułku wyposażonym w samoloty Su-22 M4, gdzie naloty są małe z powodu oszczędności. Zarówno Iryda jak i Alpha Jet w wersji szturmowej mogłyby skutecznie walczyć raczej na równinach Afryki niż w Europie. W pełnoskalowym konflikcie europejskim nie miałyby większych szans.

Nie są znane sukcesy tego typu samolotów w walce z przeciwnikiem posiadającym rozbudowaną obronę przeciwlotniczą i dobrze zorganizowane lotnictwo myśliwskie. W obecnych warunkach Iryda byłaby dużo droższa od Iskry i Orlika które zużywają odpowiednio 480 l i 160 l paliwa na godzinę lotu. Dlatego z punktu widzenia dzisiejszych uwarunkowań, realizacja Irydy miałaby uzasadnienie wyłącznie w wersji szkolnej.

Wnioski

1. Skopiowanie Alpha Jeta było błędem, ponieważ ograniczyło to przyszłe funkcje samolotu.
2. Realizacja samolotu szkolno-treningowego w konsorcjum międzynarodowym mogła przynieść lepsze rezultaty.
3. Koncepcja konsorcjum mogła ułatwić budowę samolotu bojowo-treningowego w oparciu o projekty TS-16 Grot i M-16.
4. Na program I-22 Iryda destrukcyjny wpływ wywarły dwa przeplatające się czynniki, będące na przemian przyczyną i skutkiem, a mianowicie czas i polityka.
5. Samolot dopracowano w 1994 r., miał on prawidłowe charakterystyki lotnicze, niezawodne silniki oraz nowoczesną awionikę. Dostyc poważną wadą był wysoki ciężar własny, wynikający z zastosowania rosyjskich podzespołów.
6. Niechętny stosunek wojska i polityki wynikał z zaszadzenia perspektywą samolotu wielozadaniowego, który miał być lekiem na całe zło.
7. Iryda mogła z powodzeniem pełnić rolę samolotu treningowego w jednostkach wyposażonych w samoloty F-16 i Su-22 M4.

Fot: Marcin Głodzik <http://photoart.mielec.pl/>

Dziękujemy **Marcinowi Głodzikowi** za udostępnienie zdjęć do artykułu.

Zdjęcia z uwagi na objętość wrzutki dostępne na podanej stronie

<http://samolotypolskie.blogspot.com/2012/12/wzlot-i-upadek-irydy.html>

PRZYCZYNY KATASTROFY W MIROŚLAWCU 2008.

Identyczne błędy oraz zaniedbania rzekomo popełnili piloci oraz dowództwo w przyczynach katastrofy pod Mirosławcem w roku 2008 w którym zginęło wielu doświadczonych pilotów oraz dowódców co już wskazuje na tę samą tendencję sporządzania takich raportów przez Komisję do spraw badania wypadków lotniczych i brak odpowiednich wniosków z przyczyn takiego stanu rzeczy po wypadku pod Mirosławcem. Zamiast wziąć się za porządne szkolenia oraz wyeliminowanie tych tragicznych w skutkach braków oraz niedociągnięć sytuacja taka trwała nadal i rzekomo doprowadziła do katastrofy w Smoleńsku.

Notoryczne zaniżanie poziomu wykształcenia mogło być więc celowe aby usuwać zdolnych i kompetentnych ludzi z polskich Sił Powietrznych oraz aby tuszować brak profesjonalizmu wśród takich lub innych decydentów oraz generalów .

Może warto by sprawdzić z jakich ludzi składają się komisje do spraw badania wypadków lotniczych, jaką mają przeszłość polityczną oraz partyjną ?

LOTNICTWO WOJSKOWE STRATEGIA POLITYKA

02 kwietnia 2008

wersja oficjalna

Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego zakończyła pracę dotyczącą katastrofy samoloty CASA 295M w Mirosławcu. Z raportu komisji wynika, że samolot i instalacje lotniskowe były sprawne. Zawiedli ludzie, przede wszystkim członkowie załogi.



Raport z prac komisji badania przyczyn wypadków lotniczych przedstawił jej przewodniczący, płk Zbigniew Drozdowski (z lewej). Dokument - zgodnie z prawem - nie formułuje zarzutów, a tylko wyjaśnia przebieg i przyczyny wypadku.

Minister Bogdan Klich stwierdził jednak, że raport przyspieszy prace prokuratury i może stać się podstawą do sformułowania zarzutów karnych. Niezależni obserwatorzy uważają, że dokument jest dowodem na łamanie procedur i dużą nonszalancję w działaniach wojsk lotniczych / Zdjęcie: *MONBezpośrednią przyczyną katastrofy było nieświadome doprowadzenie przez załogę do nadmiernego przechylenia samolotu, w wyniku nieprawidłowego rozłożenia uwagi w kabinie, powodujące postępujący spadek siły nośnej, co doprowadziło w końcowej fazie lotu do gwałtownego zniżania z utratą kierunku i zderzenia samolotu z ziemią*, odczytał kluczowy fragment raportu, płk Zbigniew Drozdowski, przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, w czasie dzisiejszej konferencji prasowej w MON.

Komisja wykluczyła jako przyczynę niesprawność samolotu lub wadliwe działania systemów naprowadzania (fakt niesprawności systemu ILS na lotnisku w Mirosławcu uznano za nieistotny). Negatywnie zweryfikowano również tezę o ewentualnym użyciu przez pilotów alkoholu lub środków odurzających, jak również o oblodzeniu czy zderzeniu z ptakami. Za główną przyczynę uznano błędy pilotażu, połączone z kilkoma pośrednimi czynnikami, jak trudne warunki pogodowe czy błędy popełnione przez kontrolera lotu. Okazało się, że złamano wiele procedur dotyczących podchodzenia do lądowania, niewłaściwy był również dobór załogi. Badania zakończone zostały 25 marca. Wyniki prac komisji zostały przedstawione ministrowi obrony, Bogdanowi Klichowi 1 kwietnia. Szef resortu zdecydował się na odtajnienie raportu, który został przedstawiony na dzisiejszej konferencji prasowej. Publikujemy najważniejszy, kluczowy fragment dokumentu:

PRZYCZYNA

Bezpośrednią przyczyną katastrofy było nieświadome doprowadzenie przez załogę do nadmiernego przechylenia samolotu, w wyniku nieprawidłowego rozłożenia uwagi w kabinie, powodujące postępujący spadek siły nośnej, co doprowadziło w końcowej fazie lotu do gwałtownego zniżania z utratą kierunku i zderzenia samolotu z ziemią.

CZYNNIKI MAJĄCE WPŁYW NA PRZYCZYNĘ KATASTROFY

- niewłaściwy dobór załogi do wykonania zadania: niewłaściwa współpraca załogi w kabinie;
- występowanie w rejonie lotniska MIROSŁAWIEC niekorzystnych warunków atmosferycznych;
- wystąpienie dezorientacji przestrzennej załogi w wyniku niewłaściwego podziału uwagi w czasie lotu bez widoczności ziemi;
- wyłączenie sygnalizacji dźwiękowej urządzenia EGPWS pozbawiające załogę informacji o niebezpiecznym zbliżaniu się do ziemi, nadmiernym przechyleniu samolotu oraz o przejściu przez poszczególne progi wysokości podczas zniżania (podczas obu podejść do lądowania);
- brak obserwacji wskazań radiowysokościomierza, zarówno podczas pierwszego, jak i drugiego podejścia do lądowania;
- brak obserwacji przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych w końcowym etapie drugiego podejścia do lądowania;

- nieumiejętne sprowadzanie samolotu do lądowania przez krl PAR;
- niewłaściwe komendy radiowe krl PAR, sugerujące w ostatniej fazie lotu przeniesienie uwagi załogi na zewnątrz kabiny samolotu;
- błędna interpretacja wskazań wysokościomierzy przez załogę;
- próba nawiązania kontaktu wzrokowego załogi z obiektami naziemnymi podczas lotu bez widoczności ziemi niezgodnie z obowiązującymi procedurami;
- niewłaściwa analiza warunków atmosferycznych przez załogę przed lotem; nieustawienie wysokości decyzji (minimalnej wysokości zniżania).

OKOLICZNOŚCI SPRZYJAJĄCE

- brak wykształcenia drugiego pilota na samolocie CASA C-295M w warunkach noc IMC;
- brak doświadczenia dowódcy załogi w wykonywaniu lotów na tej wersji samolotu;
- wykorzystywanie dodatkowych, podręcznych pomocy nawigacyjnych przez załogę ze względu na niepełne wyposażenie samolotu;
- brak doświadczenia dowódcy załogi w wykorzystywaniu RSL przy MWA;
- brak doświadczenia krl PAR lotniska MIROŚLAWIEC w sprowadzaniu samolotów innych niż Su-22;
- nieumiejętne doprowadzenie samolotu do strefy MATZ przez krl APP;
- brak właściwych procedur podejścia do lądowania w obowiązujących dokumentach normatywnych;
- posługiwanie się różnymi jednostkami miar przez załogę i kontrolerów;
- nawigacyjny system lądowania ILS, w jaki wyposażony był samolot, nie mógł być użyty ze względu na niesprawność systemu na lotnisku MIROŚLAWIEC;
- błędne określenie i przekazywanie zainteresowanym osobom funkcyjnym informacji o warunkach minimalnych do lądowania na lotnisku MIROŚLAWIEC samolotu CASA C-295M.

KOMENTARZ:

W jaki sposób ustalono te dane po śmierci pilotów oraz dowódców i kto poniósł za to wszystko odpowiedzialność ? Oczywiście nikt bo winni zginęli pod Mirosławcem.

"Katastrofa CASY do dziś nie jest wyjaśniona, nie wiemy, co tam się naprawdę stało - mówi Ewa Błasiak. - Skąd możemy wiedzieć, czy katastrofa pod Mirosławcem nie była też jakąś próbą sprawdzenia czujności państwa, a Smoleńsk tego dopełnieniem, gdzie w białych rękawiczkach zlikwidowano nam najlepszych lotników i polską elitę".

"Skąd mamy wiedzieć...? - Przypomnę tutaj, że inż. **Krzysztof Cierpisz** porównuje w wielu swych tekstach obie katastrofy. Pisze on - link: http://zamach.eu/110416/Untitled_1.htm - w kwietniu 2011 roku: "Katastrofa w Mirosławcu jest tak identyczna ze smoleńską - mówimy o zapisie raportu komisji podpisanego 04 kwietnia 2008 roku - że to aż szokuje. (...) Kłamstwa jednego i drugiego raportu pisane są według innego (jednego) dokumentu, źródłowego planu obu zamachów, który jest dla nich obu pierwotny i imperatywny. (...) Plan tych zamachów jest aż nadto hollywoodzki".

Faktycznie uderzają nas liczne podobieństwa w przebiegu 'katastrof', np.:

- brakuje zapisu FDR z ostatnich sekund 'wydarzeń';
- samolot zszedł z kursu 80 stopni w Mirosławcu i 30 stopni w Smoleńsku;
- były problemy językowe w rozmowach z wieżą;
- wystąpiły niewłaściwe prędkości opadania;

- w ostatnich sekundach piloci nie odpowiadali na wezwania wieży;
- załogi były - według raportów - niedouczzone, w zasadzie amatorskie;
- pojawiły się problemy autentyczności kontaktu pilotów z wieżą.

Badając zapisy lotów CASY prof. **Stefan Grocholewski** nie rozpoznał pewnych głosów w kabinie pilotów. Dodajmy, że profesor pracował na kopiach zapisu, a nie oryginałach, co utrudniało mu pracę. Po nagłej śmierci prof. Grocholewskiego nie powołano nikogo, kto kontynuowałby badania.

"Jest uzasadnione podejrzenie, że samolot CASA został porwany - prawdopodobnie fizycznie, a nie drogą elektronicznego przejścia kontroli nad samolotem - pisze inż. Krzysztof Cierpisz. - Za fizycznym porwaniem przemawia bardzo dziwne zachowanie CASY przed podejściem do lądowania, strata orientacji w locie, konieczność drugiego podejścia, co mogło być wybiegiem porywaczy w taktyce grania na czas. O porywaczach fizycznych świadczyć może także fakt wielkiego zamieszania w komisji, gdy nastąpiła konieczność uzgodnienia orzeczenia w kwestii tego, kto w chwili uderzenia o ziemię siedział za sterami CASY. Spekulowano, że nie był to oficjalny pilot, ale ktoś inny. Brak listy pasażerów świadczy także o tym, że opcja fizycznego porwania samolotu musi być brana pod uwagę jako podstawowa".

GENERAL GAĞOR WYĞĘGAŁ :

Gen. Franciszek Gağor ujawnił w TVN24, że pilot wojskowego samolotu, który rozbił się w Mirosławcu miał problemy z wylądowaniem. Przy pierwszym podejściu pilot niewyraźnie widział pas startowy. Włączono więc wszystkie światła na lotnisku i przy drugim podejściu - pilot zgłosił, że widzi już dobrze - relacjonował szef sztabu generalnego Wojska Polskiego. Gen. Gağor zapewnił, że wszystkie urządzenia naprowadzające na lotnisku działały dobrze. - Warunki do przyjęcia samolotu były spełnione, zarówno pułap chmur, jak i widoczność - powiedział. - Nikt nie wie, dlaczego ta tragedia miała miejsce - stwierdził. Generał dodał, że rozmawiał już z kontrolerem na wieży. - Nic nie wskazywało na to, że do tej tragedii dojdzie - powiedział relacjonując rozmowę. (...)

Z informacji Państwowej Straży Pożarnej wynika, że samolot spadł do lasu niespełna kilometr od lotniska. Znajdował się w osi pasa startowego, podchodził do lądowania. Załoga nie sygnalizowała kłopotów. Samolotem lecieli wojskowi wracający z konferencji "Bezpieczeństwo Lotów". W czwartek dowódca sił powietrznych gen. Andrzej Błasik podał nazwiska ofiar. Na pokładzie samolotu zginęli:

Pasażerowie

Gen. Brygady Andrzej Andrzejewski - sylwetka

Podpułkownik Zdzisław Cieřlik, szef szkolenia Gen. Andrzej Andrzejewski

Major Robert Maj z sekcji szkolenia lotniczego

Major Mirosław Wilczyński, szef sekcji techniki lotniczej

Pułkownik Jerzy Piłat - sylwetka

Podpułkownik Dariusz Pawlak, szef sekcji techniki lotniczej

Major Grzegorz Jułga, zastępca dowódcy eskadry
Kapitan Paweł Zdunek, dowódca klucza lotniczego
Kapitan Karol Szmigiel, dowódca klucza technicznego
Pułkownik Dariusz Maciąg, dowódca bazy
Major Piotr Frilingier, szef sekcji techniki lotniczej
Podpułkownik Zbigniew Książek, zastępca dowódcy bazy
Podpułkownik Wojciech Maniewski, dowódca eskadry
Kapitan Leszek Ziemiński, instruktor bezpieczeństwa lotów
Kapitan Grzegorz Stepaniuk, szef techniki lotniczej
Major Krzysztof Smołuca z Dowództwa Sił Powietrznych

Załoga

Major Jarosław Haładus Płk pilot Jerzy Piłat

Porucznik pilot Robert Kuźma

Porucznik pilot Michał Smyczyński

Sierżant Janusz Adamczyk, technik pokładowy

Na miejsce katastrofy jako pierwsze dotarły dwie jednostki wojskowej straży pożarnej z lotniska w Mirosławcu.

Po ugaszeniu pożaru wraku teren został zabezpieczony przez Żandarmerię Wojskową.

Na miejsce udała się Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, której przewodniczył płk Zbigniew Drozdowski, a także prokuratorzy wojskowi.

Po tragedii wszystkie samoloty CASA C-295M zostały zawieszony w lotach do odwołania.

DZIWNE ZGONY

Rok 2009.

Choraży Stefan Zielonka – szyfrant w Kancelarii Premiera. Znaleziony martwy na skarpie wiślanej.

Prof. Stefan Grocholewski – zmarł w niewyjaśnionych okolicznościach, gdy wykrył manipulacje w nagraniach czarnych skrzynek z casy, która rozbiła się w Mirosławcu.

Grzegorz Michniewicz – dyrektor generalny Kancelarii Premiera. W dniu powrotu z remontu w Samarze rządowego Tu-154M 101, znaleziono go powieszony.

2012 rok

Dariusz Szpineta – ekspert lotnictwa, miał popełnić samobójstwo przez powieszenie podczas egzotycznych wakacji, podawał w wątpliwość wersje katastrofy smoleńskiej rozpowszechniane przez Rosję.

Mieczysław Cieślak – Biskup Ewangelicki ., „zginął w wypadku samochodowym” dokładnie 18.04.2010 r, miał być następcą Adama Pilcha, który zginął w Smoleńsku. Podobno otrzymał telefon ze Smoleńska od A. Plicha.

Krzysztof Knyż – operator Faktów, pracował z W. Baterem (tym, który pierwszego dnia podał poprawną godzinę katastrofy Tu-154, co media odkryły po 10 dniach). Zmarł w Moskwie na sepsę 2 czerwca 2010r. Śmierć całkiem przemilczana.

Katastrofa "Casy". Manipulacja godna Anodiny.

2012-04-12 <http://naszeblogi.pl/> Zachowany oryginalny język i słownictwo.

Katastrofa samolotu "Casa" w Mirosławcu. Zginęło w niej czterech członków załogi oraz szesnastu najważniejszych dowódców Sił Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej. Wyjaśnieniem przyczyn katastrofy zajęła się komisja Specjalna do badania przyczyn katastrof lotniczych złożona z "oficerów "Wojska Polskiego". Zapoznałem się z raportem końcowym tej komisji wskazującym na przyczyny katastrofy samolotu "Casa" pod Mirosławcem.. Moje wnioski po przeczytaniu tego raportu:

Komisja do badania przyczyn katastrofy lotniczej pod Mirosławcem to profesjonaliści. Fachowcy najwyższej klasy. Fachowcy od manipulacji, kłamstwa i niedomówień. Przy nich gwiazda General Anodiny błędnie... Protokol badania zdarzenia lotniczego pod Mirosławcem strona 13 i 14 (wybrane informacje) : "Po kolejnych 4 s od przekazanej przez kontrolera informacji: "Odległość dwa tysiące jesteś na kursie i ślizgu" kpt. Kuźma samodzielnie wprowadził poprawkę w kursie za pomocą pokręteła zmiany kursu HG (heading), inicjując tym samym przechylenie samolotu w lewo. Przy przechyleniu 6,7' w lewo pilot odłączył autopilota przyciskiem AP na wolancie, prawdopodobnie przygotowując się do spodziewanego wyjścia pod chmury i lądowania.

Do zderzenia z ziemią pozostało około 12 s. Według zapisu parametrów lotu na FDR samolot znajdował się wówczas na wysokości 760 ft (około 230m) przy prędkości CAS (calibrated air speed) 137 kt. Przepuszczalnie wszedł w chmury ST. W tym samym czasie pilot otrzymał polecenie: "I kurs trzy zero zero, trzy zero zero" Samolot pogłębił przechylenie w lewo do 19'. Prawdopodobnie kpt. Kuźma, zdając sobie sprawę z niewielkiej już odległości od progu drogi startowej, chciał nieco szybciej wejść na nakazaną ścieżkę zniżania. Przechylenie samolotu mogło być również spowodowane nieznacznym momentem przechylającym, jaki powstał w chwili wyłączenia AP. (...)

(...) Dwie sekundy po wyłączeniu autopilota załoga, podobnie jak w poprzednim podejściu zwiększyła moc silników, przestawiając dźwignie sterowania mocą PL z 53' do 72', prawdopodobnie chcąc zapewnić sobie warunki do ewentualnego przerwania lądowania...

(...)O godzinie 19.07 samolot zderzył się z ziemią w odległości 1300m od początku drogi startowej i 320m z lewej strony osi."...

Całość tu: www.mon.gov.pl/pliki/File/Protokol.pdf (obecnie brak tej strony)

Tłumacząc to na język zrozumiały:

Wieża z lotniska poinformowała załogę samolotu na 2 kilometry przed lotniskiem że znajdują się w idealnym miejscu czyli na kursie i ślizgu (wysokość). Po otrzymaniu tej informacji po 4s pilot wprowadza poprawkę w kursie i zmienia kierunek lotu !!! (nie zastanowiło to komisji ds badania wypadków lotniczych i nie poświęciła tej informacji nawet słowa komentarza).

Zaznaczyłem w tekście kilka rzeczy na czerwono. Zaczę od 137kt która oznacza prędkość samolotu. W tłumaczeniu na kilometry 137kt to 252

kilometry na godzinę, czyli dokładnie 70 metrów na sekundę. Teraz cała reszta: Informacja: "Jesteś 2 tysiące metrów przed lotniskiem". 4 sekundy po tej informacji pilot zmienia kierunek lotu. Zmienia kierunek lotu za pomocą pokrętła, (zajmuje mu to jakiś czas). Następnie odłącza automatycznego pilota (zajmuje mu to jakiś czas). Po odłączeniu autopilota do katastrofy pozostało 12 sekund. 4 sek. + 12 sek. = 16 sek. Jeśli dodamy jeszcze (minimalnie) 2 sekundy na (kręcenie) pokrętłem zmiany kursu i 2 na wyłączenie autopilota to mamy 20 sekund. Lecąc 20 sekund (od momentu kiedy samolot znajdował się w odległości 2 tysięcy metrów przed lotniskiem) z prędkością 70m/s pokonał trasę w linii prostej 1400 metro . Po uwzględnieniu skrętu w lewo o 320 metrów samolot powinien spaść na ziemię w odległości około 700 metrów przed lotniskiem i 320 metrów po lewej stronie od osi lotniska. W obliczeniach tych nie uwzględniłem zwiększenia mocy silników (prędkości) w 2 sekundy po wyłączeniu autopilota. Samolot w momencie katastrofy leciał więc z większą prędkością niż przyjętą w mych obliczeniach prędkość 252 km/h więc pokonał większą odległość... **O godzinie 19.07 samolot zderzył się z ziemią w odległości 1300m od początku drogi startowej i 320m z lewej strony osi."**... **Oczywiście** mogą się mylić. Jest prosty sposób na wykazanie tego. Zapraszam do liczenia.

Dlaczego powinno się wznowić badanie przyczyn katastrofy CASY z 2008 roku?

EWA BŁASIK : W CASIE zginęli w większości uczniowie mojego męża, jak na ironię losu, wracali z konferencji dotyczącej bezpieczeństwa lotów. To nie tylko moje zdanie, ale całego środowiska pilotów nie przekonują przyczyny katastrofy CASY podane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, twierdzą, że do dziś nie wiemy, dlaczego CASA spadła. Jeżeli jej katastrofę badali tacy eksperci, jak panowie z komisji Millera, którzy tak pochopnie rozpoznali rzekomo głos mojego męża w Moskwie, to proszę się nie dziwić, że nie wiemy, co się tam faktycznie stało. Być może w białych rękawiczkach zlikwidowano nam świetnych pilotów pod Mirosławcem.....

O katastrofie samolotu CASA pod Mirosławcem pisałem już na starym blogu. Sprawa jest rzeczywiście tajemnicza. Do dzisiaj nikt nie wyjaśnił kluczowego faktu: tego, że CZARNA SKRZYNIKA PRZESTAŁA DZIAŁAĆ NA 14 SEKUND PRZED UDERZENIEM MASZYNY W ZIEMIĘ. Tego nie wyjaśniają tezy o błędzie pilota, oblodzeniu skrzydła czy złej pracy kontrolerów lotów. Ekipa wyjaśniająca ten "wypadek" - podobna jak w Smoleńsku, tyle że bez Edmunda Klicha i Jerzego Millera. W tle śmierzący na kilometr, wielki kontrakt na zakup samolotów CASA, zawarty w trybie bez przetargowym przez MON w czasach Borata Komorajewa. Szczegóły tej sprawy opisuje m.in. Aleksander Ścios: "Prawdopodobnie doszło do sfałszowania nagrań prowadzonych pomiędzy załogą samolotu a wieżą.

Wśród nagrań były również rozmowy telefoniczne prowadzone przez służbowe telefony stacjonarne na terenie portu lotniczego. Prof. Stefan Grocholewski z Politechniki Poznańskiej badając na zlecenie prokuratury treść tych rozmów zauważył, że fragment dialogu pomiędzy dwoma oficerami został zarejestrowany w dwóch różnych miejscach.

Ekspert nie wykluczył manipulacji przy nagraniach, jednak nie mógł tego stwierdzić ze stuprocentową pewnością, ponieważ prokuratura do badań przekazała mu kopie, a nie oryginał zapisów. Zakwestionowany fragment dotyczył m.in. liczby ofiar i wynikało z niego, że rozmówcy nie wiedzieli, ile osób zginęło. Prokuratura nie zajęła się tym wątkiem, a autor ekspertyzy zmarł 25 marca 2010 r., w pół roku po jej sporządzeniu.

Milczenie po katastrofie

Wielokrotnie zwracano uwagę na istotne podobieństwa katastrofy w Mirosławcu i okoliczności towarzyszących tragedii smoleńskiej. Jednym ze wspólnych elementów może być kwestia nagłego zdarzenia – awarii, do której miało dojść jeszcze nad ziemią. W Tu - 154 urządzenia pokładowe zarejestrowały dwa potężne wstrząsy i następującą po nich awarię systemu zasilania samolotu (z czym się nie zgadzamy - redakcja BO) w przypadku CASY mieliśmy do czynienia z gwałtownym przerwaniem zapisu czarnych skrzynek w momencie, gdy samolot znajdował się 329 stóp (czyli ok. 100 metrów) nad ziemią. Dane na ten temat pochodzą z wykresu pracy silników i sterów CASY i zostały umieszczone w jednym z załączników do upublicznionego przez armię raportu. Wynika z niego, że na 14 sekund przed rozbiciem samolotu załoga wyłączyła autopilota i przeszła na sterowanie ręczne. W tym czasie żaden z pilotów i nawigator nie nawiązali kontaktu z wieżą kontrolną we Mirosławcu.. Wypowiadający się na ten temat piloci przypuszczali, że w kabinie musiało dojść do nagłej awarii, na tyle niespodziewanej, że załoga nie miała czasu poinformować o tym kontrolerów.

(...)Andrzej Smyczyński, brat tragicznie zmarłego pilota samolotu CASA kpt. Michała Smyczyńskiego, próbował na własną rękę dociec prawdy. Opowiadał, że już po ujawnieniu raportu na ulicy pod jego domem zaczęło go dwóch mężczyzn. Podjechali czarnym mercedesem z zasłoniętymi numerami rejestracyjnymi. Kierowca samochodu ostrzegł Smyczyńskiego: „Zostaw, gnoju, sprawę Mirosławca, bo jesteś na to za cienki. Wiemy dokładnie, gdzie mieszkasz, co robisz, z kim pracujesz, z kim się spotykasz. Jest to na razie prośba od wysoko postawionych panów w mundurach”. Na pożegnanie pokazał Smyczyńskiemu kaburę i wykonał ruch dłonią, jakby do niego wystrzelił."Dodam, że w przypadku katastrofy CAS-y mieliśmy do czynienia z podobnymi wrzutkami jak w przypadku Smoleńska - m.in. o pijanym generale siedzącym za sterami samolotu. Na koniec, więc rzućcie okiem na filmik, który wkleiłem poniżej. Przypomnijmy sobie gęby sowieckich agentów wpływu.

<http://foxmulder2.blogspot.com>

ASY POLSKIEGO LOTNICTWA BYŁY TAKŻE W PRL-u !

Samoloty Vickers Viscount miały być chlubą LOT.

Po kilku latach i dwóch katastrofach wycofano je z użycia.

Vickers Viscount fot. Getty Images/FPM

Wiosną 1962 roku Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły nowe połączenia do Amsterdamu, Rzymu i Kairu. Do ich obsługi potrzebowały nowych samolotów. Co prawda flota wzbogaciła się właśnie o trzy radzieckie Ił-18, ale pasażerowie z Zachodu nie chcieli nimi latać. Do obsługi zagranicznych tras LOT potrzebował zachodnich maszyn.

Polskie linie miały tylko trzy stare convairy, ale wstyd było je wysyłać na tak prestiżowe trasy. Niespodziewanie pojawiła się okazja. British United Airlines wystawiły na sprzedaż trzy vickersy viscounty 804, które przez pięć lat obsługiwały brytyjskie linie krajowe. Były to nowoczesne maszyny z hermetyzowaną kabiną, wyposażone w cztery turbośmigłowe silniki Rolls-Royce'a. Zabierały na pokład 56 pasażerów, zużywały mało paliwa i latały dwukrotnie szybciej niż radzieckie Ił-14 i Li-2, podstawowe samoloty w polskich liniach.

Umowę podpisano bardzo szybko. Samoloty miały przylecieć już w grudniu 1962 roku. Brytyjczycy zgodzili się nawet wymienić tapicerkę foteli, by pasowała do barw LOT. Był tylko jeden problem: radar. Ten, w który wyposażono vickersy, był już przestarzały, a nowego nie mogliśmy kupić. Kraje komunistyczne, w tym Polska, objęte były embargiem na zakup na Zachodzie nowych technologii. Na jego zamontowanie Anglicy musieli otrzymać zgodę Amerykanów, co wymagało czasu. I najważniejsze, trzeba było jeszcze przeszkolić pilotów. We wrześniu 1962 roku grupa 15 polskich pilotów wyjechała do Wielkiej Brytanii. Większość była „milionerami lotnictwa”. Niektórzy pierwszy milion kilometrów zdążyli wylatać jeszcze przed wojną. Jeden z nich, kapitan Wiktor Pełka, miał na koncie także wypadek. W 1950 roku, podchodząc do awaryjnego lądowania na podberlińskim lotnisku Schönefeld, rozbił radzieckiego Ił-12. Rosjanie chcieli na niego zrzucić winę. Uratował go kapitan Jerzy Ziółkowski. Uparł się, by zbadać silnik. Znalaziono defekt, który doprowadził do wypadku. Teraz obaj piloci mieli latać na viscountach. Razem z nimi na kurs trafił Tadeusz Hendzel, najślynniejszy z pilotów LOT. Jego Li-2 próbowano uprowadzić z lotniska w Szczecinie.

Kapitanowi udało się jednak obezwładnić porywacza. Historia została pokazana w filmie „Sprawa pilota Maresza” w reżyserii Leonarda Buczkowskiego. Mimo ogromnego doświadczenia wszyscy piloci musieli przejść specjalistyczne szkolenie. Viscount był nowoczesny i bezpieczny, ale bardzo skomplikowany. Nieporównanie bardziej niż maszyny, na których latano dotychczas. Jednak polscy piloci okazali się dobrymi uczniami. Znakomicie poradzili sobie z wykładami, które prowadzili producenci awioniki, silników i płatowca. Uzyskali najwyższą lokatę wśród dotychczas szkolonych obcokrajowców. Brytyjczycy byli zachwyceni kapitanem Mieczysławem Rzepeckim, który tak wnikliwie studiował instrukcję obsługi silników, aż znalazł błąd. Po teorii przyszedł czas na praktykę. Dla Polaków latanie z wykorzystaniem systemu ILS, umożliwiającego lądowanie przy braku widoczności, było całkowitą nowością. Takie urządzenie od dwóch lat było już na warszawskim Okęciu, ale w magazynie. Zabrakło dewiz na zakup kabla i uruchomienie systemu. Obsługa ILS okazała się dość prosta. A Anglicy zachwycali się, patrząc, jak Polacy lądują z wykorzystaniem starszej metody, na radiolatarnie.

Ten archaiczny system wciąż by w PRL wykorzystywany. 15.

KATASTROFA SAMOLOTU An-24 W w roku 1973.

28 lutego 1973 w okolicach lotniska w Szczecinie rozbił się powracający z Warszawy rządowy samolot Antonow An-24W noszący numer 012. W katastrofie zginęło 18 osób, wszyscy którzy byli na pokładzie. 4 grudnia 2003 pod Piasecznem rozbił się helikopter Mi-8 z premierem Leszkiem Millerem na pokładzie; kilka osób zostało ciężko rannych. 10 kwietnia 2010 w Smoleńsku w Rosji uległ katastrofie Tu-154M (numer boczny 101); w wyniku katastrofy zginęło 96 osób. Za katastrofę w Smoleńsku piloci pułku nie byli odpowiedzialni.

Sowiecki samolot produkowany w Kijowie, Ułan Ude oraz w Irkucku. Samolot rejsowy LOT-u (lot 165) wystartował z lotniska Okęcie o 15:20. Planowany czas lotu do Krakowa wynosił 55 minut. Z nieznanych przyczyn samolot zoczył z kursu i rozbił się w górach, w gęsto zalesionym terenie, kilkadziesiąt kilometrów od lotniska w Balicach. Wśród ofiar znajdowali się m.in. polski językoznawca Zenon Klemensiewicz (jego imieniem nazwano rezerwat przyrody na Policy), były minister lasów Stanisław Tkaczow, czternastoletni syn ministra komunikacji Piotra Lewińskiego – Stanisław, duchowny Kościoła Polskokatolickiego Antoni Naumczyk z rodziną a także pilot szybowcowy i pilot PLL LOT Zbigniew Rawicz, który leciał w roli pasażera. Ofiary katastrofy upamiętnia stojący w pobliżu szczytu Policy metalowy krzyż. Na krzyżu umieszczono dodatkową tabliczkę wykonaną z resztek poszycia samolotu z informacją o oddziale partyzanckim działającym w tym rejonie. Władze w komunikacie oficjalnym nie ujawniły przyczyn katastrofy, które po dziś dzień pozostają niejasne. Niewyjaśnionym jest jak piloci mogli przeoczyć Kraków przy panującej wówczas dobrej widoczności. Ewentualnym wytłumaczeniem tego faktu może być jakość aparatury nawigacyjnej w Krakowie. Pojawiają się również sugestie, że piloci próbowali uciec z Polski, stąd też ich przelot na niskiej wysokości nad Beskidami, który mógł doprowadzić do katastrofy.

Oficjalny komunikat odnośnie przyczyn tej katastrofy wyszczególnia

1. błędy w działaniu załogi
2. wady systemu załoga - statek powietrzny
3. naruszenie przepisów kierowania ruchem lotniczym
4. błędy działania kontrolerów ruchu lotniczego
5. wady systemu kierowania ruchem lotniczym.

W komunikacie pominięto informacje ze śledztwa prowadzonego przez krakowską prokuraturę:

1. Niedostateczne zwracanie uwagi przez komisje lekarskie na stan zdrowia pilotów – kapitan samolotu (Czesław Doliński) od kilku lat uskarżał się na bóle w klatce piersiowej, ale ponieważ badania EKG nic nie pokazywały (badanie to wykonywane w spoczynku i przy standardowych 6 odprowadzeniach często nie pokazuje niedokrwienia i zawału dolnej oraz tylnej ściany serca), skargi te ignorowano (podczas sekcji zwłok kapitana znaleziono starą bliznę pozawałową i świeży zawał w dolnej ścianie serca; a w dniu katastrofy kapitan skarżył się na silne bóle w klatce piersiowej)

2. Sytuację rodzinno-zawodową kapitana Dolińskiego – z powodu stanu zdrowia (poprzedni punkt) chciał on przejść do służby naziemnej, ale ponieważ żona zaszła w drugą ciążę (a z racji złego stanu zdrowia wymagała starannej opieki i sprowadzania leków z zagranicy, co było kosztowne), zaczął on ukrywać objawy i ukończył kurs języka angielskiego, aby latać poza Polską (i więcej zarabiać). W dniu katastrofy żona czuła się wyjątkowo źle, a na dodatek syn kapitana zachorował na anginę – kapitan był bardzo zdenerwowany.
3. Załoga, która leciała, była załogą dyżurną (ze stałej załogi pilot zachorował) złożoną z kapitana Dolińskiego i niedoświadczonych innych członków (nie znali się dobrze na nawigacji).
4. Niewłaściwy sposób prowadzenia nawigacji przez pilotów na liniach krajowych – tylko wzrokowa na podstawie wyglądu terenu, a istniejące radiolatarnie de facto ignorowano (większość pilotów nie pamiętała ich kodów wywoławczych) — samoloty miały przelatując obok radiolatarni informować o tym kontrolę lotów (w przypadku lotów z Warszawy do Krakowa samolot mijał 2 – Przysucha i Jędrzejów – w odstępie kilkunastu minut); w praktyce załogi ignorowały sygnały radiolatern, a meldunki nadawały na podstawie orientacji wzrokowej.
Sytuacja ta mogła sprzyjać pomyłce nawigacyjnej podczas lotu, ponieważ odbywał się on przez większość czasu ponad poziomem chmur i jeśli źle czujący się kapitan Doliński nie był w stanie kontrolować drugiego pilota, to z powodu niewielkiego doświadczenia mógł on nie rozeznaczyć się w położeniu samolotu na podstawie wyglądu pojawiającego od czasu do czasu terenu.
5. Niewłaściwy radar na lotnisku w Balicach i złe wyszkolenie radarzysty, co uniemożliwiło kontroli naziemnej zorientowanie się w rzeczywistym położeniu samolotu. Nieprawdą jest (powtarzane w części źródeł) stwierdzenie, że nie był to radar kontroli ruchu lotniczego, a radar kontroli ruchu statków u wejścia do portu. W rzeczywistości radar DECCA 424 (zamontowany wtedy na lotnisku w Balicach) był radarem kontroli ruchu lotniczego, ale zgodnie ze specyfikacją producenta był on przeznaczony wyłącznie do stosowania na lotniskach położonych na terenie płaskim. W 1967 r. zostały zakupione 2 takie radary dla potrzeb lotnisk w Krakowie i Poznaniu (zakupu dokonali pracownicy Centrali Handlu Zagranicznego, z których żaden nie był specjalistą w zakresie kontroli ruchu lotniczego — kierowali się oni wyłącznie ceną, a model DECCA 424 pochodzący z 1954 r. był najtańszy).
6. Po zamontowaniu radarów w Polsce producent wydał certyfikat dopuszczenia (i przeszkolił obsługę) dla radaru zamontowanego w Poznaniu, natomiast w przypadku radaru z lotniska w Balicach odmówił wydania certyfikatu i przeszkolenia obsługi uzasadniając to tym, że radar DECCA 424 nie jest przeznaczony do stosowania na lotniskach położonych w terenie pagórkowatym (jak np. Balice). Pomimo tego obsługa radaru na Balicach od czasu do czasu „nieoficjalnie” uruchamiała ten radar i próbowała zeń korzystać.
7. Przeciążenie samolotu (nadkomplet pasażerów z dużą ilością bagażu), co uniemożliwiło załodze „poderwanie” samolotu, kiedy zobaczyła zbocze góry (drzewa w miejscu katastrofy były ścięte ukośnie, co wskazywało, że załoga próbowała wykonać ten manewr).
8. Fakt, że nad Krakowem była dobra pogoda, ale nad lotniskiem w Balicach były już chmury (zbliżał się front atmosferyczny od zachodu).

9. Niewłaściwa konstrukcja i lokalizacja w samolotach An-24 rejestratorów lotu — zarówno ich budowa, jak i położenie powodowały, że przy każdym większym wypadku ulegały zniszczeniu.

Samoloty tej serii latały w barwach PLL LOT i w Siłach Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej. Samolot tej serii (SP-LTF, należący do PLL LOT) rozbił się 2 kwietnia 1969 na północnym stoku Policy w Paśmie Babiogórskim, na terenie Zawoi, pociągając za sobą śmierć 53 osób (47 pasażerów i 6 członków załogi). Do serii tej należał również samolot o nr rejestracyjnym SP-LTD Polskich Linii Lotniczych LOT który rozbił się 2 listopada 1988 około 32 km od lotniska Rzeszów-Jasionka z 23 pasażerami i 6 członkami załogi na pokładzie, w wyniku czego zginęła jedna osoba. Katastrofa ta przyspieszyła wymianę floty PLL LOT na nowoczesne zachodnie konstrukcje (wiek rozbitego samolotu wynosił 22 lata). Ponadto maszyny te charakteryzowały się bardzo dużym hałasem, zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz samolotu. Samoloty serii An-24 zostały zastąpione włosko-francuskimi samolotami ATR, początkowo były to ATR-72, zaś w następnych latach mniejsze ATR-

WIKIPEDIA

Katastrofa lotnicza w Poznaniu ROK 1952

Wypadek lotniczy, który wydarzył się w Poznaniu 10 czerwca 1952 roku. Dokładna liczba jej ofiar nie jest znana, prawdopodobnie zginęło w niej trzech członków załogi i sześcioro cywilów (przechodniów oraz robotników pracujących w miejscu upadku samolotu), a kilkanaście osób odniosło rany. Ponieważ katastrofa wydarzyła się w okresie stalinowskim, wszelkie informacje o niej utajniono. Mimo że wypadek wydarzył się w centrum miasta, również później, po przemianach demokratycznych w 1989 roku, wydarzenie to przez długi czas było zapomniane; pierwszy artykuł o nim ukazał się dopiero w 2007 roku w lokalnej prasie.

Przebieg katastrofy

Samolot Pe-2FT w muzeum Wojska Polskiego w Warszawie

Dokładny przebieg katastrofy, jej przyczyny, a nawet liczba ofiar nie są znane, ponieważ wypadek został natychmiast objęty ścisłą tajemnicą.

W dniu 10 czerwca 1952 około godz. 8:30 samolot bombowy typu Pe-2FT, należący do stacjonującego na lotnisku na Ławicy 21. Pułku Lotnictwa Zwiadowczego w Poznaniu, prawdopodobnie wykonywał lot ćwiczebny nad miastem.

Gdy samolot leciał od strony dzielnicy Starołęka w kierunku lotniska, załoga powiadomiła o problemach z prawym silnikiem; chwilę później awarii uległ też lewy silnik. Według relacji jednego ze świadków pilot chciał awaryjnie lądować na Łęgach Dębińskich nad Wartą – kiedy jednak zauważył tam dzieci grające w piłkę, poleciał dalej, prawdopodobnie chcąc wylądować na niezabudowanym terenie obok kościoła pw. Bożego Ciała przy ul. Krakowskiej.

Pilot nie zdołał jednak już opanować samolotu, którego oba silniki były uszkodzone, i doszło do katastrofy.

Samolot zawadził o dach budynku Robotniczej Spółdzielni Pracy przy skrzyżowaniu i uderzył w skarpe przyczółka budowanego wtedy mostu Królowej Jadwigi. Siła uderzenia wyrzuciła go w górę, po czym maszyna uderzyła w słup trakcji tramwajowej i runęła na ulicę. Na skutek upadku eksplodowały paliwo i amunicja, pożar ogarnął też drzewa i uszkodził okoliczne domy

Według relacji jednego ze świadków tuż przed upadkiem samolot zaczął strzelać w powietrze z broni pokładowej, aby ostrzec osoby znajdujące się na ziemi, dzięki czemu część robotników pracujących na skrzyżowaniu zdołała się ukryć – nie zostało to jednak potwierdzone przez innych świadków.

Katastrofa wydarzyła się w śródmieściu Poznania, na skrzyżowaniu ulic Droga Dębińska, Królowej Jadwigi (wtedy Marchlewskiego) oraz Garbary; jej dokładne miejsce jest jednak różnie podawane w nielicznych źródłach dotyczących wypadku.

Według wydawnictwa *Pamięci lotników wojskowych 1945–2003* z 2003 roku samolot spadł po południowej stronie tego skrzyżowania, w miejscu, gdzie obecnie znajduje się budynek Akademii Wychowania Fizycznego, natomiast według relacji świadków, cytowanych w książce *Ścisłe tajne* Krzysztofa M. Kaźmierczaka, do wypadku doszło po drugiej (północnej) stronie tego skrzyżowania, niedaleko kościoła pw. Bożego Ciała, u zbiegu ulic Strzeleckiej i Krakowskiej (obecnie stoi tam blok mieszkalny) .

Ofiary katastrofy.

Z powodu utajnienia katastrofy dokładna liczba ofiar nie jest pewna i różnie podawana w źródłach. Według poufnego biuletynu Komitetu Miejskiego PZPR wydanego trzy dni po wypadku, zginęło dwóch wojskowych i pięcioro cywilów, a 15 osób zostało rannych. W książce *Pamięci lotników wojskowych 1945–2003* jest mowa o ośmiu ofiarach śmiertelnych (trzech wojskowych i pięciorgu cywilów) i dziesięciu rannych. Według ustaleń dziennikarza Krzysztofa M. Kaźmierczaka w wypadku zginęło natomiast na pewno trzech członków załogi, trzech robotników pracujących przy układaniu linii telefonicznej i troje przypadkowych przechodniów; jeden ze świadków pamięta też nieustaloną z nazwiska siódmą ofiarę cywilną.

Rannych przewieziono do Szpitala Ubezpieczalni Społecznej przy ulicy Garbary (obecnie Wielkopolskie Centrum Onkologii) oraz do szpitala przy ulicy Szkolnej. Większość rannych stanowili pracownicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, którzy pracowali wtedy przy budowie linii tramwajowej na Rataje, oraz Poznańskiego Przedsiębiorstwa Robót Telekomunikacyjnych (obecnie „Poztel”), którzy przy tej okazji rozbudowywali sieć telefoniczną.

W katastrofie zginęły następujące osoby:

- członkowie załogi samolotu
 1. chorąży Zdzisław Lara – pilot (pochowany w Gidlach koło Radomska)
 2. chorąży Stanisław Kuć – nawigator (przeżył moment upadku samolotu, lecz ciężko ranny zmarł w szpitalu po kilku godzinach)
 3. Józef Bednarek – strzelec-radiotelegrafista
- pracownicy Poznańskiego Przedsiębiorstwa Robót Telekomunikacyjnych
 1. Władysław Benedyczak
 2. Feliks Broda
 3. Józef Gruszczyński
- przypadkowi przechodnie
 1. Władysław Bibrowicz – rzemieślnik, prowadzący własny zakład ślusarski
 2. Ignacy Roliński – emeryt (poparzony płonącym paliwem, zmarł po czterech dniach od wypadku)
 3. Jadwiga Lehr – wdowa.

Dokładnej liczby i nazwisk kilkunastu rannych nie można już ustalić z powodu zniszczenia dokumentacji szpitalnej

Przyczyny katastrofy

Po wypadku powołano komisję Dowództwa Wojsk Lotniczych w celu wyjaśnienia jego przyczyn. Przewodniczącym 5-osobowej komisji był generał Iwan Turkiel, Rosjanin, który w latach 1950–1956 był również dowódcą wojsk lotniczych w Polsce. Oprócz niego w skład komisji weszło trzech radzieckich oficerów i jeden polski. Badanie okoliczności katastrofy trwało jedynie trzy dni – komisja zakończyła działalność 13 czerwca.

W orzeczeniu przyznano, że doszło do usterki technicznej (awarii prawego silnika na skutek rozszczelnienia tulei cylindrów), winą za katastrofę obarczono jednak pilota, który miał wpaść w panikę i nieprawidłowo podejść do awaryjnego lądowania. Według wydawnictwa *Pamięci lotników wojskowych 1945–2003* prawdopodobną przyczyną wypadku było wykonanie zakrętu przez pilota na zbyt małej wysokości. Zdaniem badającego katastrofę dziennikarza Krzysztofa M. Kaźmierczaka rzeczywistą przyczyną katastrofy był nie błąd pilota, lecz zły stan techniczny radzieckiego bombowca. K. Kaźmierczak podkreśla, że według relacji świadków oba silniki (nie tylko prawy) nie działały (samolot leciał bezgłośnie), że rok wcześniej 16 stycznia 1951 na skutek awarii silnika doszło również do wypadku z udziałem Pe-2FT z Poznania, w którym też zginęła cała załoga, wreszcie wskazuje na rozkaz nr 0157 Dowództwa Wojsk Lotniczych, wydany 14 czerwca 1952 r., cztery dni po wypadku i jeden dzień po zakończeniu prac komisji badającej jego przyczyny, w którym generał Turkiel nakazał sprawdzenie silników wszystkich samolotów Pe-2FT pod kątem hermetyczności górnego uszczelnienia tulei cylindrów. W wyniku sprawdzenia zdemontowano sześć silników, cztery naprawiono bez zdejmowania z maszyn, a siedem bloków silnikowych wymieniono.

W opinii K. Kaźmierczaka wskazuje to na powtarzającą się wadę techniczną. Zdaniem tegoż autora w momencie katastrofy samoloty Pe-2FT były za bardzo eksploatowane i latały przeciążone, między innymi z powodu montowania dodatkowego opancerzenia na spodzie kadłuba, co powodowało awarie silników. Z powodu tej dużej awaryjności polscy lotnicy bali się nimi latać.

Utajnienie katastrofy

Natychmiast po upadku samolotu miejsce katastrofy otoczono kordonem milicyjnym, starając się nie dopuścić do niego osób postronnych (mimo to wielu osobom udało się przedostać na miejsce, a niektórzy, zwłaszcza młodzi chłopcy, zabierali na pamiątkę fragmenty kadłuba i wyposażenia samolotu). Udaremniono próby sfotografowania miejsca wypadku przez Jerzego Stasiaka, studenta Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Poznaniu, odbierając mu aparat fotograficzny. O wypadku nie poinformowano w prasie ani w radiu, wiadomości o nim nie podała też rozgłośnia polska Radia Wolna Europa, która zaczęła nadawać swój program miesiąc wcześniej. Doniesienie o katastrofie pojawiło się jedynie w poufnym biuletynie Komitetu Miejskiego PZPR, przeznaczonym dla lokalnego kierownictwa partii komunistycznej. Członkowie rodzin ofiar wypadku i jego przypadkowi świadkowie byli zastraszani przez funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa i nakłaniani, aby nie poruszali sprawy wypadku w prywatnych rozmowach.

Utajnienie to było spowodowane ogólnymi tendencjami lat stalinowskich (wszelkie katastrofy i wypadki stawały w sprzeczności do obrazu, jaki kreowała wtedy oficjalna propaganda rządowa), a także związane było z faktem, że samolot, który uległ wypadkowi, został wyprodukowany w Związku Radzieckim, przedstawianym jako przodująca siła postępu, także w nauce i technice. Również po nastaniu odwilży w 1956 roku cenzura nie dopuszczała do publikacji jakichkolwiek materiałów związanych z katastrofą.

GENERAL MAJEWSKI NISZCZYŁ POLSKICH PILOTÓW

Lądowanie polskiego samolotu Jak-40

10 kwietnia 2010 roku, na kilkadziesiąt minut przed katastrofą polskiego Tu-154M, na lotnisku Siewiernyj wylądował polski samolot Jak-40 numer boczny 044 z dziennikarzami na pokładzie, należący do 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, wykonujący lot PLF 031 z Warszawy do Smoleńska. Dowódcą maszyny był por. pil. Artur Wosztyl. Lądowanie samolotu Jak-40 nastąpiło o godz. 9:15 ówczesnego czasu moskiewskiego (godz. 7:15 czasu polskiego) przy widzialności 1000 m i dolnej podstawie zachmurzenia 150 m. O godz. 9:06 ówczesnego czasu moskiewskiego (godz. 7:06 czasu polskiego) oficjalne dane na temat widzialności określały ją na 2000 m. Według analiz przeprowadzonych w późniejszym okresie widzialność w chwili lądowania samolotu Jak-40 mogła nie przekraczać 500 m a podstawa chmur 60 m. W czerwcu 2010 roku wojskowa komisja badająca incydent ustaliła, że warunki pogodowe w momencie lądowania samolotu Jak-40 pozwalały na lądowanie, a piloci mieli do tego uprawnienia i nie złamali żadnych minimów. Po dalszych badaniach, 25 lutego 2011 roku Naczelną Prokuraturę Wojskową poinformowała, że do prokuratury wojskowej wpłynęło zawiadomienie dowódcy Sił Powietrznych RP gen. broni pil. Lecha Majewskiego o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez załogę Jaka-40. W zawiadomieniu wskazano, iż w toku badania tego incydentu ustalono, iż załoga Jaka-40 wykonała lądowanie w warunkach atmosferycznych poniżej minimalnych, do których była wyszkolona, czym mogła naruszyć przepisy wykonywania lotów. Incydent lotniczy z udziałem samolotu Jak-40 był badany przez komisję polskich Sił Powietrznych;

załoga samolotu odwołała się od ustaleń tej komisji do Inspektoratu ds. Bezpieczeństwa Lotów Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, lecz odwołanie zostało odrzucone.

W 2011 roku rzecznik dyscyplinarny 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego uniewinnił por. pil. A. Wosztyla, dowódcę samolotu Jak-40, uznając, że decyzja o lądowaniu nie zapadła poniżej 100 metrów wysokości i że pilot nie złamał żadnych procedur; decyzja o uniewinnieniu w postępowaniu dyscyplinarnym uprawomocniła się.

Inne katastrofy i incydenty lotnicze

Według niepotwierdzonych doniesień mediów ok. 2000 roku w rejonie lotniska miał się rozbić rosyjski wojskowy samolot transportowy Il-76 należący do 103 Gwardyjskiego Krasnosielskiego Pułku Lotnictwa Transportowego, podchodzący do lądowania w gęstej mgle kursem 259 stopni. Katastrofa ta nie jest odnotowana w bazach danych obejmujących wypadki samolotów Il-76

GDZIE SIĘ PODZIAŁY ASY WOJSKOWE Z CYRKU SKALSKIEGO ?

Naszej armii brakuje doświadczonych pilotów bojowych. A najlepszych, wyszkolonych za dziesiątki milionów złotych „eksportujemy” do USA. Bo byli niewygodni?

Podpułkownicy piloci Tomasz Łyżwa i Zbigniew Zawada to elita. Znaleźli się wśród pierwszych siedmiu pilotów, którzy w 2006 r. wrócili z USA po szkoleniu na F-16. Mogli przekazać swoje doświadczenie młodszemu pokoleniu pilotów.

Zamiast tego armia chciała ich uziemić za biurkiem. Odeszli na mundurową emeryturę jako 40-latkowie. Nową pracę znaleźli za oceanem. Dziś latają dla jednej z największych amerykańskich akademii lotniczych. Pilot bojowy to najdroższy fach w Polsce. Można szacować, że wyszkolenie takiego asa, jak Łyżwa i Zawada, pochłania 70-80 mln zł. Dodatkowo nauka każdego pilota F-16 w USA kosztuje od 1,8 mln do blisko 4 mln dolarów. Po tych szkoleniach Zbigniew Zawada i Tomasz Łyżwa byli instruktorami i szefami szkolenia w jednostkach latających na F-16. Po katastrofach casy-295 M (23 stycznia 2008 r.) w Mirosławcu i Tu-154 M w Smoleńsku (10 kwietnia 2010 r.) głośno mówili o zaniedbaniach w szkoleniu i łamaniu norm bezpieczeństwa w lotnictwie wojskowym. Skąd ta determinacja? – W Mirosławcu straciłem 12 kolegów, w tym mojego najlepszego przyjaciela – ppłk. pilota Wojciecha Maniewskiego. Dowódcą załogi casy nr 019 był mój kolega, z którym zaczynałem naukę w liceum lotniczym – tłumaczy ppłk Łyżwa.

Wojna z badziewiem

Oficerowie stali się niewygodni dla przełożonych. Perypetie ppłk. pilota Zbigniewa Zawady opisaliśmy szczegółowo po katastrofie smoleńskiej („Wprost” 20/2010). Podobne doświadczenia ma za sobą ppłk pilot Tomasz Łyżwa. – Po nauce w USA chciałem wyeliminować badziewie i nijakość polskiego szkolenia, skupić się na bezwzględnym przestrzeganiu procedur, aby już więcej samoloty nie spadały z takich przyczyn jak w Mirosławcu i Smoleńsku. Nikt nie wyciągnął wniosków z tych tragedii.

Tylko patrzeć, jak coś znów się stanie z tych samych powodów. Próbowaliśmy przekonywać przełożonych. Spotykaliśmy się z brakiem zrozumienia nawet dla najbardziej oczywistych rzeczy. Początki latania na F-16 w Polsce odbywały się wbrew prawie wszystkim regulaminom – opowiada Tomasz Łyżwa. Te gorzkie słowa wypowiada absolwent studiów podyplomowych w Air University, Air Command and Staff Collage w Maxwell AFB (Montgomery, Alabama USA) oraz natowskiego kursu Tactical Leadership Programme we Florennes (Belgia). Za te studia i szkolenia też zapłaciło polskie MON. Tuż po katastrofie smoleńskiej ppłk Łyżwa udzielił w telewizji krótkiej wypowiedzi o licznych nieprawidłowościach w szkoleniu pilotów wojskowych. Po tym programie dowódca Sił Powietrznych gen. Lech Majewski wysłał do jednostek lotniczych rozkaz zakazujący żołnierzom udzielania jakichkolwiek wywiadów.

Wyszkolony w USA oficer pilot dalej informował o nieprawidłowościach już tylko drogą służbową. – Jeszcze jako szef szkolenia 6. Eskadry Lotnictwa Taktycznego wnioskowałem o zaniechanie comiesięcznego ćwiczenia „Fruit Fly” (ćwiczenia symulujące eskalację konfliktu zbrojnego, kryptonim zmieniono z czasem na „Eagle Talon” – przyp. aut.).

Ten nonsens nie miał żadnej wartości szkoleniowej, a tylko stwarzał zagrożenie i generował koszty. Podczas jednego z moich ostatnich „Fruit Fly” zaplanowano walkę dwunastu migów-29 przeciwko sześciu F-16 w bardzo małej strefie.

Prowadziłem pierwszą parę samolotów. Amerykański instruktor, który leciał jako obserwator z prowadzącym drugą parę, powiedział po tym locie, że nawet podczas największego zamieszania w trakcie Red Flag (elitarnie ćwiczenia lotnicze US Air Force i NATO – przyp. aut.) tak się nie bał. Przeciwko nam wysłano młodych, niedoświadczonych pilotów migów-29 z Malborka. Wyszła z tego koszmarna kotłowanina grożąca w każdej chwili zderzeniem. Nie miało to nic wspólnego z taktyką. W tym chaosie jednego z przeciwników „zabiłem” pięć razy z rzędu. Po tym napisałem pismo o bezsensowności tego ćwiczenia do szefa szkolenia w Dowództwie Sił Powietrznych – opowiada ppłk Łyżwa.

Nr 33/2012 wprost.pl



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-1670-1

NASZ POLSKI RWD 17 rok 1937



Nasz PZL P -24 Jastrząb

CZYM LATAJĄ NAJBOGATSI LUDZIE W POLSCE ? onet.pl

Na zakup małego samolotu o napędzie tłokowym pozwolić sobie może nawet przeciętny biznesmen - ceny używanych maszyn typu Cessna 172 zaczynają się od 100-200 tysięcy złotych. Na nowy samolot tego typu trzeba wydać minimum milion złotych, a za bardzo popularny i nowoczesny samolot jednosilnikowy Cirrus SR-22 wyłożyć trzeba około dwóch milionów złotych. Wszystko wyżej jest już znacznie droższe - nowy helikopter to koszt minimum kilku milionów złotych, a mały odrzutowiec - kilkunastu milionów. To zdecydowanie nie są zabawki dla "zwykłego Kowalskiego".

Biznesmeni często więc stawiają na czarter i wynajem, który też do tanich nie należy, ale w pewien sposób ogranicza koszty. Ścisła elita, która podróżuje najczęściej, musi jednak mieć samolot dostępny cały czas. Nic więc dziwnego, że niektórzy z nich, zamiast czarterować, po prostu decydują się na zakup samolotu.

Luksus posiadania statku powietrznego wiąże się nie tylko z jego zakupem, ale także utrzymaniem. Ogromne zapotrzebowanie na paliwo, częste prace obsługowe, szalenie droga amortyzacja i ubezpieczenie to dziesiątki tysięcy, a w skrajnych przypadkach nawet miliony złotych miesięcznie. Ale... kto zabroni bogatemu?



Foto: Materiały prasowe
Gulfstream IV-SP

Listę otwierał najbogatszy Polak - Jan Kulczyk. Przedsiębiorca z majątkiem 12,5 miliarda złotych (wg. rankingu Wprost) lata samolotem Gulfstream IV-SP. To maszyna charakteryzująca się międzykontynentalnym zasięgiem (ponad 7800 km) i dużą prędkością przelotową - 850 km/h. W zależności od konfiguracji na pokładzie Gulfstreama może lecieć nawet 26 pasażerów. Aby stać się posiadaczem tego samolotu, wystarczy bagatela 140 milionów złotych.