

ORGANIZACJA LOTÓW I SZKOLENIA LOTNICZEGO

1. Ustalenia podkomisji lotniczej odnośnie do:

1) planowania lotów i przygotowania do nich personelu latającego

Opis działań organizacyjnych związanych z lotem do SMOLEŃSKA

Temat obchodów 70 rocznicy Zbrodni Katyńskiej poruszono w dniu 08.12.2009 r. na spotkaniu Podsekretarza Stanu Kancelarii Prezydenta RP z Ambasadorem Federacji Rosyjskiej w RP. Zasygnalizowano wówczas możliwość wizyty Prezydenta RP w Katyniu. Ambasador FR przekazał, że strona rosyjska jeszcze nie zdecydowała o udziale w nich przedstawiciela władz FR. Następnego dnia w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (RM) odbyło się spotkanie, którego celem była koordynacja prac rządowych związanych z organizacją planowanych na 13.04.2010 r. obchodów. Szef Kancelarii zwrócił się do Prezesa RM o powołanie pełnomocnika ds. organizacji centralnych uroczystości. Na spotkaniu nie podejmowano dyskusji na temat wizyty delegacji polskiej w Katyniu. We wnioskach ze spotkania wskazano między innymi: „aby uniknąć możliwości »rozgrywania« przez Rosję udziału najwyższych władz państwowych RP w zbliżających się uroczystościach rocznicowych (...), należałoby zawczasu ustalić rangę przedstawicieli i konkretny plan obchodów”.

11.01.2010 r. w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego (MKiDN) odbyło się kolejne spotkanie w sprawie organizacji obchodów. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele MKiDN, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa (ROPWiM) i Kancelarii Prezesa RM. Przedstawiono wstępny termin wizyt związanych z obchodami w Katyniu (kwiecień), Charkowie (czerwiec), Miednoje (wrzesień) i Bykowni (jesień). Jako podstawowy problem logistyczny wskazano transport uczestników uroczystości. Uczestnicy spotkania zgodzili się, że sprawą najważniejszą jest uzyskanie od Prezesa RM wiążącej deklaracji uczestnictwa w obchodach oraz wskazanie ewentualnej daty jego przyjazdu do Katynia.

Kolejne spotkanie odbyło się 19.01.2010 r. w MKiDN¹. W spotkaniu wzięli udział Podsekretarz Stanu w MKiDN, Podsekretarz Stanu w MSZ, Sekretarz ROPWiM, Dyrektor Departamentu Spraw Zagranicznych (DSZ) Kancelarii Prezesa RM, Dyrektor Departamentu Dziedzictwa Kulturowego w MKiDN oraz Dyrektor Departamentu Wschodniego (DW) w MSZ. Przedstawiciel Kancelarii Prezesa RM przekazał informację, że Prezes RM potwierdził wstępnie swój udział w oficjalnych państwowych uroczystościach w Katyniu

¹ Z dostępnych materiałów nie udało się ustalić, kto był inicjatorem tego spotkania.

oraz zaakceptował 10.04.2010 R. jako datę głównej ceremonii. Sekretarz ROPWiM zaproponował utworzenie jednego ośrodka koordynującego wszelkie oficjalne przedsięwzięcia.

W dniu 27.01.2010 r. Kancelaria Prezydenta RP powiadomiła MSZ o planowanym udziale Prezydenta RP w obchodach w kwietniu w Katyniu. Kopia pisma została przesłana do DW MSZ, Ambasady RP w Moskwie i Współprzewodniczącego Polsko-Rosyjskiej Grupy ds. Trudnych oraz, za pośrednictwem DW MSZ, do pozostałych uczestników spotkania, które odbyło się w dniu 19.01.2010 r. W piśmie nie wskazano konkretnej daty wizyty oraz planowanych środków transportu delegacji na miejsce obchodów.

W dniu 2.02.2010 r. odbyło się kolejne spotkanie w ROPWiM. W sporządzonej z tego spotkania dla Szefa Kancelarii Prezesa RM notatce zawarto informację o konieczności zaplanowania odpowiednich środków transportu na kwietniowe uroczystości w Katyniu. Stwierdzono, że będzie to pociąg specjalny i samolot. Podczas spotkania zaprezentowano dwa scenariusze uroczystości. W obu wariantach obchodów założony był udział zarówno Prezydenta RP jak i Prezesa RM. Zaproponowano wyjazd grupy roboczej do Katynia w celu przeprowadzenia pierwszego rekonesansu, a następnie drugi wyjazd w celu spotkania ze stroną rosyjską i omówienia szczegółów. Przedstawiciel ROPWiM, instytucji gromadzącej i przekazującej MSZ listy z nazwiskami wszystkich uczestników uroczystości, zwrócił się z prośbą o przekazanie ostatecznej listy uczestników obchodów najpóźniej na miesiąc przed uroczystościami².

W dniu 23.02.2010 r. Podsekretarz Stanu MSZ zwrócił się pisemnie do Szefa Kancelarii Prezydenta RP o ostateczne potwierdzenie uczestnictwa Prezydenta RP w uroczystościach w Katyniu i przewodniczenia delegacji polskiej. Tego samego dnia Szef Kancelarii potwierdził uczestnictwo Prezydenta RP w uroczystościach, a także pełną gotowość Kancelarii do współpracy, konsultacji i koordynacji działań w realizacji tego przedsięwzięcia. Z pisma Dyrektora III Europejskiego Departamentu MSZ FR do Ambasadora RP w FR wynika jednak, że do dnia 13.03.2010 r. nie poinformowano oficjalnie strony rosyjskiej o planowanej wizycie Prezydenta RP. Kolejne pismo w sprawie uczestnictwa Prezydenta RP w uroczystościach w dniu 10.04.2010 r. zawierało prośbę o niezwłoczne notyfikowanie stronie rosyjskiej przyjazdu Prezydenta RP i zostało przesłane z Kancelarii Prezydenta RP do MSZ w dniu 15.03.2010 r.³. Oficjalne powiadomienie strony rosyjskiej nastąpiło 16.03.2010 r.

² Lista uczestników uroczystości w dniach 7 i 10.04.2010 r. była wielokrotnie zmieniana, a jej ostateczna wersja została przekazana do zainteresowanych instytucji dopiero odpowiednio 6. i 9.04.2010 r.

³ Prośba o niezwłoczną notyfikację przyjazdu Prezydenta RP do Katynia uzasadniona została „pojawiającymi się wypowiedziami MSZ Federacji Rosyjskiej” [przyp. Komisji brak powiadomienia o wizycie Prezydenta RP].

W dniu 24.02.2010 r. Ambasada RP w FR przesłała do MSZ RP notatkę informacyjną dotyczącą spotkania Sekretarza Generalnego ROPWiM oraz przedstawicieli strony rosyjskiej: Zastępcy Naczelnika Zarządu ds. Kontaktów Międzynarodowych, Współpracy Regionalnej i Turystyki, administracji obwodu smoleńskiego, dyrektora Kompleksu Memorialnego w Katyniu oraz jego zastępcy, które odbyło się w dniach 18-19.02.2010 r. w Katyniu. Celem spotkania było przedstawienie koncepcji organizacji uroczystości rocznicowych. Według notatki, Sekretarz Generalny ROPWiM przedstawił stronie rosyjskiej dwie koncepcje:

- zorganizowanie obchodów z jednoczesnym udziałem Premiera i Prezydenta RP, oraz
- dwóch uroczystości – pierwszej, 7.04. z udziałem Premierów Polski i Rosji, drugiej, 10.04. z udziałem Prezydenta RP.

Strona rosyjska stwierdziła, że wariant osobnych wizyt Premiera i Prezydenta RP byłby najbardziej korzystny. Stronę rosyjską poinformowano również, że około 2-3.03.2010 r. przybędzie do Katynia grupa robocza, w składzie której będą przedstawiciele ROPWiM, MSZ, BOR, Kancelarii Prezydenta RP i mediów w celu dokonania ostatecznych ustaleń w sprawie wizyt Premiera i Prezydenta RP. W notatce znalazła się również ogólna uwaga, że prowadzone były rozmowy na temat funkcjonowania lotniska w SMOLEŃSKU bez wskazania szczegółów tej rozmowy.

W dniu 25.02.2010 r. Kancelaria Prezydenta RP przekazała do ROPWiM pismo z informacją o wyznaczeniu osoby odpowiedzialnej za przygotowanie uroczystości związanych z obchodami 70 rocznicy Zbrodni Katyńskiej. W piśmie nie określono zakresu zadań i obowiązków osoby upoważnionej do działań w tym zakresie. Komisji nie przedstawiono żadnych innych dokumentów określających zakres obowiązków i kompetencji tej osoby.

W dniu 1.03.2010 r. DW MSZ wysłał notę do Ambasady RP w FR z informacją: „(...) z uwagi na brak możliwości zorganizowania odpowiednich spotkań z przedstawicielami strony rosyjskiej, przyjazd grupy przygotowawczej do Smoleńska w dniu 3 bm. nie zostanie zrealizowany”. Jest w niej również prośba o pilne potwierdzenie możliwości przyjazdu grupy przygotowawczej do Moskwy i Smoleńska/Katynia 10-11.03.2010 r. lub w innym zbliżonym terminie. „Uczestnikom grupy zależy na odbyciu spotkań z przedstawicielami aparatu rządu, protokołu MSZ, służby prasowej, FSO, służb odpowiadających za odprawę paszportową, służby konsularnej MSZ FR, władz Smoleńska, kierownictwa muzeum katyńskiego, dowództwa lotniska wojskowego w SMOLEŃSKU, innych instytucji zapewniających logistykę”.

W dniu 2.03.2010 r. do Ambasady RP w Moskwie wpłynęło pismo od MSZ FR zawierające propozycję terminu spotkania grupy roboczej⁴ w dniach 15-20.03.2010 r. Przed planowanym terminem przylotu grupy przygotowawczej Ambasada RP w Moskwie przesłała do MSZ RP pismo z następującą informacją: „w związku z likwidacją jednostki wojskowej obsługującej lotnisko w Smoleńsku nie ma technicznej możliwości wylądowania samolotu specjalnego z grupą przygotowawczą wizyty Premiera RP (brak sprzętu zabezpieczenia lotów w tym cystern paliwowych, mobilnych agregatów prądotwórczych, sprzętu utrzymania pasa startowego)”.

W dniu 11.03.2010 r. Ambasada RP w FR przekazała do MSZ RP informację o kolejnej zmianie terminu przyjazdu grupy roboczej. Powodem tej zmiany była rozmowa, którą przeprowadził pracownik Ambasady z Dyrektorem III Europejskiego Departamentu MSZ FR. Przedstawiciel FR poinformował, że termin przyjęcia grupy przygotowawczej uległ zmianie i delegacja polska prawdopodobnie może zostać przyjęta nie wcześniej niż 24.03.2010 r. Miało to związek z oczekiwaniem MSZ FR na decyzję Protokołu Rządu FR w sprawie organizacji wizyty. W tej samej rozmowie przedstawiciel FR podkreślił, że Protokół Rządu FR będzie zajmował się wyłącznie organizacją spotkania Premiera RP z Premierem FR, gdyż do tej pory strona rosyjska nie otrzymała żadnej oficjalnej informacji⁵ o wizycie Prezydenta RP. Podczas spotkania w Smoleńsku przedstawiciele strony rosyjskiej przyjmujący delegację będą reprezentowali różne urzędy centralne, łącznie z najważniejszym, czyli Protokołem Rządu FR, służbami prasowymi oraz służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo. Na pytanie, czy grupa przygotowawcza może przylecieć do SMOLEŃSKA samolotem, otrzymano odpowiedź, że wykorzystanie lotniska w SMOLEŃSKU może stanowić poważny problem.

W tym samym dniu (11.03.2010 r.) Ambasada RP w FR przekazała informację do DW MSZ, iż Naczelnik Wydziału Polskiego III Europejskiego Departamentu MSZ FR poinformował o zgłoszeniu przez Protokół Rządu FR gotowości przyjęcia w SMOLEŃSKU w terminie 24-26.03.2010 r. polskiej delegacji przygotowującej wizytę Premiera RP w dniu 7.04.2010 r.

W związku z planowaną wizytą Prezydenta RP w Katyniu, Podsekretarz Stanu w Kancelarii Prezydenta RP 16.03.2010 r. powiadomił MSZ, że zamierza w dniach 18-19.03.2010 r. udać się na konsultacje do Moskwy w celu omówienia szczegółów tych uroczystości. Wyjazd nie doszedł do skutku w związku z zaplanowaną już wizytą delegacji

⁴ Zwanej zamiennie w pismach „grupą przygotowawczą”.

⁵ Oficjalne powiadomienie o wizycie Prezydenta RP w Katyniu zostało przekazane stronie rosyjskiej w dniu 16.03.2010 r.

z Kancelarii Prezesa RM i MSZ przygotowującej w dniach 17-18.03.2010 r. wizytę Prezesa RM w dniu 7.04.2010 r. oraz przyjazdem grupy przygotowawczej w kolejnym tygodniu. Ambasada RP w Moskwie zaproponowała przesunięcie terminu.

Spotkanie poświęcone jedynie wizycie w dniu 7.04.2010 r. odbyło się 17.03.2010 r. w Moskwie pomiędzy Szefem Kancelarii Prezesa RM oraz Zastępcą Szefa Administracji Premiera FR. Komisja nie otrzymała notatki dotyczącej tego spotkania. Według informacji uzyskanych od Szefa Kancelarii Prezesa RM rozmowy dotyczyły jedynie spraw protokolarnych.

Notatka dotycząca wizyty grupy przygotowawczej w Moskwie i Smoleńsku została sporządzona przez Kancelarię Prezesa RM w dniu 26.03.2010 r. Wynika z niej, że w czasie spotkania omawiane były problemy związane z przygotowaniem wizyt w dniach 7 i 10.04.2010 r. „Ustalono, że spotkanie poświęcone będzie przygotowaniom do wydarzeń 7.04.2010 r., natomiast rozmowy o uroczystościach 10.04.2010 r. odbędą się w węższym gronie po pierwszej części rozmów”. Ze strony polskiej udział w spotkaniu wzięli: Sekretarz Generalny ROPWiM, Dyrektor DSZ Kancelarii Prezesa RM, Dyrektor Protokołu Dyplomatycznego (PD) MSZ, Naczelnik DW MSZ, dwie osoby z Centrum Informacji Rządowej (CIR) Kancelarii Prezesa RM, przedstawiciel DSZ Kancelarii Prezesa RM, przedstawiciel BOR, trzy osoby z Ambasady RP w FR. Strona rosyjska była reprezentowana przez: Zastępcę Dyrektora Protokołu Rządu FR, dwie osoby z Protokołu Rządu FR, zastępcę Szefa Służby Prasowej Premiera FR, przedstawiciela Służby Prasowej Premiera FR, cztery osoby Federalnej Służby Ochrony, w tym jedna odpowiadająca również za wizytę Prezydenta RP, Naczelnika Wydziału Polskiego MSZ FR, Radcę w Wydziale Polskim MSZ FR, Przedstawiciela Administracji Smoleńska. W trakcie rozmów poruszono kwestie dotyczące organizacji i przebiegu uroczystości w Katyniu, spotkań bilateralnych w Smoleńsku i udziału mediów. Ustalono, że: „5 kwietnia przyjedzie do Smoleńska polska grupa przygotowawcza, tak aby od 6 kwietnia nadzorować przygotowania do wizyty”. W ramach spotkania nie była przeprowadzona wizja lokalna lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY. W uwagach końcowych sprawozdania ze spotkania zapisano m.in.: „strona rosyjska zapewniła, że wszystkie samoloty zostaną przyjęte, a wymagane parametry lotniska wojskowego w Smoleńsku przekażą notą do MSZ RP”. W końcowej części notatki wymieniono pozostające do wyjaśnienia kwestie, w tym: „parametry lotniska w Smoleńsku”.

W dniu 26.03.2010 r. Ambasada RP w Moskwie przesłała do DSZ Kancelarii Prezesa RM (oraz Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego), na prośbę grupy przygotowawczej, dokumentację lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY. Była to dokumentacja z zasobów archiwalnych Ambasady RP w Moskwie z 2009 r. Decyzja o wysłaniu tej właśnie

dokumentacji była wynikiem pozyskania przez pracownika Ambasady RP w Moskwie od pracownika Wydziału Polskiego MSZ FR informacji, iż od 2009 r. w procedurach stosowanych na lotnisku SMOLEŃSK PÓLNOCNY nic nie uległo zmianie.

W czasie obecności grupy przygotowawczej w Smoleńsku, która zgodnie z ustaleniami podjętymi w dniach 24-26.03.2010 r. miała nadzorować bezpośrednio przygotowania do wizyty, w dniu 6.04.2010 r. podjęta była próba rekonesansu na lotnisku SMOLEŃSK PÓLNOCNY przez funkcjonariuszy BOR. Celem rekonesansu miała być ocena przygotowania lotniska pod kątem ochrony (security). Ponieważ w składzie grupy przygotowawczej nie było przedstawicieli 36 splł ani DSP, ocena przygotowania lotniska pod kątem bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych (safety) nie mogła być przeprowadzona. Żaden z przepisów regulujących wykonywanie lotów przez 36 splł nie formułuje nakazu wykonywania lotów sprawdzających wyposażenie lotniska lub innej formy rekonesansu. Ambasada RP w Moskwie nie została powiadomiona o zamiarze wizytowania lotniska, nie mogła więc wystąpić do strony rosyjskiej o zgodę na wejście na teren lotniska, tym samym funkcjonariusze BOR ostatecznie nie zostali wpuszczeni przez ochronę na teren lotniska.

W dniu 17.03.2010 r. do MON wpłynęło pismo z Kancelarii Prezydenta RP o następującej treści: „(...) Pan Prezydent chciałby, aby w gronie uczestników uroczystości w Lesie Katyńskim udział wzięli: Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych, Dowódca Sił Powietrznych, Dowódca Wojsk Lądowych, Dowódca Wojsk Specjalnych, Dowódca Marynarki Wojennej RP, Dowódca Garnizonu Warszawa”. Zaproszenie nie zawierało informacji o przewidzianym środku transportu⁶ na miejsce uroczystości. W dniu 24.03.2010 r. MON przekazało do Kancelarii Prezydenta RP pismo zawierające zgodę Ministra Obrony Narodowej na udział wskazanych dowódców RSZ (bez odniesienia do przewidzianego środka transportu). Wyznaczono także osoby odpowiedzialne za koordynację uczestnictwa dowódców RSZ w ceremonii.

W dniu 18.03.2010 r. Kancelaria Sejmu RP przekazała do Kancelarii Prezydenta RP listę reprezentantów (po trzy osoby) najważniejszych klubów poselskich, którzy mieli wziąć udział w uroczystościach w dniu 10.04.2010 r.

W dniach 3 i 9.03.2010 r. Zespół Obsługi Organizacyjnej Prezydenta (ZOOP) wystąpił do Kancelarii Prezesa RM, jednocześnie kierując kopie pism do 36 splł, DSP oraz BOR, z zamówieniem na transport lotniczy w dniu 10.04.2010 r. W zamówieniu nie podano możliwych do przyjęcia lotnisk zapasowych. Szef Kancelarii Prezesa RM, który w tym wypadku powinien pełnić funkcję Koordynatora, nie sporządził zamówienia, wymaganego

⁶ Imienne zaproszenia wystosowane bezpośrednio do adresatów z Kancelarii Prezydenta RP w dniu 25.03.2010 r. wskazywały samolot specjalny jako środek transportu.

§ 2 ust. 4 „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, WLOP 408/2009, zwanej dalej „Instrukcją HEAD”. Najprawdopodobniej wynikało to z faktu, że zapotrzebowanie z Kancelarii Prezydenta RP skierowano bezpośrednio do 36 splł, DSP i BOR.

W dniu 15.03.2010 r. Kancelaria Prezesa RM wystąpiła bezpośrednio do 36 splł z prośbą o zarezerwowanie samolotu Tu-154M na lot w dniu 7.04.2010 r. W dniu 30.03.2010 r. Kancelaria wystąpiła ponownie do 36 splł z równoczesnym przesłaniem kopii pisma do DSP i BOR z prośbą o zarezerwowanie trzech samolotów Jak-40 na lot w dniu 7.04.2010 r. Dodatkowo w dniu 31.03.2010 r. Kancelaria wystąpiła do DSP z prośbą o uwzględnienie możliwości transportu w dniu 7.04.2010 r. trzema samolotami CASA C-295M.

W dniu 31.03.2010 r. Kancelaria Prezesa RM przesłała do PD MSZ listę osób towarzyszących Prezesowi RM podczas wizyty w Katyniu w dniu 7.04.2010 r. Lista była podzielona na: delegację oficjalną, gości zaproszonych przez Prezesa RM, przedstawicieli Polsko-Rosyjskiej Grupy ds. Trudnych, przedstawicieli Federacji Rodzin Katyńskich, osoby towarzyszące, funkcjonariuszy ochrony i wojskową asystę honorową. Lista obejmowała 149 osób, wśród których nie było przedstawicieli RSZ. Uaktualniona lista uczestników uroczystości w dniu 7.04.2010 r. została przesłana przez Kancelarię Prezesa RM do DSP, 36 splł i BOR w dniu 1.04.2010 r. Uwzględniała ona przydział pasażerów do poszczególnych samolotów: Tu-154M – 94 osoby, Jak-40 – 15 osób, CASA nr 1 – 39 osób, CASA nr 2 – 43 osoby. Kolejna aktualizacja listy pasażerów została przekazana w dniu 6.04.2010 r.

Liczbę pasażerów samolotu Tu-154M na lot w dniu 10.04.2010 r. przekazano Dowódcy 1 Bazy Lotniczej w dniu 7.04.2010 r.

Analiza procesu organizacji wizyt w dniach 7 i 10.04.2010 r. i jego zgodności z dokumentami normatywnymi

W dniu 10.04.2010 r. podstawowym dokumentem określającym zasady organizacji lotów o statusie HEAD była „Instrukcja HEAD” opracowana w 2009 r. przez MON w uzgodnieniu z Szefem Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Szefem Kancelarii Sejmu RP, Szefem Kancelarii Senatu RP, Szefem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Szefem Biura Ochrony Rządu.

Dokument został wprowadzony do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych RP decyzją Ministra Obrony Narodowej nr 184/MON z dnia 09.06.2009 r., zastępując „Tymczasową instrukcję zabezpieczania i wykonywania lotów statków powietrznych oznaczonych symbolem WAŻNY nad terytorium RP (2004)” oraz „Przepisy zabezpieczenia i wykonywania lotów statków powietrznych oznaczonych symbolem WAŻNY nad terytorium PRL (1976)”.

Dokument zawiera następujące zagadnienia:

Rozdział I Przepisy ogólne

§ 1 Ogólne zasady organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD

Rozdział II Zapotrzebowanie na lot i planowanie lotu statku powietrznego o statusie HEAD

§ 2 Zapotrzebowanie na lot i planowanie lotu

§ 3 Zapotrzebowanie na *catering*

Rozdział III Zakres obowiązków SD i służb oraz osób funkcyjnych w procesie organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD

§ 4 Obowiązki osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP i ODN

§ 5 Zadania służby ruchu lotniczego i obowiązki osób funkcyjnych

§ 6 Zabezpieczenie łączności i UL

§ 7 Zabezpieczenie meteorologiczne

Rozdział IV Zakres obowiązków personelu latającego na statkach powietrznych o statusie HEAD

§ 8 Zasady ogólne

§ 9 Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego

§ 10 Obowiązki personelu pokładowego

Rozdział V Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD

§ 11 Zasady ogólne

Rozdział VI Przewóz bagażu, ładunku oraz broni na pokładzie statku powietrznego o statusie HEAD

§ 12 Przewóz bagażu podręcznego i ładunku

§ 13 Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego o statusie HEAD

Rozdział VII Ochrona statku powietrznego o statusie HEAD

§ 14 Zasady ogólne

Załączniki

Załącznik 1 – Terminy składania wniosków o zgody dyplomatyczne na lądowanie polskich wojskowych statków powietrznych obowiązujące w poszczególnych państwach w 2009 roku

Załącznik 2 – Ogólny schemat procesu organizowania lotu statku powietrznego o statusie HEAD

Załącznik 3 – Schemat obiegu informacji podczas organizacji lotu statku powietrznego o statusie HEAD

Załącznik 4 – Protokół weryfikacji

Załącznik 5 – Protokół lotu komisyjnego z wyznaczoną komisją

Załącznik 6 – Protokół lotu komisyjnego wykonanego przez załogę

Postanowienia „Instrukcji HEAD” obowiązywały personel lotnictwa Sił Zbrojnych RP oraz pozostałe osoby wykorzystujące lub dysponujące statkami powietrznymi wykonującymi loty o statusie HEAD.

Status HEAD posiada statek powietrzny wykonujący lot w misjach oficjalnych, na którego pokładzie znajduje się:

- a) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej;
- b) Prezes Rady Ministrów;
- c) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej;
- d) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej;
- e) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w pkt a-d, z państw obcych.

Zgodnie z przekazanymi Komisji dokumentami i oświadczeniami z Kancelarii Prezydenta RP, Kancelarii Prezesa RM, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Kancelarii Sejmu i Senatu, DSP oraz BOR, w zakresie przygotowania (organizacji) wizyt delegacji strony polskiej (w dniach 7 i 10.04.2010 r.), instytucje te wykorzystywały następujące dokumenty:

- a) „Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, WLOP 408/2009.
- b) „Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IOL-2008), WLOP 385/2007.
- c) „Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2006), Wydanie II – WLOP 370/20.
- d) Porozumienie w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego, Warszawa, 15.12.2004 r., zawarte pomiędzy MON, Kancelarią Prezydenta RP, Kancelarią Sejmu, Kancelarią Senatu, Kancelarią Prezesa Rady Ministrów.
- e) Porozumienie między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw. Porozumienie zostało sporządzone w Moskwie w dniu 14.12.1993 r.
- f) Porozumienie z dnia 18.03.2008 r. zawarte pomiędzy Biurem Ochrony Rządu a Siłami Powietrznymi.
- g) Zarządzenie nr 2 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20.01.1997 r. w sprawie specjalnego transportu lotniczego.
- h) Zbiór informacji lotniczych Federacji Rosyjskiej i WNP – 27.08.2009 r.
- i) „Instrukcja meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP”, WLOP 395/2008.

Komisja nie otrzymała potwierdzenia utraty mocy dokumentów wymienionych w pkt d, e i g. Formalne obowiązywanie wszystkich dokumentów stwarzało problem interpretacji obowiązujących przepisów, gdyż różniły się one pomiędzy sobą, a pracownicy Kancelarii upoważnionych do korzystania ze specjalnego transportu powietrznego często się na nie powoływali. Na przykład „Zarządzenie nr 2 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20.01.1997 r. w sprawie specjalnego transportu lotniczego” przewidywało możliwość korzystania z takiego transportu również przez Wiceprezesów Rady Ministrów oraz Ministra Obrony Narodowej, natomiast nie przewidywały tego dokumenty późniejsze.

Sposób i forma składania zapotrzebowania na specjalny transport powietrzny we wszystkich dokumentach były właściwie jednakowe, jednak „Porozumienie w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego” z 15.12.2004” i „Instrukcja HEAD” określały różne terminy złożenia zapotrzebowania. Żadne inne aspekty związane z fazą organizacji lotów statku powietrznego o statusie HEAD nie są poruszane w dokumentach wymienionych w pkt 1-7. W „Instrukcji HEAD” w § 2 znajduje się jedynie stwierdzenie: „Dysponent statku powietrznego realizuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami RL-2006”.

Poza złożeniem zapotrzebowania, „Instrukcja HEAD” nie nakłada na urzędy upoważnione do korzystania z transportu o statusie HEAD, żadnych dodatkowych obowiązków związanych z realizacją przelotów. Do składania zapotrzebowania na lot statku powietrznego o statusie HEAD są uprawnieni szefowie Kancelarii (lub osoby przez nich upoważnione⁷):

- a) Prezydenta RP;
- b) Sejmu RP;
- c) Senatu RP;
- d) Prezesa Rady Ministrów.

Zapotrzebowanie powinno być składane w formie pisemnej do Szefa Kancelarii Prezesa RM zwanego Koordynatorem. Zgodnie z zapisami „Instrukcji HEAD”, po otrzymaniu zapotrzebowania Koordynator miał sporządzić zamówienie, które następnie powinien przekazać:

- a) Dowódcy Sił Powietrznych i do wiadomości dowódcy jednostki wojskowej realizującej lot statku powietrznego o statusie HEAD;
- b) Szefowi BOR.

Zapotrzebowanie na lot o statusie HEAD powinno zawierać informacje dotyczące:

- a) typu statku powietrznego;
- b) lotniska, lądowiska, innego miejsca startu i lądowania;
- c) terminów wykonania operacji, dat i godzin startów i lądowań;
- d) dysponenta statku powietrznego;
- e) liczby pasażerów;

⁷ Zgodnie z § 6 zarządzenia nr 139 Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2007 r. w sprawie nadania statutu Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (M.P. z 2007 r., Nr 95, poz. 1056 z zm.), Szef Kancelarii Prezesa RM może upoważnić określone osoby do prowadzenia w jego imieniu spraw leżących w zakresie jego kompetencji. Na podstawie ww. zapisu do dysponowania specjalnym transportem lotniczym został upoważniony Zastępca Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Do zakresu jego obowiązków należało między innymi: ustalanie z wnioskodawcami odpowiedniego rodzaju statków powietrznych, miejsc startów i lądowań, czasów trwania przelotów, liczby pasażerów i personelu pokładowego, zgłaszanie zamówień zawierających uzgodnione dane konieczne do sprawnego i terminowego przygotowania oraz realizacji wizyt krajowych i zagranicznych z wykorzystaniem specjalnego transportu lotniczego.

f) ilości i rodzaju przewożonych ładunków (cargo).

Zapotrzebowania na przydzielenie specjalnego transportu lotniczego (samolotu Tu-154M oraz trzech samolotów Jak-40) na lot 7.04.2010 r. zostały złożone z Kancelarii Prezesa RM bezpośrednio do 36 splt w dniach 15 i 30.03.2010 r. Kopię drugiego wystąpienia przekazano do DSP i BOR. W dniu 31.03.2010 r. Kancelaria Prezesa RM wystąpiła do DSP z prośbą o uwzględnienie możliwości użycia w dniu 7.04.2010 r. dodatkowo trzech samolotów CASA C-295M⁸. „Instrukcja HEAD” w sposób konkretny określa, jakie informacje powinny być przekazane i do kogo zapotrzebowanie powinno być wystosowane. Zapotrzebowania na loty w dniu 7.04.2010 r. nie spełniały wymogów formalnych zapotrzebowania na lot statku powietrznego o statusie HEAD – nie zawierały informacji o planowanej liczbie pasażerów oraz ilości i rodzaju przewożonych ładunków.

W dniach 3 i 9.03.2010 r. Zespół Obsługi Organizacyjnej Prezydenta wystąpił do Kancelarii Prezesa RM z zapotrzebowaniem na transport lotniczy na 10.04.2010 r. Zwyczajowo kopie tego pisma zostały rozesłane do wiadomości 36 splt, DSP oraz BOR, chociaż nie jest to wymagane. Również w tym przypadku nie podano liczby pasażerów oraz ilości i rodzaju ładunków. Komisja nie otrzymała kopii zamówienia na transport lotniczy wystosowanego przez Koordynatora (które powinno być przekazane zgodnie z wymaganiami „Instrukcji HEAD”) do DSP, dowódcy jednostki realizującej transport powietrzny (36 splt) i Szefa BOR. Z uzyskanych od pracowników Kancelarii Prezesa RM wyjaśnień wynika, że przesłanie przez Kancelarię Prezydenta RP kopii zapotrzebowania do 36 splt, DSP i BOR zostało potraktowane przez Koordynatora jako formalne powiadomienie tych instytucji, pomimo, iż nie było to zgodne z § 2 ust. 3 „Instrukcji HEAD”.

Po ostatnim remoncie samolot Tu-154M nr boczny 101 został przekazany użytkownikowi w wersji SALON, przystosowanej do przewozu 90 pasażerów. Kancelaria Prezesa RM w przesłanym w dniu 1.04.2010 r. do 36 splt uaktualnieniu zapotrzebowania na specjalny transport lotniczy podała dla samolotu Tu-154M liczbę 95 pasażerów. Taka też liczba pasażerów była wskazana w rozkazie dowódcy 36 splt nr 66/07/103 z dnia 7.04.2010 r. Aby sprostać zamówieniu, kabina pasażerska samolotu została przystosowana do przewozu 100 pasażerów (w takiej konfiguracji wykonano loty w dniach 7, 8 i 10.04.), co było niezgodne z obowiązującą dokumentacją i dopuszczeniami samolotu. W rozkazie dowódcy 36 splt

⁸ W procesie podejmowania decyzji o użyciu konkretnych samolotów na rejsy w dniu 7.04.2010 r. wielokrotnie zmieniano liczbę i typ planowanych samolotów. Zmiany decyzji spowodowały wystosowanie przez Ambasadę RP w Moskwie, w dniu 2.04.2010 r., pisma z prośbą o pilne przesłanie informacji z 36 splt, które konkretnie samoloty z 7 zgłoszonych przylecą do SMOLEŃSKA, ponieważ strona rosyjska ma problemy z wydaniem zgody na lądowanie. Informacja ze wskazaniem konkretnych samolotów została przesłana do Ambasady RP w Moskwie dopiero 6.04.2010 r. W dniu 8.04. strona rosyjska zwróciła uwagę, że załogi dwóch samolotów CASA (z 7.04.) nie miały rosyjskich wiz, i ma nadzieję, że załogi samolotów Jak-40 i Tu-154M (zaplanowane na rejs 10.04.) będą miały wizy.

nr 69/10/101 z dnia 10.04.2010 r. samolot Tu-154M miał przewieźć 91 pasażerów, co również było niezgodne z dopuszczeniami samolotu.

Od pracowników Kancelarii Prezesa RM Komisja uzyskała informację, że rola Koordynatora wymienianego w „Instrukcji HEAD” ograniczała się jedynie do kontroli możliwości realizacji zamówień na transport lotniczy pod względem przydzielonego poszczególnym Kancelariom limitu godzin oraz rozwiązywania ewentualnych konfliktów w przypadku wystąpienia z zapotrzebowaniem na ten sam transport w tym samym dniu przez różne Kancelarie. Nie ma żadnych instrukcji, procedur ani dokumentów wewnętrznych regulujących działania Kancelarii w tym zakresie. Wszelkie inne informacje wymagane przez „Instrukcję HEAD” były dostarczane bezpośrednio przez Kancelarie zamawiające transport. Koordynator nie kontrolował zgodności działań poszczególnych Kancelarii z przepisami wynikającymi z „Instrukcji HEAD”. Działania Kancelarii uprawnionych do tego rodzaju transportu lotniczego opierały się na zasadach przekazywanych ustnie.

Pozostałe instytucje państwowe, tj. BOR, DSP, Ambasada RP w FR, współpracujące w zakresie organizacji specjalnego przewozu lotniczego z poszczególnymi Kancelariami nie przedstawiły Komisji żadnych dokumentów regulujących taką współpracę⁹. Jedynie od MSZ uzyskano deklarację, że w Ministerstwie nie istnieją dokumenty wewnętrzne dotyczące tego zagadnienia.

Zgodnie z § 2 pkt 4 „Instrukcji HEAD”: „Zapotrzebowanie na lot(y) statku powietrznego o statusie HEAD jest składane:

- a) z wyprzedzeniem co najmniej dwóch dni roboczych przed planowanym wykonaniem lotu krajowego;
- b) z wyprzedzeniem określonym w przepisach obowiązujących nad terytorium państw tranzytowych i docelowych. Zalecane jest, aby czas ten nie był krótszy niż dziesięć dni roboczych przed planowanym wykonaniem lotu zagranicznego (załącznik 1);
- c) w przypadkach nagłych, dotyczących wykonywania lotu zagranicznego, nie później niż w czasie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa lotu, określonym w przepisach krajów tranzytowych i docelowych, zawartych w dokumentacji Jeppesen lub wynikających z podjętych uzgodnień dyplomatycznych”.

Zapotrzebowanie na transport lotniczy w dniu 10.04.2010 r. zostało złożone zgodnie z powyższymi wymaganiami, natomiast zapotrzebowanie na dzień 7.04.2010 r. złożono zbyt późno – 30.03.2010 r., tj. 5 dni roboczych przed planowaną wizytą zamiast 14 wymaganych

⁹ Komisja wystosowała do Kancelarii Prezydenta RP, Kancelarii Prezesa RM, Kancelarii Sejmu RP, Kancelarii Senatu RP, MSZ, BOR, DSP i Ambasady RP w FR prośby o przedstawienie, jeśli istnieją, dokumentów (procedur), regulujących współpracę w zakresie wykorzystywania specjalnego transportu lotniczego (lub jednoznaczne stwierdzenie, że ich brak).

w „Instrukcji HEAD”¹⁰. Pracownicy instytucji zaangażowanych w proces przygotowywania specjalnego transportu lotniczego w rozmowach z członkami Komisji wskazywali, że nagminne było składanie zapotrzebowania zbyt późno¹¹ w stosunku do wymagań „Instrukcji HEAD” (oraz przepisów państw docelowych lub tranzytowych). Wszelkie próby eliminacji tego zjawiska kończyły się niepowodzeniem. Należy również podkreślić, że „Załącznik 1. Terminy składania wniosków o zgody dyplomatyczne na lądowanie polskich wojskowych statków powietrznych obowiązujące w poszczególnych państwach w 2009 roku”, na który powołuje się „Instrukcja HEAD”, nie był systematycznie uaktualniany pomimo wyraźnego wskazania:

„Uwaga: Za bieżącą aktualizację powyższych danych odpowiada Szef Oddziału Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP. Aktualizacja danych odbywa się w cyklu sześciomiesięcznym”.

Zgody na przeloty i lądowania poza granicami RP 36 splt uzyskiwał za pośrednictwem MSZ, z pominięciem¹² Wydziału Koordynacji Oddziału Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, poprzez wysyłanie standardowych not, tzw. *clarisów*. Ambasady w odpowiednich państwach kierowały prośby o zgody dyplomatyczne do odpowiednich organów państw, w których planowano lądowanie lub przelot nad ich terytorium.

Clarisy na loty w dniu 7.04.2010 r. zostały przesłane z 36 splt do MSZ w dniu 30.03. i 1.04. Oprócz standardowych informacji proszono o „udostępnienie aktualnych schematów i procedur lotniska”, natomiast nie zawierały one wystąpienia o zapewnienie „liderów” na pokładach samolotów, co jest sprzeczne z zasadami określonymi w AIP FR i WNP („Aeronautical Information Publication Russian Federation and Countries of The Commonwealth of Independent States”). W § 3.10 GEN 1.2-9 zawarta jest informacja, że wydanie zgody na przelot samolotu poza przestrzenią powietrzną sklasyfikowaną jako międzynarodowa i lądowanie na lotnisku niedopuszczonym do ruchu międzynarodowego jest możliwe tylko w obecności „lidera” na pokładzie, i stwierdzenie, że specjalne i uzgodnione warunki wykonania takiego lotu będą przekazane występującemu o zgodę.

Clarisy na loty w dniu 10.04. zostały przesłane z 36 splt do MSZ w dniu 18.03. Poza standardowymi informacjami zawierały one prośbę o „udostępnienie aktualnych schematów i procedur lotniska” oraz „przysłanie lidera przed wylotem z Warszawy”.

¹⁰ Czas wymagany dla lotów do FR załącznik 1 „Instrukcji HEAD”.

¹¹ W dniu 8.04. Naczelnik Wydziału FR DW MSZ poprosił o jak najszybsze przekazanie numeru zgody na przelot i lądowanie, ponieważ na lotnisku w SMOLEŃSKU nikt nie wie o zgodzie na lądowanie samolotu z Prezydentem RP. W rzeczywistości zgoda ta jeszcze nie została wydana przez stronę rosyjską.

¹² Na podstawie decyzji Dowódcy Sił Powietrznych.

Wszystkie *clarisy* były tłumaczone na język rosyjski i przekazywane do III Europejskiego Departamentu MSZ FR. Na rejsy w dniu 7.04. zostało to wykonane 30.03., natomiast na rejsy w dniu 10.04. w dniu 22.03. Komisja w rozmowach z pracownikami Ambasady RP w Moskwie uzyskała informacje, że proces tłumaczenia i przesyłania wystąpień o zgody na rejsy był czynnością wykonywaną rutynowo bez stosowania specjalnych procedur czy wewnętrznych instrukcji. Pracownicy Ambasady nie mieli obowiązku ani kwalifikacji do sprawdzania pod względem merytorycznym otrzymywanych dokumentów redagowanych przez 36 splt. Mieli jednak świadomość obowiązujących w tym zakresie w FR wymagań złożenia wniosku o zgodę dyplomatyczną na minimum 14 dni roboczych przed zaplanowaną datą rejsu i pomimo wielokrotnych interwencji z ich strony, warunek ten był nagminnie łamany w przysyłanych z kraju wystąpieniach o zgodę.

Pod koniec marca (Komisji nie udało się określić konkretnej daty tego zdarzenia) urzędnik III Europejskiego Departamentu MSZ FR, w rozmowie telefonicznej, zwrócił się do Ambasady RP z pytaniem, czy strona polska podtrzymuje zamówienie rosyjskich nawigatorów („liderów”). Ambasada RP natychmiast powiadomiła Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego RP (SSRL), że jeżeli zapotrzebowanie na „liderów” jest podtrzymywane, to należy podjąć ustalenia, dotyczące ich oddelegowania, opłacenia i zakwaterowania. W dniu 31.03. z 36 splt do Ambasady RP w Moskwie zostało skierowane pismo z prośbą o anulowanie zamówienia „liderów” i wyjaśnieniem, że na te rejsy zostaną wyznaczone załogi znające język rosyjski. Odpowiedź ta została przekazana (telefonicznie) stronie rosyjskiej, która nie zgłosiła do niej zastrzeżeń¹³, prosząc jedynie o potwierdzenie 3.04., czy w którymkolwiek z pozostałych samolotów specjalnych będzie potrzebny „lider”, czy też, tak jak w przypadku samolotu Tu-154M, będą tam piloci mówiący po rosyjsku. Zapytanie¹⁴ strony rosyjskiej zostało niezwłocznie przesłane z Ambasady RP w Moskwie do Kancelarii Prezesa RM w dniu 3.04. w godzinach wieczornych. Decyzja o przekazaniu zapytania stronie rosyjskiej z Kancelarii Prezesa RM do DSP, 36 splt i 13 eltr została podjęta w dniu 6.04., nie ma jednak pewności, że dotarła do wszystkich adresatów¹⁵. Komisji nie przedstawiono żadnych dokumentów potwierdzających udzielenie stronie rosyjskiej odpowiedzi na to pytanie. Całkowita rezygnacja przez stronę polską z „liderów” dla załóg samolotów zaplanowanych na rejsy w dniach 7 i 10.04. jest tym bardziej niezrozumiała, że według ustaleń Komisji,

¹³ Wydanie przez MSZ Federacji Rosyjskiej zezwolenia na wykonanie lotów bez obecności liderów na pokładzie polskich samolotów było naruszeniem przez stronę rosyjską własnych regulacji, wskazanych w AIP FR i WNP (rozdział GEN 1.2-9 pkt 3.10 i 3.12). Bez spełnienia tego warunku nie powinna być wydana zgoda na wykonanie rejsów ew. nawet w trakcie wykonywania lotu, po stwierdzeniu braku na pokładzie lidera, samoloty powinny być skierowane na lotnisko, na którym nie jest wymagane spełnienie tego wymagania, lub zawrócone do polskiej przestrzeni powietrznej.

¹⁴ Pytanie strony rosyjskiej dotyczyło załóg samolotów wyznaczonych na rejsy 7 i 10.04.

¹⁵ Według przekazanej Komisji informacji, zapytanie to nie dotarło do DSP.

załogi samolotów CASA C-295M z 13 eltr zaplanowane na rejsy w dniu 7.04. nie znały języka rosyjskiego, podobnie jak załoga samolotu Jak-40 wykonująca rejs w dniu 10.04.

Według ustaleń Komisji, 36 splt od 2000 do 2010 r. wykonał 212 rejsów na lotniska cywilne Federacji Rosyjskiej oraz 25 rejsów na lotniska wojskowe. Jedynie w przypadku czterech rejsów¹⁶ (w tym dwóch na lotnisko SMOLEŃSK PÓŁNOCNY w 2007 r.) loty wykonano z „liderem” na pokładzie. Dodatkowo ustalono, że w 36 splt, a także w innych jednostkach lotniczych, nie ma dokumentacji normującej funkcje, zadania oraz uprawnienia¹⁷ „lidera” na pokładzie polskiego państwowego statku powietrznego.

W czasie jednego ze spotkań roboczych poświęconych organizacji wizyt w dniach 7 i 10.04.2010 r. strona rosyjska zapewniła, że wymagane parametry lotniska wojskowego SMOLEŃSK PÓŁNOCNY prześle notą do MSZ RP. Jednak, mimo zmian w procedurach podejścia dla lotniska i przeprowadzenia specjalnego oblotu środków radionawigacyjnych („Akt przeglądu technicznego lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY w celu przyjęcia lotów specjalnych” z dnia 5.04.2010 r.), dane te nie zostały przekazane stronie polskiej. Strona rosyjska ograniczyła się jedynie do stwierdzenia, że procedury podejścia nie zmieniły się od 2009 r. Załogi samolotów wykonujących rejsy 7 i 10.04. korzystały z kart podejścia¹⁸ przekazanych przez Ambasadę RP w Moskwie do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego w roku 2009, które nie były zgodne ze stanem faktycznym w dniach 7 i 10.04.2010 r.

Ambasada RP w Moskwie otrzymała w dniu 6.04.2010 r. zgody na operacje w dniu 7.04.2010 r. dla rejsów PLF 102 (nr 101), PLF 035 (nr 045), PLF 050 (nr 020), PLF 012 (nr 022). Zgody na wykonanie rejsów w dniu 10.04.2010 r. zostały przekazane w dniu 9.04.2010 r. dla rejsów PLF 101 (nr 101) i PLF 031 (nr 044). W obydwu przypadkach zgody nie zawierały specjalnych i uzgodnionych warunków wykonania lotów. Według ustaleń Komisji, zgody na wykonanie rejsów 7 i 10.04.2010 r. nie różniły się od wydanych dla poprzednich rejsów wykonywanych przez samoloty 36 splt na lotniska wojskowe FR.

W „w § 6 Instrukcji HEAD” „Zabezpieczenie łączności i UL” zawarto:

„1. Zabezpieczenie łączności i UL podczas wykonywania lotów statków powietrznych o statusie HEAD realizowane jest:

1. (...)

2) w lotach zagranicznych – zgodnie z wojskowym lub cywilnym zbiorem informacji lotniczych danego państwa”.

¹⁶ Pod nazwą rejs należy rozumieć lot docelowo-powrotny.

¹⁷ Należy zauważyć, że również w dokumentach FR dostępnych Komisji nie są one określone.

¹⁸ Karty te były pozbawione cech identyfikacyjnych takich jak data opublikowania i numer strony.

„3. Podczas wykonywania lotów poza granice kraju dopuszcza się wykorzystanie radiostacji HF do prowadzenia korespondencji radiowej zgodnie z zasadami wykonywania lotów poza granicami kraju.”

W dokumencie „Zasady prowadzenia korespondencji radiowej w sieciach powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych RP”, wydanie tymczasowe, Poznań 1999 WLOP 291/99 rozdz. 2. „Przepisy ogólne” zawarto zapis: „podczas wykonywania lotów międzynarodowych w kontrolowanej przestrzeni powietrznej, gdy statek powietrzny znajduje się poza zasięgiem łączności VHF/UHF z polską służbą kontroli obszaru, wymagane jest utrzymywanie łączności krótkofalowej z macierzystą jednostką lotniczą”. Z informacji uzyskanych przez Komisję wynika, iż w dniu 10.04.2010 r. nie było próby podjęcia nawiązania takiej łączności. Ten rodzaj łączności był wykorzystywany bardzo rzadko, mimo że zasięg tej łączności umożliwia realizację nadzoru operacyjnego podczas całego lotu, również poza granicami kraju i pozwala na przekazywanie załodze informacji istotnych z racji bezpieczeństwa.

W § 8 „Instrukcji HEAD” „Zasady ogólne” znajdują się zapisy odnoszące się do zasad wyznaczania załogi do wykonania rejsu o statusie HEAD:

„6. Personel latający uprawniony do wykonywania czynności lotniczych na pokładach statków powietrznych o statusie HEAD wyznacza dowódca jednostki lotniczej w rozkazie w sprawie organizacji szkolenia lotniczego oraz Szef BOR, w odniesieniu do własnych funkcjonariuszy wchodzących w skład personelu pokładowego, w wewnętrznych dokumentach BOR.

7. (...)

8. Do wykonania lotu statku powietrznego o statusie HEAD dopuszcza się tylko załogi w pełnym składzie, posiadające ważne uprawnienia i dopuszczenia.

9. Załoga wyznaczona do wykonania lotu statku powietrznego o statusie HEAD powinna spełniać następujące warunki:

1) dowódca statku powietrznego – posiadać ważne uprawnienia do lotów wg VFR, IFR oraz ważne dopuszczenia do wykonywania lotów statku powietrznego o statusie HEAD w charakterze dowódcy statku powietrznego;

2) drugi pilot – posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów wg VFR, IFR oraz ważne dopuszczenia do wykonywania lotów statku powietrznego o statusie HEAD w charakterze drugiego pilota;

3) pozostali członkowie załogi – posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego.”

Komisja zwróciła się do 36 splt między innymi z pytaniem o sposób przeprowadzania szkolenia oraz zasady nadawania uprawnień personelowi latającemu do wykonywania lotów HEAD. Otrzymano następującą odpowiedź:

„Zgodnie z dokumentacją obowiązującą w lotnictwie SZ RP, nie ma formalnego wymogu nadawania uprawnień do lotów z HEAD na pokładzie, jedynie jest zapis o dopuszczeniu do takich lotów. Nie jest prowadzone specjalne, dodatkowe szkolenie do uzyskania dopuszczeń do lotów HEAD. Jedynym kryterium jest zdobyte doświadczenie lotnicze. (...)”

W 36 splt dopuszczenie do wykonywania lotów HEAD, a wcześniej WAŻNY potwierdzone jest w Rozkazie Dziennym Dowódcy 36 splt oraz w Rozkazie Nr 2 na dany rok w załączniku o dopuszczeniach i uprawnieniach. Każdy pilot zobowiązany jest do dokonania odpowiedniego wpisu w ODL – jako wyciągu z Rozkazu dziennego dowódcy pułku – w rozdziale 4.”

W nawiązaniu do ustaleń zawartych w załączniku nr 1 „Wyszkolenie załogi i przebieg zdarzenia lotniczego”, Komisja stwierdziła naruszenie zasad określonych w przytoczonych powyżej punktach § 8 „Instrukcji HEAD” (punkty od 6 do 9). Dotyczy to w szczególności:

- nieprzestrzegania terminów aktualności zdobytych uprawnień, kontroli techniki pilotowania i nawigowania oraz systematyczności wykonywania lotów treningowych. Dowódca załogi oraz drugi pilot nie mieli aktualnych kontroli techniki pilotowania w locie do strefy, a nawigator kontroli nawigowania na samolocie Tu-154M. Dowódca załogi nie wykonywał lotów treningowych w roku 2009 oraz 2010.
- nieprzestrzegania wewnętrznych regulacji w odniesieniu do wymagań minimalnych, które umożliwiały członkom załóg lotniczych wykonywanie lotów o statusie HEAD.

Szczegółowe omówienie tych naruszeń opisano w załączniku nr 1.

W § 11 „Instrukcji HEAD” rozdz. V. „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD” znajduje się zapis:

- „8. D zabezpieczenia lotu statku powietrznego o statusie HEAD z MSD¹⁹ wyznacza się dwa statki powietrzne – zasadniczy i zapasowy.
9. Przed wykonaniem lotu statku powietrznego o statusie HEAD z MSD należy wykonać lot komisyjny na głównym i zapasowym statku powietrznym.
10. (...)
26. W wypadku wystąpienia niesprawności sprzętu lub innych przyczyn uniemożliwiających wykonanie lotu statku powietrznego o statusie HEAD, organizator lotów informuje Szefa BOR o zaistniałej sytuacji”.

Wystąpienie o zgodę (*claris*) na przelot i lądowanie na lotnisku SMOLEŃSK PÓŁNOCNY w dniu 10.04.2010 r. obejmowało samoloty Tu-154M nr 101 i Jak-40 nr 044.

¹⁹ MSD – Miejsce Stałej Dyslokacji.

Na wyznaczony w rozkazie dowódcy JW 2139 na 10.04.2010 r. do przewiezienia delegacji dziennikarzy samolot Jak-40 nr 045, 36 splt nie wystąpił o zgodę na przelot i lądowanie w SMOLEŃSKU. Zgodnie z dokumentami samolotem zapasowym dla Tu-154M na dzień 10.04. był samolot Jak-40 nr 044. Nie istniał żaden plan użycia w razie konieczności samolotu zapasowego uwzględniający znaczną różnicę pojemności pomiędzy samolotem Tu-154M a Jak-40. Z powodu usterki samolotu Jak-40 nr 045, decyzją jego dowódcy, nieskonsultowaną z przełożonymi, do wykonania zaplanowanego rejsu został wykorzystany samolot o nr 044 (samolot zapasowy dla operacji HEAD).

W rozkazie dziennym na 10.04.2010 r. nie została wyznaczona załoga dla samolotu zapasowego. Należy również podkreślić, że gdyby nie awaria samolotu Jak-40 nr 045, to przelot delegacji dziennikarzy do SMOLEŃSKA zostałyby wykonane samolotem, dla którego nie została wydana zgoda dyplomatyczna.

Ze zgody dyplomatycznej MSZ FR wystosowanej do Ambasady RP w Moskwie wynika, że dla samolotu Tu-154M (rejs PLF 102) w dniu 7.04.2010 r. był zaplanowany samolot zapasowy Jak-40 (nr 047). Jednakże z dokumentów (chronometraż) uzyskanych z 36 splt wynika, że samolotem zapasowym dla samolotu wykonującego lot o statusie HEAD był Jak-40 nr 044, ponieważ na nim był wykonany oblot komisyjny wymagany przed realizacją lotu o takim statusie.

W § 1 „Ogólnych zasad organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” istnieje zapis w pkt 11: „Lot statku powietrznego o statusie HEAD nie może być wykonywany poniżej warunków minimalnych do startu i lądowania ustalonych dla pilota, statku powietrznego i lotniska”.

Przepis ten nie zawiera dyspozycji, jakie działania powinny być podejmowane przez organizatora lotu w chwili, gdy zostanie stwierdzone przekroczenie warunków minimalnych ustalonych dla pilota, statku powietrznego i lotniska na lotnisku docelowym.

W dniu 10.04.2010 r. dowódca samolotu Tu-154M złożył plan lotu, w którym wskazano lotnisko WITEBSK jako drugie lotnisko zapasowe. W związku z wyznaczeniem lotniska WITEBSK jako lotniska zapasowego można wnioskować, że AIP FR i WNP nie był wykorzystywany, lub był wykorzystywany niewłaściwie, w fazie organizacji lotu do SMOLEŃSKA na dzień 10.04.2010 r., ponieważ zawarta jest w nim informacja, że lotnisko w WITEBSKU jest otwarte tylko w ciągu dnia w dni robocze. Tym samym lotnisko to nie powinno zostać wpisane do planu lotu.

Według ustaleń Komisji, w procesie organizacyjnym do wykonania rejsu o statusie HEAD nie zakłada się planu rezerwowego na okoliczność konieczności lądowania samolotu na lotnisku zapasowym, a „instytucje i służby organizujące i zabezpieczające wykonywanie

lotów z najważniejszymi osobami w państwie nigdy nie konsultowały z dowództwem 36 splt wyboru lotnisk zapasowych i innych wariantów wykonania planowanego zadania. Zmiany dotyczące lotnisk docelowych realizowane były jedynie w sytuacji potwierdzonej przed wylotem niemożliwości wykorzystania ze względu na panujące aktualnie warunki atmosferyczne lotniska wskazanego przez dysponenta jako docelowe. Zmiany takie były konsultowane bezpośrednio z przedstawicielami organizatora oraz Biurem Ochrony Rządu i dotyczyły przede wszystkim wylotów krajowych. Każdy wylot z lądowaniem na innym lotnisku niż wskazane w zamówieniu realizowany był tylko po akceptacji głównego dysponenta”.

Podczas przygotowywania rejsów samolotów specjalnych w dniach 7 i 10.04 nie dokonano oceny ryzyka wykonania tych rejsów na lotnisko SMOLEŃSK PÓŁNOCNY, które od jesieni 2009 r. nie funkcjonowało. Miało być otwarte tylko tymczasowo dla przyjęcia samolotów w dniach 7 i 10.04. 36 splt i DSP nie przeprowadziły oceny przydatności lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY do przyjęcia samolotu o statusie HEAD. Przyjęcie deklaracji strony rosyjskiej, że lotnisko będzie gotowe na przyjęcie rejsów specjalnych, w kontekście stwierdzonych *post factum* przez Komisję w tym zakresie nieprawidłowości, spowodowało wykonanie lotów na lotnisko niezapewniające bezpiecznego wykonania operacji lotniczych. W 36 splt nie było procedur opisujących sposób przeprowadzania oceny przydatności wybranego lotniska lub lądowiska do przyjęcia rejsu specjalnego.

Zdaniem Komisji, rozwiązaniem tego problemu może być sporządzenie wykazu kategorii lotnisk (lądowisk), na które takie operacje mogą być wykonywane, z podziałem na lotniska (lądowiska) krajowe i zagraniczne. Lista powinna zawierać typy statków powietrznych, które mogą być wykorzystywane do określonych operacji lotniczych, oraz skategoryzowane lotniska:

- statusie międzynarodowym, na których dostępne są wszystkie niezbędne do bezpiecznego wykonania operacji urządzenia i usługi (wyposażenie nawigacyjne, obsługa oraz służby poszukiwawczo-ratownicze odpowiedniej kategorii);
- spełniających powyższe warunki, ale mogące stwarzać dodatkowe utrudnienia nawigacyjno-proceduralne wymagające dodatkowego treningu lub przygotowania załogi z uwagi na swoje położenie (np. Salzburg – SZG). W takim przypadku w ramach przygotowania operacji należy wprowadzić konieczność specjalnego przygotowania załogi włącznie z koniecznością sesji symulatorowej, jeśli to wskazane lub wymagane;
- niekwalifikujące się do żadnej z wyżej wymienionych grup, w tym lotniska wojskowe, których dane nie są opublikowane w dokumentach powszechnie dostępnych typu AIP;

- lądowiska, które powinny podlegać specjalnej ocenie przed podjęciem decyzji o jego wykorzystaniu.

Na etapie planowania składu delegacji w dniu 10.04. nie dokonano oceny ryzyka przelotu jednym samolotem dowódców rodzajów sił zbrojnych. Po wypadku samolotu CASA C-295M wprowadzono rozkazem nr 135 Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 5.02.2008 r. (pkt 3 akapit 1) konieczność akceptacji Szefa Sztabu Generalnego WP składu pasażerów w przypadku obecności co najmniej dwóch dowódców rodzajów sił zbrojnych. Rozkaz nie dotyczył sytuacji, gdy dysponentem transportu lotniczego był podmiot spoza struktur Sił Zbrojnych RP (w tym Kancelaria Prezydenta RP). Dodatkowo, zgodnie z punktem VII rozkazu²⁰, obowiązywał on do czasu wprowadzenia poprawek do RL-2006, tj. do 11.07.2008 r.²¹ Należy podkreślić, że wprowadzone do RL-2006 poprawki nie odnosiły się do zagadnień poruszonych w rozkazie, jednak ze względu na sposób sformułowania przytoczonego punktu VII, w momencie wniesienia jakichkolwiek poprawek do dokumentu RL-2006 rozkaz nr 135 uznany został za nieobowiązujący. Takie stanowisko zostało potwierdzone przez Szefa Sztabu Generalnego WP, choć zdaniem Komisji takie literalne potraktowanie punktu VII należy uznać za błąd. Pomimo że ww. rozkaz „w sprawie wykorzystania wojskowego transportu powietrznego do przemieszczania kierowniczej kadry jednostek wojskowych Sił Zbrojnych RP” nie obowiązywał w okresie, w którym podejmowano decyzje związane z organizacją lotu do SMOLEŃSKA, to po wypadku samolotu CASA C-295M, zdaniem Komisji, przelot jednym samolotem dowódców rodzajów sił zbrojnych powinien być poddany analizie przeprowadzonej przez Sztab Generalny lub MON.

Wstępne przygotowanie załogi samolotu Tu-154M nr 101 do lotu

Zgodnie ze złożoną w dniu 18.03.2010 r. przez 36 splł notą (*claris* NR 050 SL: 200) w sprawie otrzymania zgody dyplomatycznej na lot samolotu Tu-154M PLF 101, która wpłynęła do III Europejskiego Departamentu MSZ FR w dniu 22.03.2010 r. jako dowódcę statku powietrznego wskazano dowódcę 1 eskadry lotniczej. Zgodnie ze stosowaną w 36 splł praktyką wskazanie to nie było wiążące i pozwalało w późniejszym etapie planowania lotu na zmianę dowódcy statku powietrznego w stosunku do wskazanego w *clarisie*. We wstępnej fazie planowania wylotu do SMOLEŃSKA na dowódcę statku powietrznego wyznaczono zastępcę dowódcy 1 eskadry lotniczej. Jednak, na jego prośbę²², w porozumieniu z dowódcą 1 eskadry lotniczej, dokonano zmiany na dowódcę zespołu

²⁰ „VII. Rozkaz obowiązuje do czasu wprowadzenia poprawek do „Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, Sygn. WLOP 370/2006”.

²¹ Decyzja nr 264/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28.05.2008 r.

²² Powody rodzinne.

lotniczego. Z relacji dowódcy eskadry oraz jego zastępcy wynika, że dowódca statku powietrznego nie zgłaszał żadnych uwag związanych z tą zamianą. O możliwości wykonywania lotu do SMOLEŃSKA w dniu 10.04.2010 r. w charakterze dowódcy statku powietrznego dowiedział się nieoficjalnie z kilkudniowym wyprzedzeniem. Według ustaleń Komisji, drugi pilot został poinformowany o zaplanowaniu go na wylot do SMOLEŃSKA około dwóch tygodni przed planowanym lotem.

Ostateczne wyznaczenie składu załogi nastąpiło w przeddzień wylotu zgodnie z rozkazem dowódcy 1 eskadry lotniczej nr 69/10/2010 z dnia 09.04.2010 r. potwierdzonym w rozkazie dziennym dowódcy JW 2139 nr 69/2010 r. W dniu 9.04.2010 r., podczas porannej odprawy w gabinecie dowódcy 1 eskadry lotniczej, odbyło się postawienie zadań na wylot do SMOLEŃSKA w dniu 10.04.2010 r. Wytypowana załoga wywodziła się z dwóch komórek organizacyjnych jednostki. Dowódca statku powietrznego, drugi pilot oraz technik pokładowy wchodził w skład zespołu lotniczego podległego bezpośrednio dowódcy pułku, natomiast nawigator pokładowy wchodził w skład 1 eskadry lotniczej oraz wspomagał funkcjonowanie sekcji planowania i ewidencji (wykonywał dodatkowe obowiązki). Dowódca statku powietrznego, pomimo iż do dnia wypadku pełnił obowiązki dowódcy zespołu lotniczego²³ i był szefem samodzielnej komórki podległej dowódcy pułku, musiał skoordynować wylot z dowódcą 1 eskadry lotniczej w zakresie wyboru statku powietrznego oraz uzupełnienia składu załogi o nawigatora pokładowego. W trakcie odprawy dowódca eskadry dwukrotnie zmieniał osobę wyznaczaną do pełnienia tej funkcji. Pierwotnie na nawigatora pokładowego wyznaczono jedyne w pułku nawigatora etatowego²⁴, jednak z uwagi na wcześniejsze zaplanowanie go na wylot do USA i Kanady w dniu 12.04.2010 r., dowódca eskadry uznał, że wylot do SMOLEŃSKA mógłby mieć negatywny wpływ na poziom jego przygotowania (zbyt krótki czas na przygotowanie). W związku z tym zaproponowano dowódcy kolejnego pilota do pełnienia funkcji nawigatora. Nie miał jednak aktualnej wizy wjazdowej do FR. Po sprawdzeniu aktualności wiz postanowiono, że lot do SMOLEŃSKA w charakterze nawigatora pokładowego wykona pilot²⁵, który w momencie podejmowania tej decyzji znajdował się poza jednostką. Dowódca eskadry wydał polecenie powiadomienia go o wylocie w trybie pilnym.

²³ Formalnie, zgodnie z etatem jednostki, dowódca statku powietrznego znajdował się na etacie oficera w Sekcji Planowania i Ewidencji, która podlegała szefowi szkolenia pułku. Do zadań tej komórki należała między innymi organizacja i zabezpieczenie wylotów zagranicznych.

²⁴ W dniu 7.04.2010 r. został zaproponowany przez zastępcę dowódcy eskadry i zapisany w służbowym terminarzu.

²⁵ Z wyjaśnień złożonych przez dowódcę 1 eskadry lotniczej wynika, że dowódca załogi osobiście prosił go o wyznaczenie właśnie tego nawigatora do składu załogi na wylot do SMOLEŃSKA w dniu 10.04.2010 r.

Z oświadczenia dowódcy 1 eskadry lotniczej wynika, że wstępne przygotowanie załogi (nie podał w jakim składzie) do wylotu, odbyło się w dniu 9.04.2010 r. w domku pilota w godzinach popołudniowych.

Bezpośrednie przygotowanie załogi do lotu

Bezpośrednie przygotowanie do lotu w dniu 10.04.2010 r. załoga rozpoczęła po przybyciu do jednostki. Najwcześniej, około godz. 2:00, przybył technik pokładowy z powodu obowiązkowego²⁶ uczestnictwa w bezpośrednim przygotowaniu statku powietrznego do wylotu o statusie HEAD. O godz. 2:20 przyjął²⁷ statek powietrzny od służby SIL. O godz. 3:05 na płaszczyźnie postoju samolotów rozpoczęła się próba silników, prowadzona przez technika pokładowego samolotu²⁸. W bezpośrednim przygotowaniu samolotu nie uczestniczył przedstawiciel komisji oblotów samolotów i śmigłowców (KOSS). W trakcie sprawdzania drugiego silnika personel techniczny obserwujący próbę z zewnątrz samolotu zauważył wyciek niezidentyfikowanej cieczy i dał sygnał do przerwania próby. Po wyłączeniu silnika dokonano identyfikacji cieczy i stwierdzono, że była to woda, która najprawdopodobniej pozostała po myciu części ogonowej samolotu w przeddzień wylotu. Po zakończeniu przerwy ponowiono próbę, która przebiegała bez zastrzeżeń. Ostatecznie sprawdzenie silników zakończono o godz. 3:24 i po wykonaniu obsługa przez specjalistów służby SIL samolot dopuszczono pod względem technicznym do lotu o statusie HEAD. Po zakończeniu próby technik pokładowy pozostał w samolocie, oczekując na przybycie pozostałych członków załogi.

O godz. 03:25 na pokład samolotu weszły dwie stewardesy, o godz. 03:38 trzecia, a czwarta o godz. 4:06 razem z dowódcą statku powietrznego i drugim pilotem.

Dowódca statku powietrznego, drugi pilot oraz nawigator pokładowy przybyli do jednostki pomiędzy godz. 3:15 a 3:25. Najprawdopodobniej pojedynczo²⁹ udali się w kierunku Biura Odpraw Załóg (BOZ), a następnie do pomieszczenia przygotowania personelu latającego (w kontenerze na lotnisku). Dowódca statku powietrznego potwierdził przygotowanie załogi do wykonania zadania poprzez złożenie podpisu w „Dzienniku zadań”. O 4:06 samochód przywiózł pod samolot dowódcę, drugiego pilota oraz czwartą

²⁶ Obowiązek ten wynikał z zapisów zawartych w „Instrukcji HEAD”, pkt 20: „Bezpośrednie przygotowanie statku powietrznego o statusie HEAD do lotu z MSD realizuje naziemny personel techniczny wraz z wyznaczonym członkiem załogi. W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu wyznaczony członek załogi zobowiązany jest do uruchomienia zespołu napędowego i kontroli parametrów jego pracy. Przewodniczący komisji (zastępca lub wyznaczony członek komisji) nadzoruje całokształt przedsięwzięć związanych z obsługą i bezpośrednim przygotowaniem statku powietrznego. Odpowiedzialnym za statek powietrzny po jego bezpośrednim przygotowaniu do lotu jest dowódca statku powietrznego”.

²⁷ Potwierdzone podpisem w książce obsługi samolotu.

²⁸ Szczegóły próby zawarto w załączniku technicznym.

²⁹ Brak potwierdzonej informacji przez personel przebywający w tym dniu na lotnisku.

stewardesę. O godz. 4:10 nawigator pobrał od DML dokumentację na wylot i o godz. 4:11 wszedł na pokład samolotu. O godz. 4:11 dowódca SP, drugi pilot oraz dwie stewardesy udali się do BOZ³⁰. Z oświadczenia DML wynika, że około godz. 4:20 z prognozą pogody zapoznał się drugi pilot, a w ostatniej kolejności³¹ dowódca³². W pobliżu BOZ doszło do bardzo krótkiego spotkania z Dowódcą Sił Powietrznych. O godz. 4:21 dowódca, drugi pilot i dwie stewardesy wrócili do samolotu.

Od godz. 4:21 cała załoga znajdowała się na pokładzie samolotu. Około godz. 4:41 na pokład samolotu weszła pierwsza grupa pasażerów. O godz. 4:46 dowódca statku powietrznego opuścił pokład samolotu i oczekiwał przy schodach na przybycie pasażerów.

O godz. 4:49 w okolicy schodów przybył Dowódca Sił Powietrznych, któremu dowódca statku powietrznego złożył meldunek. Chwilę później dołączył do nich zastępca dowódcy 36 splt, który po kilku minutach udał się w okolice BOZ, skąd z przedstawicielem KOSiŚ obserwował samolot, oczekując na przybycie Prezydenta RP.

O 5:07 pod samolot podjechał, w asyście funkcjonariuszy BOR, samochód z Prezydentem RP i jego Małżonką. Dowódca Sił Powietrznych złożył Prezydentowi RP meldunek³³ o gotowości załogi do lotu oraz przedstawił dowódcę załogi. Wejście na pokład ostatnich pasażerów nastąpiło o 5:08. Od momentu odstawienia schodów przy samolocie pozostali funkcjonariusze BOR oraz jeden technik z obsługi naziemnej, pod kadłubem w części ogonowej. O 5:13 po otrzymaniu zgody przystąpiono do rozruchu silników.

Nadzór nad przygotowaniem załogi do lotu

Wstępne przygotowanie do wylotu do SMOLEŃSKA odbyło się w trybie indywidualnym. Zgodnie z przyjętą w jednostce procedurą, po zaakceptowaniu przez dowódcę pułku propozycji dowódcy eskadry dotyczącej składu załogi do lotu HEAD, na zakończenie etapu przygotowania wstępnego potwierdził on gotowość załogi i służb zabezpieczenia do wylotu 9.04.2010 r. około godz. 13:00 w trakcie odprawy podsumowującej dzień, w której uczestniczyli dowódcy eskadr oraz szefowie pionów, po zatwierdzeniu przez dowódcę rozkazów dla lotów wykonywanych w dniu następnym.

Z polecenia dowódcy 36 splt nadzór nad bezpośrednim przygotowaniem i realizacją wylotów 10.04.2010 r. sprawował zastępca dowódcy pułku. Przed przyjazdem do jednostki

³⁰ Godziny przebywania członków załogi w okolicy terminala WPL określono na podstawie analizy monitoringu zainstalowanego na zewnątrz terminala WPL.

³¹ Nie udało się określić godziny poinformowania dowódcy o prognozie pogody.

³² DML zapoznając dowódcę z warunkami atmosferycznymi poinformował go, że według informacji z godziny 3.00 UTC, pogoda w rejonie lotniska SMOLEŃSK przedstawiała się następująco: bezchmurnie, widzialność 4000 m przy zamgleniu, wiatr z kierunku południowo-wschodniego około 5 kt.

³³ Wg relacji świadków meldunek ten był standardowy i nic nie mówił o nadzwyczajnych okolicznościach, które mogły mieć wpływ na wykonanie lotu.

skontaktował się telefonicznie z DML w celu zapoznania się z prognozowanymi WA³⁴ dla planowanego wylotu. DML nie przewidywał zagrożeń, chociaż pogoda zmieniła się w stosunku do prognozowanej wcześniej (z bezchmurnego nieba i widzialności 10 km na bezchmurne niebo i widzialność 4 km przy zamgleniu). Przekazał również informację o wylocie samolotu Jak-40 do SMOLEŃSKA.

Po przybyciu do jednostki³⁵ zastępca dowódcy pułku udał się do Lotniskowego Biura Meteorologicznego, gdzie uzyskał aktualną informację o przewidywanych WA w czasie lądowania samolotu Tu-154M w SMOLEŃSKU: „przy zamgleniu spadek widzialności do 2-3 km oraz podstawach chmur 150-300 m”. W WPL (Wojskowy Port Lotniczy) zameldował się Dowódca Sił Powietrznych³⁶ i złożył mu krótką relację z przygotowania załogi do wylotu. W trakcie rozmowy Dowódca Sił Powietrznych poinformował, że złoży meldunek Panu Prezydentowi RP w obecności dowódcy statku powietrznego. Po rozmowie zastępca dowódcy pułku udał się na pokład statku powietrznego, gdzie w trakcie spotkania z załogą uzyskał zapewnienie o przygotowaniu załogi do lotu oraz przekazał dowódcy statku powietrznego decyzję Dowódcy Sił Powietrznych dotyczącą złożenia meldunku Prezydentowi RP o gotowości załogi i statku powietrznego do wylotu.

Zastępca dowódcy pułku opuścił pokład i przed samolotem spotkał się z przedstawicielem KOSiŚ, który przekazał mu informację o problemach z wylotem samolotu Jak-40 (z powodu niesprawności technicznych nastąpiła zamiana samolotu, co opóźniło wylot o 25 min). Przedstawiciel KOSiŚ nie poinformował, iż użyty do przewozu dziennikarzy samolot był samolotem zapasowym³⁷ dla lotu samolotu Tu-154M, oraz o przebiegu próby silników samolotu Tu-154M przed jego dopuszczeniem do lotu HEAD.

Oprócz nadzoru realizowanego przez zastępcę dowódcy jednostki, dodatkowo z ramienia DSP zgodnie z poleceniem Szefa Wojsk Lotniczych – Zastępcy Szefa Szkolenia Sił Powietrznych, do koordynacji przelotów Kancelarii Prezydenta RP statkami powietrznymi Tu-154 i Jak-40 na trasie WARSZAWA – SMOLEŃSK 10.04.2010 r. wyznaczono Szefa Oddziału Transportu Lotniczego DSP. Nadzór ten był potwierdzony listem zgłoszeniowym zatwierdzonym przez Szefa Wojsk Lotniczych przesłanym faksem do dowódcy 1 Bazy Lotniczej, dowódcy 36 splt, BOR i BOZ. Z jego treści wynikało, że Szef Oddziału Transportu Lotniczego DSP od godz. 3:00 osobiście był odpowiedzialny za koordynację wylotów do SMOLEŃSKA, natomiast do koordynacji przylotów planowanych około 15:00 wyznaczono jego zastępcę. Z relacji Szefa Oddziału Transportu Lotniczego DSP wynika,

³⁴ Warunki atmosferyczne.

³⁵ O godzinie 4:02 według systemu monitoringu biura przepustek.

³⁶ Według jego oświadczenia.

³⁷ Po starcie Jak-40 nr 044 nie było już samolotu zapasowego dla samolotu Tu-154M.

że przybył on do WPL około godz. 4:10, po wcześniejszym zapoznaniu się z WA przedstawionymi przez DML (faktu tego nie potwierdził DML). W trakcie przebywania w WPL, wg jego oświadczenia, dwukrotnie rozmawiał z Dowódcą Sił Powietrznych, informując go o pogarszającej się widzialności na lotnisku w SMOLEŃSKU oraz dobrych WA na lotniskach zapasowych. Do dnia wypadku Szef Oddziału Transportu Lotniczego nie wiedział, że 36 splt ma kłopoty z pozyskaniem danych z lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY, mimo że w swoim zakresie obowiązków miał wpisane między innymi: „koordynowanie i nadzorowanie transportu powietrznego na potrzeby najważniejszych osób w państwie (VIP), Sił Powietrznych, PKW, oraz innych rodzajów sił zbrojnych”. Ustalono, że Szef Oddziału Transportu Lotniczego DSP w okresie sprawowania nadzoru formalnie przebywał na urlopie dodatkowym (zgodnie z rozkazem tygodniowym DSP) i nie było rozkazu odwołującego go z tego urlopu. Ponadto nie był zapoznany szczegółowo z planami wylotów. Potwierdzeniem tego był brak orientacji co do samolotu zapasowego na ten wylot. Według jego relacji samolotem zapasowym był samolot typu CASA C-295M w wersji transportowej (Komisja nie znalazła potwierdzenia). Jego przyjazd na lotnisko nastąpił z 70-minutowym opóźnieniem, co było niezgodne z poleceniem przełożonego. Nie udało się ustalić, co obejmowała powierzona mu koordynacja ani jakie działania podejmował w zakresie jej realizacji, poza samą jego obecnością w WPL.

Koordinator WPL OKECIE około godz. 5:45 otrzymał informację telefoniczną od członka załogi samolotu Jak-40 o lądowaniu (o 03:17) na lotnisku SMOLEŃSK PÓŁNOCNY przy WA: podstawy chmur 60 m, widzialność około 2 km. Informacja o WA nie została jednak przekazana DML i COP, które nadzorowało lot o statusie HEAD, pomimo iż były one poniżej minimalnych dla lotniska i załogi samolotu Tu-154M. Do wypadku koordinator WPL i COP nie znali minimum lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY i minimum załogi. W czasie przekazywania informacji o lądowaniu Jak-40 w SMOLEŃSKU samolot Tu-154M znajdował się jeszcze nad terytorium Polski i przekazanie takiej wiadomości dałoby załodze i dysponentowi dużo więcej czasu do wypracowania decyzji w zakresie wykonywania przelotu. Koordinator WPL nie skorzystał także z możliwości przekazania przez telefon satelitarny załodze samolotu Tu-154M informacji o aktualnych WA.

Analiza wstępnego przygotowania załogi do lotu

Zgodnie z „Instrukcją HEAD”, „Zasady ogólne” w § 8:

ust. 1 – „Za organizację lotu o statusie HEAD odpowiada organizator lotów”;

ust. 7 – „Dowódca jednostki lotniczej wyznacza skład załogi i personelu pokładowego”;

ust. 8 – „Do zabezpieczenia lotu statku powietrznego statusie HEAD z MSD wyznacza się dwa statki powietrzne – zasadniczy i zapasowy”;

ust. 11 – „Każdy członek załogi i personelu pokładowego odpowiedzialny jest za przygotowanie się do lotu i należyte wykonywanie powierzonych mu obowiązków”.

W rozdz. „Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego” w § 9 zapisano:

ust. 3 – „Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest sprawdzenie przygotowania do lotu poszczególnych członków załogi oraz niedopuszczenie do wykonywania obowiązków na pokładzie samolotu przez osobę nieprzygotowaną do ich realizacji”;

ust. 4 – „Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do przestrzegania czasu startowego, nalotu i odpoczynku członków załogi zgodnie z RL-2006”.

Pomimo złożonego z wyprzedzeniem zapotrzebowania na lotniczy środek transportu dla zabezpieczenia podróży Prezydenta RP, wyznaczenie załogi do tego lotu stanowiło dla 36 splł problem. Głównym powodem było znaczne obciążenie jednostki wylotami dyspozycyjnymi, zwłaszcza lotami o statusie HEAD, na statkach powietrznych Tu-154M oraz Jak-40. Drugim czynnikiem ograniczającym możliwości organizatora lotów przy planowaniu wylotów na samolotach Tu-154 była zbyt mała liczba wyszkolonych załóg oraz wykonywanie przez pilotów lotów na dwóch typach statków powietrznych (Tu-154M i Jak-40). Trzecim czynnikiem był brak etatowych nawigatorów pokładowych (w jednostce pracował tylko jeden etatowy nawigator) na samolotach Tu-154M. W związku z tym, zgodnie z wewnętrznym ustaleniem dowództwa jednostki, do pełnienia tej funkcji wyznaczano drugich pilotów z samolotów Jak-40. Najczęściej wybór nawigatora pokładowego do składu załogi był przypadkowy, a nawigatorem zostawał ten pilot, który w danym momencie nie był zaangażowany w loty na samolocie Jak-40.

Wyznaczenie ostatecznego składu załogi nastąpiło w przeddzień wylotu podczas porannej odprawy w gabinecie dowódcy 1 eskadry lotniczej. Według ustaleń Komisji, dowódca eskadry uważał, że wylot do SMOLEŃSKA jest stosunkowo prostym lotem, z którym powinna poradzić sobie każda załoga. Zdaniem Komisji, załogę tę wyznaczono niezgodnie z rozkazem nr 2 dowódcy 36 splł z dnia 4.01.2010 r., w którym zawarte były wykazy uprawnień personelu latającego 36 splł na 2010 rok. Według tego rozkazu nawigator posiadał uprawnienia do wykonywania lotów w charakterze drugiego pilota na samolocie Jak-40. Nie miał uprawnień do wykonywania lotów w charakterze nawigatora pokładowego na samolocie Tu-154M oraz wykonywania lotów o statusie HEAD. W rozdz. 4 „Osobistego dziennika lotów” i dokumentacji pułkowej (stosowne punkty w rozkazach dziennych) brakuje potwierdzenia nadania pilotowi stosownych uprawnień do pełnienia funkcji nawigatora na samolocie Tu-154M oraz wykonywania lotów o statusie HEAD. Jedynie w rozkazie dziennym dowódcy JW 2139 z dnia 14.01.2010 r. znajduje się punkt sankcjonujący

uprawnienia nawigatora, które w rzeczywistości nie zostały nadane. Dodatkowo, w nawiązaniu do ustaleń zawartych w załączniku nr 1 „Wyszkolenie załogi i przebieg zdarzenia lotniczego”, Komisja stwierdziła, że dowódca statku powietrznego oraz drugi pilot nie mieli aktualnych kontroli techniki pilotowania w locie do strefy, a nawigator kontroli nawigowania na samolocie Tu-154M. Szczegółowe omówienie naruszeń w załączniku nr 1.

Zgodnie z § 12 IOL-2008 ust. 2 „Dla wstępnego przygotowania personelu latającego do lotów nie określa się czasu trwania, okresu ważności i formy organizacyjnej”. Jak wynika z oświadczenia dowódcy 1 eskadry lotniczej, wstępne przygotowanie załogi odbyło się w dniu 9.04.2010 r. w domku pilota w godzinach popołudniowych. Z rozmów z personelem latającym jednostki oraz wywiadów rodzinnych wynika, że spotkanie wyznaczonej załogi mogło się odbyć w czasie krótszym niż jedna godzina, według czasu przebywania w pułku poszczególnych osób. W przeddzień wylotu w pełnym wymiarze czasowym przebywał w jednostce dowódca statku powietrznego i technik pokładowy. Drugi pilot 9.04.2010 r. przebywał w jednostce tylko od 8:00 do 10:00, gdyż wykorzystywał dzień wolny. W tym czasie najprawdopodobniej mógł spotkać się z dowódcą statku powietrznego oraz przez godzinę z nawigatorem pokładowym, który przybył do jednostki około godz. 9:00. Prawdopodobnie jednak większa część wstępnego przygotowania załogi na wylot do SMOLEŃSKA została przeprowadzona w trybie indywidualnym.

Dowódca statku powietrznego w dniu 9.04.2010 r. o godz. 16:15 (14:15 UTC) po przyjeździe do domu zadzwonił do DML w celu zapoznania się ze wstępną prognozą pogody na wylot do SMOLEŃSKA. DML prognozował widzialność w granicach 3-5 km przy zachmurzeniu przez chmury średnie i wysokie, nie wykluczając obniżenia podstaw do około 200-300 m. Na godzinę lądowania samolotu meteorolog nie przewidywał wystąpienia WA poniżej minimum załogi. Sugerował jedynie, że najgorsze warunki będą występowały w godzinach rannych w trakcie planowanego lądowania samolotu Jak-40 z grupą dziennikarzy. Komisja zwróciła uwagę na niepokój pilota po informacji, że prognozowana widzialność ma wynosić 3-4 km („Rozumiem 3-4 km tylko widać?”)³⁸. Tak późna godzina zapoznania się dowódcy statku powietrznego ze wstępną prognozą pogody może świadczyć, iż nie była ona analizowana w trakcie wstępnego przygotowania załogi w czasie przebywania w jednostce.

Nawigator w dniu 9.04.2010 r. przybył do jednostki około godz. 9:00. Tego dnia miał zaplanowany lot do GDAŃSKA o godz. 14:00 na samolocie Jak-40 w charakterze drugiego pilota (lot o statusie HEAD). Pilot przed przyjazdem do jednostki został poinformowany telefonicznie, że 10.04. będzie wykonywał lot do SMOLEŃSKA w charakterze nawigatora

³⁸ Komisja tę informację uzyskała ze stenogramu rozmów telefonicznych na linii o numerze 821-461 – telefon DML.

pokładowego na samolocie Tu-154M. Po przyjeździe do jednostki spotkał się w sekcji ewidencji i planowania z etatowym nawigatorem w celu pobrania niezbędnej dokumentacji i przygotowania się do wylotu do SMOLEŃSKA oraz GDAŃSKA. Etatowy nawigator przekazał mu kserokopie kart podejścia lotniska SMOLEŃSK PÓLNOČNY. Nawigator rozpoczął indywidualne przygotowanie do obydwu planowanych zadań³⁹. Zgodnie z oświadczeniem etatowego nawigatora, nawigator w ramach wstępnego przygotowania wypełniał plany lotu na 10.04.2010 r., które przesłał przez służbę ruchu lotniczego po godz. 9:00 w dniu 9.04.2010 r., wprowadzał dane do komputera, licząc tzw. „wiłkę”⁴⁰, oraz wprowadzał dane do programu nawigacyjnego Flight Star. Zdaniem Komisji, złożone plany lotu na 10.04.2010 r. były powieleniem planów z dnia 7.04. złożonych na wylot do SMOLEŃSKA z Premierem RP, gdyż w tym dniu lotnisko WITEBSK było czynne i mogło być lotniskiem zapasowym. Natomiast zgodnie z informacjami zawartymi w AIP FR i WNP, 10.04.2010 r. (dzień wolny od pracy) lotnisko było nieczynne. Po zakończeniu przygotowania do lotu w dniu 10.04.2010 r. nawigator przystąpił do bezpośredniego przygotowania do wylotu do GDAŃSKA⁴¹ wspólnie z dowódcą samolotu Jak-40. Zgodnie z zamówieniem, start był planowany 9.04.2010 r. na godz. 14:00, faktycznie nastąpił o godz. 15:25. W trakcie oczekiwania na wylot do GDAŃSKA w kabinie samolotu Jak-40 nawigator rozmawiał z dowódcą o specyfice wykonywania lotów w przestrzeni Federacji Rosyjskiej oraz studiował podręcznik frazeologii lotniczej w języku rosyjskim (informacje z rozmów Komisji z dowódcą Jak-40). Uczył się poszczególnych komend i fraz, a także pytał o ich znaczenie i możliwości użycia. Z oświadczenia dowódcy samolotu Jak-40 wynika także, że nawigator przekazał dowódcy samolotu Tu-154M, iż nie jest w stanie prowadzić łączności radiowej w języku rosyjskim, a uczył się jej, ponieważ chciał mieć chociaż ogólną orientację o sytuacji powietrznej. Po zrealizowaniu wylotu do GDAŃSKA (lądowanie w WARSZAWIE nastąpiło o godz. 18:20) nawigator udał się do domu i przystąpił do dodatkowego przygotowania się do wylotu planowanego w dniu następnym, co zdaniem Komisji może świadczyć o tym, iż nie czuł się w pełni przygotowany do jego wykonania. Z relacji żony nawigatora wynika, że „studiował mapy” oraz analizował prognozowane WA na trasie przelotu z WARSZAWY do SMOLEŃSKA. Swoje przygotowanie podsumował stwierdzeniem, że „przewiduje wystąpienie mgieł w trakcie wykonywania zadania”. Dodatkowe przygotowanie w domu mogło również wynikać z długiej przerwy w wykonywaniu lotów na samolocie Tu-154M w charakterze nawigatora pokładowego

³⁹ Do wylotu do GDAŃSKA w charakterze pilota, natomiast do SMOLEŃSKA w charakterze nawigatora.

⁴⁰ Obliczenia deklinacji magnetycznej w celu przestawienia centrali kursowej na południk lądowania.

⁴¹ Uszczegółowienie elementów zadania, analiza aktualnych warunków meteorologicznych, sprawdzenie informacji zawartych w zbiorze informacji powietrznej i Zbiorze informacji bieżących, oczekiwanie na przyjazd pasażerów.

(ostatni lot wykonał 21.01.2010 r.) oraz zaangażowania w wyloty dyspozycyjne w dniach poprzedzających wypadek. Z ustaleń Komisji wynika, że zakończenie wstępnego przygotowania do lotów przez nawigatora nastąpiło około godz. 20:00. Zgodnie z RL-2006 § 17 ust. 2: „Dla członka personelu latającego przerwa pomiędzy kolejnymi czasami startowymi powinna stanowić czas odpoczynku w wymiarze nie krótszym niż 8 godzin”. Przez „czas odpoczynku” (RL-2006 § 17 pkt 11) „należy rozumieć czas umożliwiający nieprzerwany sen w warunkach domowych lub hotelowych”. Nawigator, chcąc uczestniczyć we wszystkich elementach bezpośredniego przygotowania do lotu do SMOLEŃSKA, mógł odpoczywać jedynie sześć i pół godziny, gdyż wstał około godz. 2:30⁴². Z powyższej analizy wynika, że w przygotowaniu do lotów nie został spełniony wymóg § 17 ust. 11 RL-2006. Skrócony czas odpoczynku mógł mieć wpływ na stan psychofizyczny nawigatora w czasie wykonywania lotu.

Z analizy przeprowadzonej przez Komisję wynika, że załoga miała ograniczone możliwości wykorzystania dostępnej i aktualnej dokumentacji lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY, gdyż lotnisko to nie było ujęte w zbiorze informacji AIP FR i WNP. Pomimo podjętych przez pułk prób uzyskania aktualnych danych lotniska, podstawowym źródłem wiedzy załogi o procedurach podejścia do lądowania na tym lotnisku były karty podejść przesłane do jednostki w 2009 r. oraz informacje przekazywane przez pilotów, którzy wcześniej wykonywali tam loty.

Podsumowując wstępne przygotowanie do lotów zrealizowane przez załogę, w kontekście zapisów zawartych w „Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych RP (IOL-2008)”, należy stwierdzić, że przy istniejących przepisach dotyczących formy przeprowadzenia tego przygotowania nie można wskazać na niedociągnięcia organizatora lotów w tym zakresie. Zgodnie z § 12 IOL-2008 ust. 2 „Dla wstępnego przygotowania personelu latającego do lotów nie określa się czasu trwania, okresu ważności i formy organizacyjnej”. Taki zapis, który z jednej strony pozostawiał dużą swobodę w zakresie formy przeprowadzenia przygotowania, z drugiej mógł skutkować mniej wnikliwym podejściem personelu latającego do realizacji tego elementu, co mogło przekładać się na nieosiągnięcie zakładanych przepisem celów. Scedowanie wszystkich elementów wstępnego przygotowania na indywidualne przygotowanie personelu latającego, wykonującego loty w załogach wieloosobowych na dwóch typach statków powietrznych, nie dawało wystarczających gwarancji, że dana załoga właściwie przygotowuje się do lotu. Zdaniem Komisji, indywidualne przygotowanie personelu latającego bez omówienia lotu w pełnym składzie załogi mogło obniżać jakość takiego przygotowania.

⁴² Według relacji żony.

Analiza bezpośredniego przygotowania załogi do lotu

Zgodnie z IOL-2008 § 13 – „Przygotowanie bezpośrednie”:

- ust. 1. – „Bezpośrednie przygotowanie do lotów prowadzi się w dniu lotów przed ich rozpoczęciem. Czas jego trwania uzależniony jest od rodzaju wykonywanych zadań oraz charakteru zaplanowanych lotów i powinien zapewniać realizację niezbędnych czynności przygotowania personelu latającego i zabezpieczającego do terminowego i bezpiecznego wykonania zadań”.
- ust. 4. – „Do wykonywania lotów innych niż szkolne wymiar czasu bezpośredniego przygotowania do lotów powinien wynosić nie mniej niż jedna godzina. Decyzję o wydłużeniu czasu podejmuje dowódca statku powietrznego lub grupy”.
- ust. 13. – „Indywidualną odprawę przedlotową przeprowadza się zgodnie z załącznikiem 3. Zaleca się organizatorowi lotów opracowanie szczegółowych schematów indywidualnej odprawy przedlotowej w zależności od charakteru wykonywanych zadań lotniczych”.

Według ustaleń Komisji, w jednostce nie było opracowanych szczegółowych schematów indywidualnej odprawy przedlotowej w zależności od charakteru wykonywanego zadania.

Wydłużenie czasu bezpośredniego przygotowania do lotów zagranicznych⁴³ zostało wprowadzone przez dowódcę 36 spl. Decyzja ta została zawarta w wytycznych z dnia 15.01.2008 r. dotyczących „Organizacji lotów dyspozycyjnych, szkolnych i treningowych w 36 spl”. W rozdziale II „Przygotowanie do lotów”, pkt 10 nakazano „W przypadku przygotowania bezpośredniego do wylotów zagranicznych czas bezpośredniego przygotowania wynosi nie mniej niż 2 godziny”.

Z ustaleń Komisji wynika, że indywidualna odprawa przedlotowa załogi odbyła się najprawdopodobniej na pokładzie samolotu, między godz. 4:21 a 4:46. Potwierdzeniem tego jest oświadczenie funkcjonariusza BOR, który około godz. 4:28 widział na pokładzie samolotu nawigatora i drugiego pilota przeglądających dokumenty, co może świadczyć, że analizowali przyniesioną przez nawigatora dokumentację lotu.

Dowódca statku powietrznego nie potwierdził przyjęcia samolotu poprzez złożenie podpisu w „Książce obsługi samolotu” znajdującej się na pokładzie samolotu. Należy to traktować jako zaniedbanie, a nie świadome działanie dowódcy. Analiza zapisów zawartych w „Książce obsługi samolotu” wskazuje, że do takich zaniedbań dochodziło często, a braki nie były uzupełniane. Świadczy to o braku należytego nadzoru nad dokumentacją wyznaczonych do tego służb.

⁴³ Co było realizacją dyspozycji zawartej w ust. 4.

Komisja ustaliła, że doszło do dwukrotnego spotkania Dowódcy Sił Powietrznych z dowódcą samolotu Tu-154M: krótka rozmowa pomiędzy godz. 4:20 a 4:21 przed WPL i po godz. 4:49 w trakcie oczekiwania na przyjazd Prezydenta RP. Z relacji osób bezpośrednio przebywających przy schodach wynika, że nie znały tematu rozmowy.

2) metodyki szkolenia lotniczego personelu latającego

Analiza wyszkolenia załogi samolotu Tu-154M wskazuje, że szkolenie lotnicze na tym typie statku powietrznego było prowadzone nieprawidłowo: nie zachowywano właściwej kolejności ćwiczeń, odpowiedniej rytmiki szkolenia, pomijano niektóre elementy szkolenia i przekraczano terminy ważności uprawnień. Szkolenie prowadzono na podstawie PSzLT-73, który:

- nie odpowiadał współczesnym wymogom stosowanych procedur oraz wyposażenia lotnisk;
- nie zawierał zalecenia wykonywania okresowych szkoleń i treningów na symulatorze lotu;
- nie zawierał żadnych ćwiczeń dotyczących szkolenia pilotów w wykorzystaniu systemów TAWS oraz TCAS, co w połączeniu z brakiem szkolenia symulatorowego mogło powodować luki w szkoleniu z wykorzystania tych urządzeń (szczególnie reakcji na generowane sygnały ostrzegawcze i alarmowe);
- nie zawierał żadnych wytycznych dotyczących szkolenia CRM.

Samolot Tu-154M wyposażony był w urządzenia, których poprawna obsługa wymagała stosowania nowego modelu szkolenia i treningu, a znajomość i umiejętność obsługi decydowała o bezpieczeństwie wykonywanych operacji lotniczych. Bez systemowych rozwiązań obsługi zestawu wysokościomierzy, autopilota, TAWS, TCAS, FMS, lotów w przestrzeni RVSM i stosowania procedur antyhałasowych poziom wiedzy i umiejętności obsługi tych urządzeń przez personel latający był nierówny. W połączeniu z nieskutecznym nadzorem nad szkoleniem lotniczym stanowiło to zagrożenie bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

PSzLT-73 nie zawierał wymagania prowadzenia cyklicznego, okresowego treningu na symulatorach lotu lub innych urządzeniach treningowych, wobec czego konieczne wydaje się opracowanie programu szkolenia w celu uzyskania właściwego, w stosunku do współczesnych wymagań, bezpiecznego przewozu pasażerów, poziomu wyszkolenia (z uwzględnieniem współpracy w wieloosobowej załodze), a także warunków utrzymywania uzyskanych uprawnień.

Niewykonywanie lotów treningowych i kontrolnych, nieaktualniany PSzLT-73 powodowały, że załogi Tu-154M nie spełniały wymagań wyszkolenia i uzyskiwania uprawnień zgodnych z RL-2006.

Po odejściu w ostatnich latach doświadczonych pilotów nastąpił regres procesu szkolenia. Podczas szkolenia nie stosowano właściwej metodyki, następował zanik pożądanych nawyków instruktorskich oraz nie dokonywano poprawnej weryfikacji uprawnień instruktorskich. Komisja na podstawie analizy procesu szkolenia oraz sposobu prowadzenia działalności profilaktycznej ustaliła, że w jednostce nie był prowadzony właściwy nadzór nad szkoleniem załóg samolotów Tu-154. W związku z tym, że Dowódca Sił Powietrznych osobiście nadzorował szkolenie na tym typie SP, osoby odpowiedzialne w pułku za szkolenie lotnicze czuły się częściowo zwolnione z tego obowiązku.

- 3) faktów mających związek ze zdarzeniem lotniczym, dotyczących organizacji lotów i szkolenia lotniczego

RL-2006

Podstawowym dokumentem normującym działalność jednostek lotniczych Sił Zbrojnych RP jaki obowiązywał w czasie wypadku samolotu Tu-154M był „Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP” (RL-2006), wyd. drugie (ze zmianami z 11.12.2008 r.).

Dokument został wprowadzony decyzją⁴⁴ Ministra Obrony Narodowej na podstawie § 2, ust. 14 rozporządzenia⁴⁵ Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w celu dostosowania przepisów obowiązujących w lotnictwie Sił Zbrojnych RP do przepisów określających zasady wykonywania lotów w lotnictwie cywilnym.

W § 1 „Zakres obowiązywania” zawarto następujące zapisy:

ust. 1: „Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006), jest zasadniczym dokumentem normatywnym zawierającym przepisy lotnicze obowiązujące personel lotnictwa wojskowego RP”,

ust. 4: „Personel lotnictwa wojskowego RP obowiązany jest stosować przepisy ruchu lotniczego określone w dokumentach wydanych przez władze lotnictwa cywilnego, wprowadzonych do stosowania w lotnictwie wojskowym w zakresie nieujętych w RL-2006. Pozyskanie i dystrybucja przedmiotowych dokumentów leży w kompetencji dowódców rodzajów Sił Zbrojnych. Przedmiotowe dokumenty muszą być również dostępne w organach służby informacji lotniczej na każdym lotnisku wojskowym”.

Według § 4 „Dokumentacja lotnicza” ust. 10: „Wszystkie szczegółowe dokumenty normujące działalność lotniczą w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

⁴⁴ Decyzja Nr 412/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 13.10.2006 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP”.

⁴⁵ W sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz.U. nr 94, poz. 426).

(regulaminy, instrukcje, programy szkolenia, rozkazy, zarządzenia, poradniki itp.) muszą być zgodne z postanowieniami RL-2006”.

Z cytowanych ustępów wynika, że RL-2006 powinien być zgodny z przepisami cywilnymi w zakresie wspólnego użytkowania przestrzeni powietrznej i stanowić podstawę do opracowania wszystkich dokumentów towarzyszących.

Analiza RL-2006 wykazała, że dokument odnosi się jedynie do zasad ruchu lotniczego, budowania procedur, prowadzenia łączności (Doc 8168, Doc 4444, załączniki 2, 10 i 11 do „Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”, Zbiór informacji powietrznych AIP - wskazywany jest w wielu miejscach jako źródło przepisów), a zupełnie pomija organizację podmiotów wykonujących zadania przewozu lotniczego, szczególnie w załogach wieloosobowych (przepisy EU-OPS1 oraz JAR-FCL-1). Analizując RL-2006 pod kątem stosowania go w 36 splł, należy stwierdzić, że brakuje w nim regulacji bezpiecznego i dobrze zorganizowanego transportu lotniczego.

Poniżej przedstawiono przykłady zapisów, których treść budzi wątpliwości co do możliwości ich stosowania w 36 splł, wykonującym loty na samolotach transportowych w załogach wieloosobowych:

§ 1 ust. 1 – „Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (...), jest zasadniczym dokumentem normatywnym zawierającym przepisy lotnicze obowiązujące personel lotnictwa wojskowego RP”.

W dalszej treści RL brakuje zapisów lub załączników zawierających przepisy obowiązujące personel lotniczy w Siłach Zbrojnych:

§ 8 ust. 5a – „Załogi wojskowych statków powietrznych zobowiązane są stosować procedury łączności określone w załączniku 10 do »Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym«, Doc 4444 – zarządzanie ruchem lotniczym, Podręczniku radiotelefonicznej frazeologii lotniczej (Doc 9432). Procedury łączności dla lotów taktycznych i bojowych określa instrukcja »Zasady prowadzenia korespondencji radiowej w lotach taktycznych oraz bojowych«”.

Nie wymieniono dokumentu „Zasady prowadzenia łączności radiowej w sieciach powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych” - wydanie tymczasowe - Poznań 1999, który w dalszym ciągu obowiązuje (jest stosowany) w Siłach Powietrznych:

§ 14 ust. 4 – „Piloci wykonujący loty na kilku typach statków powietrznych w charakterze dowódców tych statków w celu zachowania ważności dopuszczeń na poszczególnych typach obowiązani są przestrzegać określonych w tabeli 2 przerw w lotach na każdym typie statku powietrznego”.

Stosując powyższy przepis do wieloosobowych załóg samolotów transportowych (dwóch pilotów), należy wskazać na brak odniesienia do pilota, który nie pełni w załodze funkcji dowódcy. W punktach odnoszących się do wykonywania lotów na wielu typach statków powietrznych brakuje ograniczenia ich liczby i wskazania zasad kwalifikacji pilotów do takich lotów. Brakuje opisanych zasad wykonywania lotów na lewym i prawym fotelu załogi wieloosobowej. Przepisy dopuszczają (nie ograniczając) wykonywanie lotów na wielu typach statków powietrznych, na różnych pozycjach w załodze, co może doprowadzić do sytuacji, że jednego dnia pilot wykonuje loty na kilku typach statków powietrznych i na różnych pozycjach w załodze. W kontekście specyficznego treningu i standardu pracy w załodze wieloosobowej brakuje precyzyjnych regulacji w tym zakresie, co poważnie obniża bezpieczeństwo lotów.

Rozwiązania te umożliwiają kolejne punkty RL-2006:

- § 14 ust. 16 – „Lot wykonany w charakterze dowódcy statku powietrznego przedłuża ważność dopuszczeń do wykonywania lotów w charakterze drugiego pilota”.
- § 15 ust. 3 – „Niebędący instruktorem dowódca statku powietrznego z załogą wieloosobową jedną z kontroli podanych w tabeli 3 obowiązany jest wykonać z fotela drugiego pilota”.
- § 23 ust. 16 – „W przypadku załogi wieloosobowej za warunki minimalne dla załogi uznaje się WM dowódcy statku powietrznego”. W RL-2010 ust. 16 brzmi: „W przypadku załogi wieloosobowej, podczas realizacji szkolenia lotniczego, za warunki minimalne dla załogi uznaje się WM dowódcy statku powietrznego”.

Zapis zawarty w tym punkcie wskazuje, że rola drugiego pilota w załodze wieloosobowej samolotów transportowych jest marginalizowana (co jest sprzeczne z zasadami CRM) bez zrozumienia faktu, że załoga jest tak sprawna, jak jej najsłabsze ogniwo. Zapis w RL-2010 w dalszym ciągu nie odnosi się do minimów załogi wieloosobowej w lotach operacyjnych.

- § 14 ust. 5 – „Ważność uprawnień do wykonywania lotów instruktorskich jest zachowana, jeżeli przerwa w wykonaniu dowolnego lotu instruktorskiego nie przekracza 12 miesięcy. W przypadku przerwy dłuższej zezwala się na wykonywanie lotów instruktorskich po uprzednim wykonaniu lotu kontrolnego na dwusterze z fotela instruktora”.

Pojęcie „fotel instruktora” jest nieprecyzyjne. W przypadku szkolenia dowódcy załogi wieloosobowej samolotu transportowego instruktor zajmuje fotel drugiego pilota, a w przypadku szkolenia drugiego pilota - fotel dowódcy.

§ 15 ust. 1 – w tabeli 3 w wierszu dotyczącym pilotów klasy M i 1 zawarto zapis, że poddawani są kontroli w locie raz na 24 miesiące.

Komisja, analizując dokumentację szkoleniową pilotów 36 splt, stwierdziła, że zapis ten umożliwił wykonywanie lotów od momentu zakończenia szkolenia i nadania uprawnień przez 24 miesiące bez żadnej kontroli i lotów treningowych. Zapis wydaje się zbyt liberalny i nie pozwala w sposób właściwy utrwaląc i weryfikować zdobytych nawyków pilotażowych oraz sprawdzać standardu czynności pilotów załóg wieloosobowych lotnictwa transportowego. Taki sposób „honorowania” doświadczonych pilotów mógł znaleźć usprawiedliwienie w przypadku samolotów o prostej konstrukcji, ale stosowany w samolotach wykonujących przewóz lotniczy jest anachronizmem. W cywilnym przewozie lotniczym kontrole muszą być przeprowadzane dwukrotnie w ciągu roku, bez względu na poziom wyszkolenia pilota. W cywilnym lotnictwie ogólnym kontrole takie przeprowadza się raz w roku.

Dodatkowo treści zawarte w tabeli kontroli wg IFR pokazują na niezrozumienie tych przepisów, gdyż nakazują wykonać tylko podejście do lądowania wg IFR, a trasę i strefę już nie wg przepisów IFR. Przelot, elementy standardowego odlotu, przylotu, procedury oczekiwania są bardzo ważne i powinny być również sprawdzane w trakcie kontroli IFR.

§ 27 ust. 6 – „Lot w pozorowanych warunkach braku widoczności jest lotem wykonywanym według IFR”.

Lot IFR jest kojarzony z lotem bez widzialności. Lot w pozorowanych warunkach braku widoczności może być wykonywany z pilotem bezpieczeństwa lub instruktorem wg przepisów VFR. Lot wg przepisów IFR może być wykonywany w warunkach VMC i w żaden sposób nie zmniejsza to skuteczności treningu w takich warunkach.

§ 24 – „Procedury nastawiania wysokościomierzy”.

Procedury nastawiania wysokościomierzy zupełnie pomijają procedury korzystania z wysokościomierzy radiowych i nie wskazują, jak ich używać.

§ 36 ust. 5 – „Na pokładach polskich wojskowych statków powietrznych przeznaczonych do przewozu pasażerów lub ładunku w czasie lotu dodatkowo mogą znajdować się osoby nieokreślone w zadaniu:

- w lotach szkolnych:

- żołnierze - za zgodą organizatora lotów;

- pracownicy wojska w podróżach służbowych - za zgodą organizatora lotów;

- pracownicy wojska w podróżach niesłużbowych;

- osoby cywilne - za zgodą organizatora lotów;

- ładunek - za zgodą organizatora lotów”.

Zdaniem Komisji, w czasie lotów szkolnych na pokładzie samolotu nie powinien się znajdować nikt poza szkolącą się załogą. Wykaz osób przedstawiony powyżej jest zbyt szeroki i rodzaj lotu (szkolny) go nie uzasadnia.

§ 23 ust. 16 – „Podczas podejścia do lądowania pilota obowiązują te WM, których ograniczające działanie wystąpi najwcześniej”.

§ 23 ust. 17 – „Ostateczną decyzję o lądowaniu podejmuje pilot najpóźniej na wysokości określonej w ust. 16, po wykonaniu podejścia do lądowania niezależnie od uzyskanych wcześniej informacji o WA do lądowania”.

§ 19 ust. 24 pkt 4 i 5 wskazują, kiedy dowódca ma obowiązek przerwać zniżanie na prostej do lądowania.

§ 48 – „Loty w strefie niebezpiecznych zjawisk pogody.

1. Niebezpieczne zjawiska pogody (NZIP) to zjawiska, które utrudniają lub uniemożliwiają start, lot i lądowanie statku powietrznego niezależnie od poziomu wyszkolenia pilota i rodzaju statku powietrznego, lub takie, które mogą spowodować zniszczenie (uszkodzenie) statku powietrznego oraz sprzętu znajdującego się na lotnisku.
2. Do NZP zalicza się, między innymi:
 - 1) burzę (w tym burzę pyłową lub piaskową);
 - 2) mgłę;
 - 3) intensywne oblodzenie;
 - 4) silną turbulencję;
 - 5) szkwał;
 - 6) uskok wiatru;
 - 7) trąbę powietrzną;
 - 8) grad;
 - 9) opady zmniejszające widzialność poniżej warunków minimalnych;
 - 10) uniesiony pył lub piasek oraz wichurę pyłową lub piaskową zmniejszające widzialność poniżej warunków minimalnych;
 - 11) zakrycie wierzchołków wzniesień przez chmury (w lotach według VFR).
3. Zabrania się wykonywania lotów w strefie NZP. Gdy w czasie lotu statek powietrzny znajdzie się w strefie niebezpiecznych zjawisk pogody, w których warunki atmosferyczne są na tyle trudne, że dalszy w nich lot ze względu na bezpieczeństwo jest niemożliwy, należy przerwać wykonywanie zadania i w zależności od sytuacji wyjść ze strefy zagrożenia lub lądować na lotnisku własnym albo zapasowym (na śmigłowcach w terenie). O każdej z tych decyzji

dowódca załogi zobowiązany jest meldować organowi, z którym utrzymuje aktualnie łączność”.

Zapisy § 23, § 19 i § 48 mogą budzić wątpliwości interpretacyjne. Lot w warunkach mgły opisany w § 48 ust. 3 nakazuje przerwanie wykonania zadania w sytuacji, gdy dalszy lot ze względu na bezpieczeństwo jest niemożliwy. § 23 ust. 16 pozwala na wykonanie podejścia do lądowania niezależnie od uzyskanych wcześniej informacji o WA do lądowania. Kolejne ustalenia w § 19 nakazują przerwanie zniżania w momencie osiągnięcia WM lub gdy zjawiska pogody nie gwarantują bezpiecznego wykonywania lądowania.

Lot wg przepisów IFR może odbywać się do wysokości określonej jako DA(DH) lub MDA(MDH) wyłącznie wg wskazań przyrządów i występująca mgła w żaden sposób nie obniża poziomu bezpieczeństwa wykonywanego podejścia. Należy tak sformułować wskazane punkty, aby były jednoznaczne.

Przytoczone przykłady zapisów w RL-2006 budzą wątpliwości interpretacyjne Komisji. Nie stanowią jednak kompletnej analizy tego dokumentu. Odnosząc się do specyfiki zadań wykonywanych przez 36 spl, Komisja stwierdziła w RL-2006 brak zapisów dotyczących:

- zasad CRM oraz współpracy w załodze wieloosobowej, co skutkuje brakami w tym zakresie w programach szkolenia oraz dokumentach operacyjnych. Opisanie działań w kabinie wszystkich członków załogi (piloci, nawigator, technik pokładowy) jest koniecznością, gdyż w innym przypadku załoga – poszukująca własnych rozwiązań – narażona jest na duże prawdopodobieństwo popełnienia błędów. Brak standardu nie pozwala również na wprowadzenie właściwych rozwiązań w metodyce szkolenia i latania oraz programie obiektywnej kontroli lotów;
- ograniczenia swobodnego dostępu do kabiny pilotów. Pomijając względy zabezpieczenia antyterrorystycznego, chodzi o zapewnienie spokoju pracy załogi. Jedynym dokumentem regulującym te kwestie była „Instrukcja operacji lotniczych statków powietrznych o statusie HEAD”;
- kategoryzacji lotnisk, co uniemożliwia przygotowanie się do lotu w zależności od kategorii (trudności) lotniska docelowego;
- szczegółowych regulacji w wykonywaniu lotów na wielu typach samolotów. W cywilnym przewozie lotniczym możliwość wykonywania lotów na dwóch typach statków powietrznych jest bardzo dokładnie regulowana. Wyklucza możliwość równoległego wykonywania lotów na wielu typach i pozycjach w załodze;
- kwalifikacji do prowadzenia korespondencji radiowej w języku proceduralnym polskim i angielskim;

- pozostawiania na ziemi przed startem kopii dokumentów potwierdzających wykonanie przeglądu technicznego i wyważenia samolotu.

Lista zagadnień koniecznych do wprowadzenia do RL w części odnoszącej się do przewozu lotniczego nie została wyczerpana. Kwestie te są kompleksowo opisane w przepisach wydanych przez EASA: EU-OPS 1 oraz JAA JAR FCL 1. Najprostszą drogą do osiągnięcia przez lotnictwo Sił Zbrojnych RP standardów w trakcie lotów we wspólnej przestrzeni lotniczej jest przyjęcie tych zapisów w całości, a nie wybiórcze stosowanie regulacji. Z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych przez wszystkie statki powietrzne (nie tylko wojskowe) konieczne jest wymuszenie przez organy państwa standardu, który jest udziałem podmiotów lotnictwa cywilnego.

Dodatkowo należałoby zapewnić skuteczny system kontroli przestrzegania opracowanych przepisów. Jednym z narzędzi służących do tego mogły być loty inspektorskie (wykonywane od 2009 r. na podstawie wytycznych Dowódcy Sił Powietrznych). W nowym RL-2010 w § 40 zapisano:

§ 40 „Loty inspektorskie:

1. Loty inspektorskie może wykonywać personel latający, posiadający licencję pilota klasy pierwszej lub mistrzowskiej, zajmujący stanowiska służbowe oznaczone specjalnością »instruktor-pilot« w jednostkach organizacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
2. W przypadku pozostałego personelu latającego, niespełniającego warunków określonych w ust. 1, na pisemny wniosek zainteresowanego zgodę na wykonywanie lotów inspektorskich (z określeniem terminu jej obowiązywania) może udzielić, odpowiednio:
 - 1) personelowi latającemu Sił Powietrznych i Wojsk Specjalnych – szef szkolenia Sił Powietrznych;
 - 2) personelowi latającemu Wojsk Lądowych – szef Wojsk Aeromobilnych;
 - 3) personelowi latającemu Marynarki Wojennej – szef Lotnictwa Marynarki Wojennej.
3. Szczegółowe zasady realizacji lotów inspektorskich określa dowódca Sił Powietrznych”.

Loty inspektorskie miały być narzędziem dającym możliwość sprawdzania sposobu realizacji przepisów i regulaminów obowiązujących w lotnictwie Sił Zbrojnych RP. Niezbędne do tego jest odpowiednie przygotowanie kadry inspektorskiej, tak aby procedura ta była skuteczna. Treść § 40 nie nawiązuje jednak do jakiegokolwiek skoordynowanego planu inspekcji. W związku z tym zakres i przebieg lotu zależy jedynie od inwencji i wiedzy

inspektora. Komisja nie spotkała się z przykładami wniosków wynikających z takich inspekcji. Może to sugerować, że w wielu przypadkach założenia kontroli nie były spełnione. Prowadzenie inspekcji przez nieprzygotowanych i niezających specyfiki latania w wieloosobowych załogach inspektorów jest nieskuteczne.

Instrukcje i przepisy pracy załogi wieloosobowej

W dokumentacji wojskowej brakuje formalnego wymagania opracowania i stosowania dokumentu odnoszącego się do określenia standardu czynności załogi. Z dokumentów cywilnych wymienionych w RL-2006 jedynie Doc 8168 część I, pkt 1.1 odnosi się do konieczności przygotowania przez operatora podręcznika procedur operacyjnych SOP.

Brak źródłowego dokumentu o zasadach współpracy załogi na samolocie Tu-154M wymagał przeprowadzenia oceny, jakie dokumenty obowiązujące personel lotniczy 36 splt mogą stanowić podstawę do analizy standardu pracy załóg lotniczych.

Zgodnie z informacją Ministra Obrony Narodowej, zawartą w piśmie z dnia 29.06.2010 r., dotyczącą działań rekomendowanych przez komisję Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego, czytamy: „W odniesieniu do zalecenia nr 2 dotyczącego opracowania i wprowadzenia dokumentów typu SOP (Stałe Procedury Operacyjne) należy stwierdzić, że w polskim lotnictwie wojskowym, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie funkcjonują dokumenty tego typu, a procedury organizacji i realizacji zadań w powietrzu ujęte są w następujących dokumentach szkolenia lotniczego⁴⁶:

- Instrukcja Techniki Pilotowania;
- Regulamin Lotów;
- Instrukcja Organizacji Lotów”.

W piśmie dowódcy 36 splt z dnia 4.10.2010 r. zawarto odpowiedzi na pytania Komisji, co do zestawienia dokumentów określających sposób wykonywania czynności przez załogę Tu-154M. Wymieniono następujące dokumenty:

- Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP (RL-2006);
- Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych RP (IOL-2008);
- Stałe procedury operacyjne 36 splt;
- Instrukcja użytkowania w locie samolotu Tu-154;
- Karty kontrolne czynności załogi Tu-154;
- Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD;

⁴⁶ Zdaniem Komisji SOP jest procedurą ściśle operacyjną. Jedyнным dokumentem z przedstawionego powyżej wykazu, mogącym zawierać treści SOP lub cały taki dokument jest „Instrukcja użytkowania w locie” („Instrukcja techniki pilotowania”) odpowiedniego typu statku powietrznego. „Regulamin lotów...” jest dokumentem wiodącym i ogólnym, nieodnoszącym się do poszczególnych typów statków powietrznych. „Instrukcja organizacji lotów...” jest dokumentem opisującym proces szkolenia, a nie szkolenie na konkretnym typie. Taką rolę spełniają programy szkolenia.

- Rozkaz lotu;
- Program szkolenia przejściowego personelu pokładowego 36 splt dotyczący wykonywania czynności w samolocie Tu-154M;
- Instrukcja postępowania personelu pokładowego na samolotach i śmigłowcach 36 splt.

Dodatkowe informacje znajdują się w RL-2006 wyd. II wraz ze zmianami z 28.12.2008 r. Dokument, poza własnymi regulacjami, wprowadza dla załóg polskiego lotnictwa wojskowego obowiązek znajomości i stosowania następujących dokumentów cywilnych (rozdział 2, str. 2-08, ust. 5, 5a, 9):

- Załącznik 2, 10, 11 do „Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”;
- Doc 8168 – operacje statków powietrznych;
- Doc 4444 – zarządzanie ruchem lotniczym;
- AIP Polska – Zbiór informacji lotniczych;
- Doc 9432 Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej.

Komisja stwierdziła, że poza wymienionymi dokumentami w 36 splt stosowano dodatkowo następujące opracowania:

- „Technologia współpracy załogi samolotu Tu-154M”, opracowana przez Stanisława Helińskiego, Warszawa 1989 r., PLL LOT.
- „Instrukcja użytkowania w locie samolotu Tu-154M”, 1994 r., PLL LOT. Dokument z pieczęcią Jednostki Wojskowej, do pakietów oraz numerem 2669 I. Data ostatniej aktualizacji - 7.02.1994 r.

Dokumenty pozyskano w momencie przekazania samolotu Tu-154M z PLL LOT do 36 splt w 1994 r. i stosowano w procesie szkolenia pilotów. Dokumenty nie były aktualizowane po 1994 r. i nie opisywały urządzeń zainstalowanych na Tu-154M w późniejszym czasie.

Dokumentem odnoszącym się do czynności personelu pokładowego 36 splt była „Instrukcja postępowania personelu pokładowego w samolotach i śmigłowcach 36 splt”, wydanie II, Warszawa 2007.

Komisja do oceny standardu pracy załogi wykorzystała następującą dokumentację:

- Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP (RL-2006);
- Instrukcję organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych RP (IOL-2008);
- Instrukcję użytkowania w locie samolotu Tu-154;
- Instrukcję postępowania personelu pokładowego w samolotach i śmigłowcach 36 splt;
- Karty kontrolne czynności załogi Tu-154;
- Instrukcję organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD;
- Rozkaz lotu;

- Program szkolenia przejściowego personelu pokładowego 36 splt dotyczącego wykonywania czynności w samolocie Tu-154M.

„Stałe procedury operacyjne 36 splt” zostały wydane w sierpniu 2010 roku i nie były brane pod uwagę w dalszej analizie.

Karty kontrolne czynności załogi samolotu Tu-154M

Instrukcja użytkowania w locie samolotu Tu-154M w rozdz. 4.8 zawiera opracowane dla trzyosobowej załogi (dwóch pilotów i technika pokładowy) następujące karty kontrolne:

- Przed wypychaniem (4.8.2.0);
- Przed uruchomieniem silników (4.8.2.1);
- Przed wykołowaniem (4.8.2.2);
- Podczas kołowania (4.8.2.3);
- Na starcie wstępnym (4.8.2.4);
- Na starcie wykonawczym (4.8.2.5);
- Przed rozpoczęciem zniżania (4.8.2.6);
- Po ustawieniu ciśnienia (4.8.2.7);
- Przed trzecim zakrętem lub na odległości 25-20 km (4.8.2.8);
- Do przelotu dalszej radiolatarni (4.8.2.9).

W rozdz. 4.8.3 zamieszczono dokładny opis sposobu wykonania kart kontrolnych oraz wymieniono kolejne dwie, jednak nie zamieszczono ich wzoru:

- Na odległości 15 mil do pasa (wymieniona w rozdziale 4.8.3.8 – brak wzoru karty);
- Po lądowaniu (wymieniona w rozdziale 4.8.3.8 – brak wzoru karty).

W 36 splt opracowano następujące karty, dokonując w stosunku do opisanych w instrukcji użytkowania w locie zmiany ich układu:

- Przed wypchnięciem samolotu i rozruchem silników;
- Przed rozpoczęciem kołowania;
- Po rozpoczęciu kołowania;
- Przed drogą startową;
- Na drodze startowej;
- Przed rozpoczęciem zniżania;
- Po osiągnięciu wysokości przejściowej;
- Po wypuszczeniu podwozia i mechanizacji skrzydeł.

Dostosowano je również do powiększonego o nawigatora składu załogi.

Karty opracowane przez 36 splt pomimo innej formy zawierały wszystkie konieczne do sprawdzenia w poszczególnych etapach lotu elementy wymienione w instrukcji użytkowania w locie.

4) wykonywania zaleceń mających związek ze zdarzeniem lotniczym, dotyczących organizacji lotów i szkolenia lotniczego

W ramach profilaktyki po wypadku samolotu CASA C-295M w 36 splt opracowano „Harmonogram działań w Jednostce Wojskowej 2139 po wypadku samolotu CASA C-295 zaistniałej w dniu 23.01.2008 r.” zatwierdzony przez Dowódcę JW 2139 w dniu 18.04.2008 r., który zawierał 18 głównych przedsięwzięć. Do najważniejszych Komisja zaliczyła:

- Wystąpienie o środki w celu przeprowadzenia szkolenia doskonalącego personelu latającego samolotów transportowych z zakresu problematyki szkolenia pilotów liniowych, w tym:
 - CRM (Crew Resource Management);
 - MCC (Multi Crew Coordination);
- Wystąpienie do DSP o wprowadzenie uaktualnionych IUL (ITP) dla poszczególnych typów statków powietrznych w języku polskim z uwzględnieniem obowiązków członków załogi na pokładzie;
- Przeprowadzenie zajęć z personelem latającym na temat:
 - Rodzaje stosowanych podejść wg przyrządów, procedury ustawienia wysokości decyzji i minimalnych wysokości zniżania;
 - Zasady obserwacji przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych w końcowym etapie podejścia do lądowania;
 - Budowa i zasada wykorzystania systemów ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi;
 - Przygotowanie oraz realizacja przelotu – dokumentacja oraz zasady;
 - Zasada wykorzystywania wysokościomierzy;
- Sprawdzenie oraz przeprowadzenie analizy przestrzegania:
 - Metodyki, rytmyki szkolenia lotniczego, prawidłowości nadawania uprawnień oraz aktualności nawyków personelu latającego;
- Sprawowanie nadzoru nad właściwym doбором załóg do lotów operacyjnych, wyszkolonych adekwatnie do prognozowanych warunków atmosferycznych oraz specyfiki realizacji zadań. Opracowanie zasad wyznaczania załóg do lotów dyspozycyjnych – algorytm;
- Opracowanie i wdrożenie systemu doboru załóg do lotów operacyjnych z uwzględnieniem ich specyfiki i stopnia trudności;
- Zweryfikowanie personelu latającego pułku pod względem posiadanych kwalifikacji do wykonywania lotów operacyjnych;
- Udział w opracowywaniu poprawek do programów szkolenia lotniczego dla samolotów Tu-154, Jak-40 w zakresie wykorzystania w praktycznym szkoleniu nowo wprowadzonych procedur podejścia do lądowania z określeniem minimalnych warunków atmosferycznych”.

Zgodnie z meldunkiem nr 2519/08/Fax z dnia **14.10.2008 r.** dowódcy 36 splt, złożonym Szefowi Sztabu – Zastępcy Dowódcy Sił Powietrznych, **wszystkie przedsięwzięcia zawarte w przytoczonym harmonogramie zostały zrealizowane terminowo.** Ponadto, w związku z przydzieleniem dodatkowych środków finansowych, realizowano szkolenie doskonalące personelu latającego w zakresie MCC oraz wykonywania lotów wg procedur IFR IR(A) i IR(H).

Komisja w trakcie analizy harmonogramu zwróciła uwagę na stosunkowo krótkie terminy realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Biorąc pod uwagę duże obciążenie jednostki wylotami dyspozycyjnymi, przeprowadzenie zajęć z całością personelu latającego, bez wyznaczania terminów dodatkowych, było zdaniem Komisji niemożliwe, tym bardziej że nie odciążono jednostki z konieczności realizacji zadań bieżących. W związku z powyższym można sądzić, że nie przeprowadzono zajęć z całym personelem latającym lub przeprowadzono je bardzo pobieżnie.

Ustalenia Komisji wskazują, że podjęte w 36 splt działania w ramach profilaktyki po wypadku samolotu CASA były nieskuteczne.

2. Prowadzenie działalności profilaktycznej w zakresie bezpieczeństwa lotów

W strukturach 36 splt działała dwuosobowa sekcja bezpieczeństwa lotów kierowana przez starszego inspektora bezpieczeństwa lotów - szefa sekcji, któremu podlegał inspektor bezpieczeństwa lotów. Szefowi sekcji podlegało także laboratorium obiektywnej kontroli lotów (OKL). Zgodnie z „Instrukcją bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP” sygn. WLOP 346/2004, rozdz. 2. „Zasady, organizacja i zakres działania służby bezpieczeństwa lotów” § 8, do zadań inspektora bezpieczeństwa lotów w jednostce lotniczej należy m.in.:

- ust. 3 – „Wykrywanie i przewidywanie zagrożeń związanych z wykonywaniem zadań lotniczych, ocena ryzyka i opracowywanie propozycji działań profilaktycznych;
- ust. 6 – Opracowywanie działań profilaktycznych na podstawie wyników badań zdarzeń lotniczych i przedstawianie tych propozycji dowódcy jednostki;
- ust. 7 – Prowadzenie analiz planowanych zadań lotniczych pod względem złożoności oraz możliwości wystąpienia zagrożeń podczas ich wykonywania;
- ust. 10 – Sprawowanie nadzoru nad realizacją zaleceń profilaktycznych dotyczących bezpieczeństwa lotów;
- ust. 16 – Organizowanie badań incydentów lotniczych”.

Z zadań tych wynika, że działalność sekcji powinna mieć podstawowe znaczenie w procesie identyfikacji zagrożeń oraz prowadzeniu skutecznej działalności profilaktycznej, do czego konieczne jest stworzenie mechanizmów i procedur umożliwiających ujawnienie jak największej

liczby zdarzeń lotniczych. Służyć temu powinny zarówno środki techniczne (rejestratory parametrów lotu), jak i raporty załóg lotniczych, personelu technicznego i służb ruchu lotniczego.

„Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP” nie wskazuje źródeł pozyskiwania informacji o zdarzeniach lotniczych. Brakuje procedur związanych z analizą rejestratorów parametrów lotu. Nie ma również zaleceń wprowadzenia systemu raportowania o zdarzeniach lotniczych. Analiza wykonanych lotów jedynie z zapisów rejestratorów lotu jest niewystarczająca w sytuacji, gdy urządzeń tych nie mają wszystkie statki powietrzne pułku. Identyfikowanie zagrożeń wymaga włączenia do tego systemu załóg lotniczych, które zgłaszając problemy występujące podczas wykonywanych operacji lotniczych, uzupełniałyby dane o nieprawidłowościach.

W 36 spłt działalność sekcji bezpieczeństwa lotów ukierunkowana była na wykrywanie przekroczeń parametrów eksploatacyjnych statków powietrznych. Nie prowadzono analizy standardu wykonywanych lotów głównie z powodu niezajomości specyfiki wykonywania lotów na samolotach (zwłaszcza Tu-154M) przez starszego inspektora bezpieczeństwa lotów, jego zastępcę, dowódcę jednostki, zastępcę dowódcy jednostki i szefa szkolenia jednostki - żadna z tych osób nie wykonywała lotów na tym typie samolotu. Starszy inspektor bezpieczeństwa lotów nie korzystał z wiedzy pozostałych członków zespołu bezpieczeństwa lotów (ZBL) do analizy materiałów OKL, co miało wpływ na bardzo pobieżną analizę lotów zapisanych na rejestratorach pokładowych Tu-154M.

Przykładem braku właściwej analizy materiałów OKL może być nieokreślenie przyczyn bardzo częstego występowania przypadków zadziałania urządzenia TAWS w trakcie podejść do lądowania (generowanie sygnałów ostrzegawczych informujących załogę o nieprawidłowym profilu podejścia i odejścia od lotniska), co skutkowało nieopracowywaniem zaleceń profilaktycznych dla lotów szkolnych, kontroli techniki pilotowania i doskonalących szkoleń teoretycznych. Komisja po zapoznaniu się z „Dziennikiem rejestracji danych z odczytu i analizy materiałów OKL Tu-154” stwierdziła, że od 2008 r. do dnia wypadku odnotowano aż 125 przypadków wygenerowania sygnałów ostrzegawczych przez system TAWS, w większości przy wykonywaniu podejść precyzyjnych na dobrze oprzyrządowane lotniska komunikacyjne. Podczas analizy materiałów OKL nie wpisywano przyczyn mających wpływ na zadziałanie systemu TAWS. Tylko w kilkunastu przypadkach wpisano, że przyczyną generowania sygnałów ostrzegawczych przez TAWS było wykonywanie podejścia do lądowania bez pomocy radionawigacyjnych (np. lądowanie w Czadzie 06.09.2008 r.) lub wykonywanie podejścia z widzialnością bez wykorzystania systemu ILS (lądowanie w Gdańsku 17.12.2008 r.).

Może to świadczyć, że **załogi nie znały zasad prawidłowej eksploatacji urządzenia TAWS**. Doprowadziło to do wyrobienia nieprawidłowego nawyku **ignorowania generowanych przez system TAWS ostrzeżeń**. Komisja stwierdziła, że tylko jeden przypadek wygenerowania przez TAWS sygnału o niebezpiecznym zbliżaniu się do ziemi został zakwalifikowany przez starszego inspektora bezpieczeństwa lotów jako incydent lotniczy - dwa takie sygnały wystąpiły podczas wznoszenia oraz jeden w trakcie zniżania na lotnisku w Kabulu w dniu 20.04.2008 r.

Monitorowanie lotów na samolotach Jak-40, na których zamontowane są tylko rejestratory katastroficzne, było praktycznie niemożliwe, gdyż tylko przy lotach o statusie HEAD, po wykonaniu oblotów komisyjnych, demontowano rejestrator katastroficzny i dokonywano analizy parametrów technicznych i pilotażowych. Taka sytuacja przy braku obowiązku raportowania zdarzeń przez załogi miała wpływ na niewykrywanie odstępstw od ustalonych standardów wykonywania lotu na tym typie statku powietrznego.

Nie było też możliwości monitorowania lotów śmigłowca Bell, który nie miał pokładowego rejestratora lotów. Pomimo iż było to niezgodne z § 11 ust. 19 „Instrukcji HEAD”, śmigłowiec ten był wykorzystywany do wykonywania lotów o statusie HEAD. Według ustaleń Komisji, starszy inspektor bezpieczeństwa lotów wielokrotnie zgłaszał potrzebę zamontowania rejestratora parametrów lotu na tym śmigłowcu, lecz wniosek nie został zrealizowany.

Zdaniem Komisji, konieczne jest zamontowanie na statkach powietrznych eksploatowanych przez 36 splt, wszędzie tam, gdzie jest to technicznie możliwe, urządzeń do rejestracji parametrów lotu. Dodatkowo niezbędne jest wprowadzenie powszechnie obowiązującego systemu dobrowolnego i anonimowego zgłaszania przez personel lotniczy i operacyjny własnych błędów⁴⁷, nieprawidłowości oraz odchyień od ustalonych standardów. Wprowadzenie takiego systemu ma na celu odpowiednio wczesną identyfikację zagrożeń przy zapewnieniu anonimowości zgłaszającego, a tym samym podniesienie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Ocena nadzoru nad szkoleniem lotniczym w 36 splt

Za szkolenie teoretyczne i praktyczne w 36 splt odpowiedzialne były, poprzez przypisanie szczegółowych obowiązków, następujące osoby funkcyjne: szef szkolenia, dowódcy eskadr i dowódca zespołu lotniczego. Dodatkowo w pułku funkcjonował powołany przez dowódcę 36 splt zespół do nadzoru nad metodycznym i rytmicznym przebiegiem szkolenia lotniczego.

Zgodnie z zakresem odpowiedzialności, za szkolenie praktyczne w powietrzu odpowiadali dowódcy eskadr oraz dowódca zespołu lotniczego, natomiast szef szkolenia odpowiadał za proces szkolenia teoretycznego oraz za nadzór nad realizacją planu szkolenia lotniczego.

⁴⁷ Żaden z dokumentów normujących stosowanych w lotnictwie Sił Zbrojnych RP nie nakazuje wprowadzenia takiego systemu.

W jednostce był powołany przez dowódcę 9-osobowy zespół⁴⁸ do nadzoru nad metodycznym i rytmicznym przebiegiem szkolenia lotniczego. W skład zespołu, któremu przewodniczył zastępca dowódcy pułku, wchodził m.in.: szef szkolenia, dowódcy eskadr i starszy inspektor bezpieczeństwa lotów. Po zakończeniu każdego kwartału zespół miał przeprowadzić analizę szkolenia lotniczego i przedstawić wnioski dowódcy jednostki. Z ustaleń Komisji wynika, że zespół ten zbierał się nieregularnie. W roku 2009 odbyło się tylko jedno spotkanie, a opracowane wnioski były lakoniczne i niewiele wносиły do modyfikacji procesu szkolenia lotniczego. W 2010 r. do momentu wypadku zespół się nie spotkał.

W czerwcu 2009 r. w 36 splt został powołany zespół lotniczy na samolotach Tu-154M. Wprowadzone zmiany miały na celu przede wszystkim podniesienie etatów dla oficerów wchodzących w skład zespołu, natomiast nie usprawniły procesów związanych z organizacją i nadzorem nad szkoleniem i treningiem załóg samolotów Tu-154M. Zadania zespołu lotniczego były powieleniem zadań przypisanych dowódcy eskadry lotniczej (samolotów), co ograniczyło odpowiedzialność⁴⁹ dowódcy eskadry za nadzór nad szkoleniem praktycznym na samolotach Tu-154M.

Specyfika działań jednostki oraz jej lokalizacja (bazowanie na największym lotnisku cywilnym w Polsce⁵⁰) spowodowały, że jako obowiązujący model organizacji szkolenia lotniczego przyjęto realizację lotów „na rozkaz” (bez planowej tabeli lotów). Loty szkoleniowe wykonywano na wcześniej zamówionych lotniskach wojskowych, na których pilotem operacyjnym lotów był szkolący instruktor, a kierowanie i zabezpieczenie lotów realizowały służby dyżurne danego lotniska. Przy takim sposobie realizacji szkolenia lotniczego pion szkolenia zrezygnował z prowadzenia w jednostce książki podsumowań wyników omówień organizacyjno-specjalistycznych lotów⁵¹. Zgodnie z wytycznymi dowódcy jednostki ustalono, że omawianie wyników szkolenia odbywać się będzie w cyklu:

- miesięcznym - na szczeblu pułku oraz każdorazowo wg potrzeb;
- tygodniowym - na szczeblu eskadr lotniczych, a uwagi z omówienia będą zamieszczane w ZIB (Zbiór informacji bieżących).

⁴⁸ Powoływany corocznie, w roku 2010 r. zgodnie z rozkazem szkoleniowym dowódcy jednostki nr 2 z dnia 04.01.2010 r.

⁴⁹ Komisja ustaliła, że szefowie szkolenia wiedzieli, iż piloci z samolotów Tu-154M nie wykonują, niezgodnie z RL-2006, KTP w strefie, a nawigatorzy - kontroli nawigowania na tym typie statku powietrznego. Tłumaczono, że postępowano tak w pułku jeszcze przed objęciem przez nich stanowisk szefa szkolenia.

⁵⁰ Zarządzający lotniskiem EPWA nie zezwala na wykonywanie na nim lotów szkolnych.

⁵¹ Wymóg prowadzenia tej książki był zawarty w IOL-2008 r., rozdz. 4. Dokumentacja § 34, Dokumentacja organizacji lotów i szkolenia lotniczego pkt 1 ust. 11.

W wytycznych⁵² dowódcy 36 splt z dnia 15.01.2008 r. „W sprawie organizacji lotów dyspozycyjnych, szkolnych i treningowych w 36 splt”, rozdz. III. „Podsumowanie organizacji lotów i szkolenia lotniczego” pkt 5 zapisano:

„Na podsumowania przygotowywać niezbędne informacje oraz dokumentację zrealizowanych lotów, w tym:

- dokumentację wykonanych lotów – dziennik zadań i książkę ewidencji zadań (odpowiedzialny szef szkolenia);
- karty ocen wykonanych zadań (odpowiedzialny pilot szkolący);
- materiały OKL (odpowiedzialny starszy inspektor BL);
- spostrzeżenia i uwagi personelu latającego, innych biorących udział w podsumowaniu, dotyczącego przebiegu i organizacji lotów;
- pkt 6. Wnioski z podsumowania dotyczącego organizacji lotów i szkolenia lotniczego w postaci wytycznych i zaleceń zamieszczać w zbiorze informacji bieżących”.

Komisja ustaliła, że w trakcie omówień w niewielkim stopniu wykorzystywano materiały OKL, gdyż w dokumentach normatywnych nie zawarto szczegółowych wytycznych dotyczących tej kwestii, natomiast pion szkolenia nie wprowadził dodatkowych zaleceń uściślających zagadnienie.

Po przeprowadzonych modernizacjach samolotu Tu-154M, w 36 splt nie wprowadzono do programu szkolenia poprawek uwzględniających wykorzystanie nowo zabudowanych urządzeń. Ze względu na niewykonywanie na samolotach Tu-154M lotów szkolnych i treningowych ukierunkowanych na ujednoczenie wykorzystania nowo zabudowanych urządzeń, w każdym locie obowiązywały standardy wypracowane indywidualnie przez poszczególnych członków załogi. Skutkowało to słabą znajomością zasad eksploatacji tych urządzeń w powietrzu przez personel latający oraz brakiem jednolitych procedur ich wykorzystania. Taka sytuacja utrudniała również komórce OKL ocenę zapisów zawartych w pokładowym rejestratorze parametrów lotu pod kątem identyfikacji odstępstw od standardu wykonywania operacji lotniczych.

Na podstawie analizy procesu szkolenia i treningu oraz sposobu prowadzenia działalności profilaktycznej można stwierdzić, że ze strony kadry kierowniczej jednostki i osób odpowiedzialnych nadzór nad szkoleniem załóg samolotów Tu-154M, w tym nad metodyką szkolenia oraz podtrzymywaniem nawyków pilotażowych i weryfikacją uprawnień instruktorów,

⁵² Opracowane przez pion szkolenia i zatwierdzone przez dowódcę jednostki wytyczne były zgodne z przepisami zawartymi w IOL-2008.

był niewystarczający⁵³. Zdaniem Komisji, było to konsekwencją zmian kadrowych, jakie nastąpiły w 2008 r. po odejściu doświadczonych pilotów i instruktorów. Zlecana duża liczba lotów, prestiż latania na samolotach Tu-154M oraz związane z tym korzyści finansowe stworzyły sytuację, w której dowództwo eskadry samolotowej i zespołu lotniczego było zainteresowane wyłącznie wykonywaniem dużego nalotu dyspozycyjnego zagranicznego, marginalnie traktując bieżące szkolenie lotnicze. Dodatkowo w jednostce odczuwało się presję wywieraną przez Dowództwo Sił Powietrznych⁵⁴, znacznie wykraczającą poza zapisany w dokumentach nadzór nad działalnością pułku, na szybkie wyszkolenie⁵⁵ załóg na samolotach Tu-154M. W związku z tym, że Dowódca Sił Powietrznych osobiście nadzorował szkolenie na tym typie SP, osoby odpowiedzialne w pułku za szkolenie lotnicze czuły się częściowo zwolnione z tego obowiązku.

Dodatkowe czynniki utrudniające prawidłowy nadzór nad działalnością szkoleniową w 36 splt:

- ze względu na system pracy (bardzo duża dyspozycyjność większości personelu latającego i technicznego) w jednostce nie było możliwości zorganizowania zintegrowanych szkoleń dla personelu latającego i technicznego;
- struktura pułku nie była dostosowana do równoległej realizacji szkolenia lotniczego i lotów dyspozycyjnych. Te same osoby były instruktorami, pilotami realizującymi zadania dyspozycyjne i kadrą kierowniczą w eskadrach. Szczególnie odczuwalne stało się to od 2008 r. w związku z odejściem doświadczonych pilotów i instruktorów;
- dowództwo pułku miało problemy z obsadą kluczowych stanowisk w eskadrze samolotowej ze względu na brak kandydatów na kolejne wyższe dowódcze i specjalistyczne stanowiska. Większość z nich skończyła edukację w wojsku na etapie szkoły oficerskiej w Dęblinie, nie licząc krótkotrwałych szkoleń na inne typy statków powietrznych lub kursów językowych. Doświadczenie lotnicze bez wyszkolenia w zakresie zarządzania skutkowało brakiem umiejętności prawidłowego dowodzenia;
- zlikwidowanie w jednostce sekcji nawigacji spowodowało brak (zwłaszcza w pionie szkolenia) doświadczonych nawigatorów, co przełożyło się na brak nadzoru nad szkoleniem nawigatorskim.

⁵³ Przykładem tego było wyznaczenie dowódcy statku powietrznego nieposiadającego uprawnień instruktorskich do szkolenia drugiego pilota na Tu-154M (dowódca SP i II pilot zginęli w wypadku). Ten błąd szkoleniowy został na szczęście dostrzeżony przez przełożonych i szkolenie zostało przerwane.

⁵⁴ Potwierdzeniem tej tezy był osobisty nadzór Dowódcy Sił Powietrznych nad indywidualnymi grafikami szkolonych pilotów.

⁵⁵ Szkolenie w trudnych WA odbywało się często w zwykłych WA.

Według ustaleń Komisji, 36 splt występował kilkakrotnie do przełożonych z wnioskami o zmiany w metodyce szkolenia:

- wniosek do DSP w zamiarze szkoleniowym dowódcy pułku na 2009 r. o umożliwienie szkolenia symulatorowego dla pilotów wykonujących loty na Tu-154M;
- wystąpienie do DSP w połowie 2009 r. z propozycją wprowadzenia zmian w systemie szkolenia lotniczego;
- prośba do Szefa Oddziału Lotnictwa Transportowego DSP w 2009 r. o stworzenie mieszanej grupy (oficerowie z pułku i DSP) do opracowywania nowego programu mającego zastąpić PszLT-73.

Na ww. wnioski jednostka nie otrzymała odpowiedzi.

Zdaniem Komisji, powyższa analiza wyszkolenia załogi samolotu Tu-154M wskazuje, że nadzór nad prowadzeniem szkolenia lotniczego w 36 splt, zarówno przez powołane do tego komórki wewnątrz pułku, jak i DSP w zasadzie nie istniał. Doprowadziło to do ignorowania wskazówek metodycznych na każdym etapie szkolenia i drastycznego pogorszenia poziomu wyszkolenia tych załóg.

Ocena działalności kontrolnej prowadzonej w jednostce

Komisja, oceniając prowadzenie działalności profilaktycznej w zakresie bezpieczeństwa lotów, dokonała także analizy wyników przeprowadzonych kontroli w jednostce i zwróciła szczególną uwagę na wykryte nieprawidłowości i zalecenia profilaktyczne. Analizie poddano kontrole od 2004 r. do dnia wypadku. W tym czasie w jednostce przeprowadzono 4 kontrole problemowe oraz kilka nadzorów służbowych.

Kontrola przeprowadzona w dniach 29.01-18.02.2004 r. przez Departament Kontroli MON wykazała, że jednostka realizując główne zadanie polegające na zabezpieczeniu transportu lotniczego dla najważniejszych dysponentów VIP i instytucji centralnych, zobligowana jest do działalności w systemie ciągłym 7 dni w tygodniu, co utrudniało organizację pracy bieżącej. Powodowało to konieczność zmiany realizacji większości zadań szkoleniowych z formy wykładu na samokształcenie. **Stwierdzono, że planowanie i realizacja przedsięwzięć była w większości fikcyjna, a szkolenie lotnicze prowadzone było niezgodnie z obowiązującymi przepisami.** Brakowało bezpośredniego nadzoru nad szkoleniem lotniczym ze strony organizatora lotów (bieżącej weryfikacji przez oficerów dowództwa pułku), ponieważ przyjęty model szkolenia lotniczego był niezgodny z obowiązującymi wówczas dokumentami normatywnymi. Polegał on na wykonywaniu lotów szkolnych na obcych lotniskach, gdzie organizatorem lotów był szkolący instruktor, a kierowanie lotami odbywało się przez organy służb ruchu lotniczego lotnisk, na których realizowano loty. Przyjęty wówczas sposób realizacji szkolenia lotniczego był z racji specyfiki jednostki jedynym możliwym do realizacji.

Kontrola wykazała również nieprawidłowości na etapie omawiania wyników szkolenia. Jedno z zaleceń nakazywało podjąć działania zmierzające do umożliwienia treningu pilotów na trenażerach i symulatorach odpowiednich do pilotowanych przez nich statków powietrznych.

Stwierdzono przydzielenie przez WLOP niskiego nalotu szkoleniowego i do treningu ciągłego. Wynosił on tylko 15 godz. na jednego pilota na wszystkich typach statków powietrznych. W związku z tym po analizie możliwości szkolenia i treningu dowódca pułku podjął decyzję o realizacji ćwiczeń i treningu ciągłego oraz niektórych lotów szkolnych (loty trasowe) w ramach wykonywania lotów operacyjnych z wyjątkiem lotów „Ważny”.

W dniach 21-25.03.2005 r. kontrolę z badań stanu technicznego statków powietrznych i systemu eksploatacji sprzętu lotniczego przeprowadziło Laboratorium Kontroli Sprzętu Lotniczego (LKSL). Główne uwagi dotyczyły:

- rozbieżności w ewidencji zdarzeń pomiędzy sekcją bezpieczeństwa lotów a SIL;
- nieopracowania na szczeblu pułku harmonogramu szkolenia specjalistycznego z tematów obejmujących eksploatację techniki lotniczej dla personelu latającego oraz grupy obsługi technicznej, co skutkowało przypadkowym doбором tematów i niesystematycznością ich przeprowadzania;
- bardzo niskiej frekwencji (w granicach 40%) na zajęciach z przedsięwzięć profilaktycznych nakazanych telegramami wyższych przełożonych;
- niewykonywania przez dowódców kluczy przeglądów statków powietrznych przed i po zakończeniu obsługiwanego rocznego;
- niewłaściwego obiegu informacji o zaistniałych zdarzeniach lotniczych.

Największe nieprawidłowości stwierdzono w procesie szkolenia specjalistycznego personelu latającego i SIL, które doprowadzały do obniżenia poziomu wyszkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej i praktycznej. Wysoko oceniono rzetelność i wiarygodność komórki OKL.

Kolejne dwie kontrole problemowe z zakresu bezpieczeństwa lotów przeprowadził Oddział Bezpieczeństwa Lotów DSP. Pierwsza z nich została przeprowadzona w dn. 15-16.12.2005 r., a druga 13-14.12.2007 r.

Główne uwagi z przeprowadzonych kontroli dotyczyły:

- niedostosowania się do wszystkich zaleceń pokontrolnych;
- swobodnej kwalifikacji przez KBI zdarzeń zaistniałych podczas lotu;
- niewłaściwej interpretacji wpływu usterek na bezpieczeństwo lotu;
- fikcyjnego prowadzenia zajęć ze szkolenia naziemnego (wpisywano tematy zajęć oraz daty ich przeprowadzania bez poświadczania uczestnictwa);
- braku uwag w książce podsumowania wyników szkolenia lotniczego;
- nieaktualnej dokumentacji dotyczącej eksploatacji użytkowanych statków powietrznych;

- niewłaściwego prowadzenia książki podsumowania szkolenia lotniczego;
- braku analizy stanu bezpieczeństwa za dany kwartał;
- niewłaściwego przechowywania i archiwizowania materiałów OKL.

W wymienionych kontrolach nie stwierdzono uwag dotyczących szkolenia lotniczego na samolotach Tu-154, pomimo iż w trakcie drugiej kontroli sprawdzano dokumentację szkolenia lotniczego.

Kontrola kompleksowa pod kątem bezpieczeństwa lotów przeprowadzona była w dniach 31.03-04.04.2008 r. przez Inspektorat MON ds. Bezpieczeństwa Lotów. W ramach kontroli najbardziej znaczące niedociągnięcia stwierdzono w działalności sekcji bezpieczeństwa lotów. Najniżej oceniono następujące tematy (ocena dostateczna):

- opracowywanie i wdrażanie własnej profilaktyki;
- ewidencję telegramów, rozkazów i zarządzeń po zdarzeniach lotniczych dotyczących bezpieczeństwa lotów;
- realizację zamierzeń ujętych w rocznych planach pracy ZBL (Zespołu Bezpieczeństwa Lotów);
- terminowość posiedzeń ZBL, ich tematykę, działalność profilaktyczną i kontrolną członków zespołu;
- ewidencję zdarzeń lotniczych;
- meteorologiczne zabezpieczenie lotów.

Stwierdzono przypadki niepodjęcia badania zdarzeń lotniczych, które powinny być zakwalifikowane jako incydenty. Zauważono brak przepływu informacji pomiędzy SIL, laboratorium OKL, i starszym inspektorem bezpieczeństwa lotów. Zespół kontrolujący nie stwierdził incydentów lotniczych wynikłych z błędów w technice pilotowania oraz niewłaściwej eksploatacji statków powietrznych. W trakcie kontroli bardzo wysoko oceniono (ocena b. dobrze) przestrzeganie metodyki na etapie szkolenia i treningu ciągłego, ciągłości nawyków, nadawania uprawnień i ich zasadności (**kontrolowano wyłącznie szkolenie na samolotach An-28**). Ogólnie przedmiot szkolenia lotniczego oceniono na 4,5. Wysoką ocenę otrzymał również zespół OKL za wykorzystywanie środków OKL do oceny szkolenia lotniczego oraz za wnioski i przedsięwzięcia profilaktyczne wynikające z analizy OKL. Oceny te nie odzwierciedlały faktycznego stanu kontrolowanych zagadnień w przekroju wszystkich typów statków powietrznych eksploatowanych w jednostce, ponieważ zespół kontrolujący skupił się wyłącznie na dogłębnej ocenie szkolenia lotniczego na samolotach An-28.

We wnioskach końcowych zespół kontrolujący zalecił dowódcy jednostki między innymi wystąpić do przełożonych o wprowadzenie zmian i aktualizację użytkowanych instrukcji oraz pełniejsze wykorzystanie rejestratorów eksploatacyjnych podczas analizy wykonanych zadań

lotniczych. W zaleceniach nie zawarto uwag związanych z realizacją szkolenia lotniczego na samolotach Tu-154, ponieważ w harmonogramie tej kontroli nie uwzględniono tych zagadnień.

Po raz pierwszy w omawianym okresie niedociągnięcia w ramach nadzoru służbowego stwierdzili i udokumentowali w notatce służbowej oficerowie z Szefostwa Techniki Lotniczej IWsp. SZ. W dniach 07-08.04.2008 r. po dokonaniu oceny stanu technicznego i systemu eksploatacji sprzętu lotniczego zalecili między innymi (podobne zalecenia nasuwają się przy badanym wypadku):

- zintensyfikowanie szkolenia techników pokładowych samolotów Tu-154 do osiągnięcia poziomu samodzielnego wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego przez co najmniej 4 techników;
- ograniczyć wykonywanie lotów przez Szefa Sekcji Techniki Lotniczej do niezbędnego minimum wynikającego z jego obowiązków;
- przeprowadzić z podległym personelem służby inżynieryjno-lotniczej zajęcia na temat „Zasady prowadzenia dokumentacji pokładowej statków powietrznych”.

W dniu 07.01.2009 r. kontrola, w ramach nadzoru służbowego, Szefostwa Wojsk Lotniczych DSP pod przewodnictwem Szefa Wojsk Lotniczych – Zastępcę Szefa Szkolenia, miała na celu:

- sprawdzenie dokumentacji do szkolenia lotniczego;
- sprawdzenie dokumentacji osobistej kierowniczej kadry 36 splt;
- indywidualne roczne plany szkolenia i treningu w powietrzu oraz urządzeniach treningowych i symulatorach.

W książce kontroli jednostki w zaleceniach i uwagach Szef Wojsk Lotniczych dokonał następującego wpisu „**Zalecenia i uwagi przekazano na bieżąco**”.

W dniu 15.10.2009 r. kontrolę problemową z zakresu bezpieczeństwa lotów przeprowadził Szef Oddziału Bezpieczeństwa Lotów Sił Powietrznych, której celem było:

- sprawdzenie realizacji zaleceń profilaktycznych;
- ocena dokumentacji planistyczno – ewidencyjnej szkolenia lotniczego;
- ocena stanu dokumentacji starszego inspektora bezpieczeństwa lotów;
- ocena działalności starszego inspektora bezpieczeństwa lotów.

Również nie stwierdzono poważniejszych niedociągnięć, o czym świadczy wpis w książce kontroli jednostki „**Drobne uwagi przekazano podczas omówienia wyników kontroli z kierowniczą kadrą pułku**”.

Trzy miesiące przed wypadkiem w dniu 06.01.2010 r. nadzór służbowy przeprowadziło Szefostwo Wojsk Lotniczych DSP pod przewodnictwem Szefa Oddziału Programowania Procedur Lotniczych DSP. W ramach nadzoru sprawdzono dokumentację szkoleniową na

2010 r., w której nie stwierdzono poważniejszych niedociągnięć. W książce kontroli jednostki przewodniczący zespołu dokonał wpisu: „zalecenia i uwagi zostały zrealizowane na bieżąco”.

Wnioski z analizy przeprowadzonych kontroli w jednostce

- a) W analizowanym okresie w ramach przeprowadzonych kontroli i nadzorów służbowych nie stwierdzono nieprawidłowości w szkoleniu na samolotach Tu-154;
- b) W trakcie przeprowadzanych nadzorów służbowych od 2009 r. do dnia wypadku nie wykryto żadnych nieprawidłowości w szkoleniu lotniczym oraz w dokumentacji lotniczej. Stwierdzano jedynie drobne uwagi przekazywane kontrolowanym na bieżąco.
- c) Kontrole problemowe nie były ukierunkowane na priorytetowy typ statku powietrznego samolot Tu-154 przeznaczony do przewozu najważniejszych osób w państwie.
- d) Powtarzające się podobne zalecenia profilaktyczne po kolejnych kontrolach świadczą, że wdrażanie profilaktyki stało na niskim poziomie (dotyczy to przede wszystkim działalności szkoleniowej i bezpieczeństwa lotów).
- e) W analizowanym okresie nie przeprowadzono kontroli ukierunkowanej wyłącznie na szkolenie lotnicze, organizację lotów i nadawanie uprawnień personelowi latającemu.
- f) Wyciągnięcie odpowiednich wniosków z kontroli przeprowadzonej przez Departament MON w 2004 r. mogło zdecydowanie poprawić funkcjonowanie jednostki w następnych latach. Kontrola ta wykazała, że specyfika zadań wykonywanych przez tę jednostkę wymaga szczególnego nadzoru nad szkoleniem lotniczym – tego elementu zabrakło do dnia wypadku.

Większość nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie badania wypadku samolotu Tu-154M była łatwa do wychwycenia przez każdą z kontroli, co powinno skutkować natychmiastowym wdrożeniem akcji korygującej oraz sprawdzeniem realizacji zaleceń profilaktycznych. W ocenie Komisji wyniki omówionych kontroli wskazują na nieskuteczny nadzór nad działalnością operacyjną i szkoleniową w 36 splt.

3. Stwierdzone naruszenia przepisów w organizacji lotów i szkoleniu lotniczym

W zakresie organizacji lotów stwierdzono następujące naruszenia przepisów:

- 1) Przygotowanie organizacyjne lotów w dniu 7 i 10.04.2010 r.:
 - a) Kancelaria Prezydenta RP, składając do Koordynatora zapotrzebowanie na lot statku powietrznego o statusie HEAD w dniu 10.04.2010 r., niezgodnie z § 2 ust. 2 „Instrukcji HEAD” przesłała kopię zapotrzebowania do DSP, 36 splt i BOR.
 - b) Koordynator nie złożył zamówienia na specjalny transport lotniczy w dniu 10.04.2010 r. do DSP, 36 splt i BOR, co jest niezgodne z § 2 ust. 3 pkt 1 i 2 „Instrukcji HEAD”.

- c) Zapotrzebowanie Kancelarii Prezesa RM na loty w dniu 7.04.2010 r. nie zawierało informacji dotyczącej planowanej liczby pasażerów oraz ilości i rodzaju przewożonych ładunków, co jest niezgodne z § 2 ust. 5 pkt 5 i 6 „Instrukcji HEAD”.
- d) Zapotrzebowanie Kancelarii Prezydenta RP na loty w dniu 10.04.2010 r. nie zawierało informacji dotyczącej planowanej liczby pasażerów oraz ilości i rodzaju przewożonych ładunków co jest niezgodne z § 2 ust. 5 pkt 5 i 6 „Instrukcji HEAD”.
- e) Zapotrzebowanie na loty w dniu 7.04.2010 r. zostało złożone 6 dni roboczych przed planowaną wizytą zamiast 14 wymaganych w „Instrukcji HEAD”, co jest niezgodne z § 2 ust. 4 pkt 2 „Instrukcji HEAD”.
- f) *Claris* wystosowany z 36 splł na lot 7.04.2010 r. nie zawierał wystąpienia o zapewnienie „liderów” na pokładach samolotów, co jest sprzeczne z zasadami określonymi w AIP FR § 3.10 GEN 1.2-9 AIP FR, a tym samym narusza § 6 ust. 1 pkt 2 „Instrukcji HEAD”.
- g) 36 splł wystąpił 31.03.2010 r. do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego RP, a za jego pośrednictwem do Ambasady RP w Moskwie z prośbą o anulowanie zamówienia „liderów” na rejsy zaplanowane na 7 i 10.04.2010 r., co jest sprzeczne z zasadami określonymi w AIP FR § 3.10 GEN 1.2-9 AIP FR, a tym samym narusza § 6 ust. 1 pkt 2 „Instrukcji HEAD”.
- h) Zgłoszona na loty w dniach 7 i 10.04. liczba pasażerów samolotu Tu-154M przewyższała dopuszczalną liczbę miejsc pasażerskich, co spowodowało wykonanie niezgodnionej z producentem zmiany konfiguracji samolotu z 90 na 100 miejsc pasażerskich.

2) Przygotowanie i realizacja lotów:

- a) Wyznaczenie lotniska WITEBSK jako lotniska zapasowego pomimo zawartej w AIP FR i WNP („Aeronautical Information Publication Russian Federation and Countries of The Commonwealth of Independent States”) informacji, że lotnisko to jest otwarte tylko w ciągu dnia i tylko w dni robocze, wskazuje, że AIP FR nie było dokumentem wykorzystanym w fazie organizacji lotu do SMOLEŃSKA na dzień 10.04.2010 r., co narusza § 6 ust. 1 pkt 2 „Instrukcji HEAD” oraz w zakresie obowiązków Starszego Dyżurnego Operacyjnego COP § 4 ust. 2 pkt. 3 „Instrukcji HEAD”.
- b) Zaakceptowanie przez dowódcę samolotu Tu-154M (oraz niezwrócenie na ten fakt uwagi przez Starszego Dyżurnego Operacyjnego COP, co narusza zapis § 4 ust. 2 pkt 4 „Instrukcji HEAD”) nieaktualnej prognozy TAF dla lotniska WITEBSK.
- c) naruszenie zasad określonych w § 8 „Zasady ogólne” ust. 6-9 „Instrukcji HEAD”. Wyznaczona do lotu 10.04.2010 r. załoga samolotu Tu-154M nie miała aktualnych kontroli techniki pilotowania: dowódca i drugi pilot w locie do strefy, a nawigator – kontroli nawigowania na samolocie Tu-154M.

- d) Wykonanie oblotu komisyjnego dla innego samolotu niż wyszczególniony w *clarisie* samolot zapasowy dla lotu HEAD w dniu 7.04.2010 r., co było naruszeniem warunków zawartych w zgodzie dyplomatycznej na loty w dniu 7.04.2010 r. oraz § 11 ust. 8 i 9 „Instrukcji HEAD”.
 - e) Nawigator nie miał zapewnionego minimalnego czasu odpoczynku pomiędzy kolejnymi czasami startowymi (co najmniej 8 godzin), co było niezgodne z zapisem zawartym w § 17 ust. 2 RL-2006.
 - f) W jednostce nie opracowano szczegółowych schematów indywidualnej odprawy przedlotowej w zależności od charakteru wykonywanego zadania. Takie zalecenie zawarte było w IOL-2008 w § 13 „Przygotowanie bezpośrednie” ust. 16.
 - g) Zadysonowanie samolotem o statusie HEAD przez osobę nieuprawnioną bez zgody organizatora lotów, co było niezgodne z § 11 „Zasady ogólne” pkt 11 „Instrukcji HEAD”.
 - h) Załoga skróciła czas bezpośredniego przygotowania do lotu zagranicznego około pół godziny, co było niezgodne z wytycznymi dowódcy jednostki z dnia 15.01.2008 r.
- 3) Inne nieprawidłowości:
- a) Na etapie operacyjnego przygotowania lotu, pomimo wyposażenia samolotu Tu-154M w radiostację HF oraz zapisu zawartego § 6 ust. 3 „Instrukcji HEAD”, nie zaplanowano skorzystania z tej formy łączności do prowadzenia nadzoru operacyjnego nad lotem. Jest to niezgodne z zapisem zawartym w „Zasadach prowadzenia korespondencji radiowej w sieciach powietrznych lotnictwa Sił Zbrojnych RP”, wydanie tymczasowe, Poznań 1999.
 - b) „Załącznik 1. Terminy składania wniosków o zgody dyplomatyczne na lądowanie polskich wojskowych statków powietrznych obowiązujące w poszczególnych państwach w 2009 r.”, „Instrukcji HEAD” nie był uaktualniany w wymaganym sześciomiesięcznym cyklu.
 - c) Nie przeprowadzono wizji lokalnej lotniska SMOLEŃSK PÓLNOCNY pod kątem bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.
 - d) Dowódca statku powietrznego na etapie przygotowania do lotu zaakceptował do wykorzystania operacyjnego karty podejścia lotniska SMOLEŃSK PÓLNOCNY nieposiadające cech identyfikacyjnych.
- 4) Przekraczanie czasów startowych, nalotu oraz odpoczynku załóg lotniczych wykonujących loty w 36 splt

Z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych związanych z przewozem pasażerów szczególnie istotne, poza właściwym wyszkoleniem załóg oraz treningiem i podtrzymywaniem ich uprawnień, jest zapewnienie takich warunków realizowania operacji lotniczych, aby nie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych

czasów ich wykonywania. Ma to szczególne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa operacji lotniczych związanych z lotami o statusie HEAD.

Zagadnienie to w lotnictwie Sił Zbrojnych RP jest szczegółowo opisane w RL-2006 § 17 „Czas startowy, nalot, odpoczynek”:

1. **„Czas startowy personelu latającego liczy się indywidualnie od chwili rozpoczęcia bezpośredniego przygotowania do lotów do momentu zakończenia wykonywania czynności lotniczych po ostatnim locie.**
2. **Maksymalny czas startowy personelu latającego wynosi 12 godzin, z zastrzeżeniem ust. 5, 6, 10, 12 i 14.**
3. W ramach czasu startowego maksymalny nalot personelu latającego, z zastrzeżeniem ust. 5, 6 i 14, wynosi:
 - 1) **10 godzin - dla załóg statków powietrznych z załogą wieloosobową wyposażonych w autopilota (...).**
5. **W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się zwiększenie czasu startowego i maksymalnego nalotu o 20%. Decyzję w tym zakresie podejmują dowódcy rodzajów Sił Zbrojnych w stosunku do podległego im personelu latającego.**
6. Dopuszcza się przekroczenie przez załogę czasu startowego i maksymalnego nalotu o 10% ze względu na zaistniałe w czasie lotu warunki atmosferyczne lub sytuację w ruchu powietrznym.
7. Dla członka personelu latającego przerwa pomiędzy kolejnymi czasami startowymi powinna stanowić czas odpoczynku w wymiarze nie krótszym niż 8 godzin (...).
10. Dopuszcza się odliczenie od czasu startowego przerwy między lotami pod warunkiem zapewnienia załodze czasu odpoczynku w tej przerwie.
11. Pod pojęciem czas odpoczynku należy rozumieć czas umożliwiający nieprzerwany sen w warunkach domowych lub hotelowych, a na pokładzie okrętu - w osobnej kajucie (...).
14. Na samolotach z załogą wieloosobową, w locie długodystansowym, w przypadku zwiększenia składu o drugą kompletną załogę czas startowy można wydłużyć do 18 godzin, a nieprzerwany czas lotu może wynosić do 15 godzin. W takiej sytuacji dopuszcza się zmianę załóg w powietrzu, a dowódca statku powietrznego określa członkom obydwu załóg czas wykonywania lotu z fotela pilota (nawigatora, technika pokładowego), zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, z wyjątkiem operacji startu i lądowania wykonywanych osobiście przez niego. W dokumentacji osobistej każdy członek powiększonej załogi zapisuje ogólny czas całego lotu”.

Zgodnie z informacją otrzymaną z 36 splt w piśmie nr 132/11 z dnia 2.02.2011 r., do przeprowadzenia analizy w celu określania czasów startowych Komisja przyjęła, że w lotach rozpoczynanych poza granicami kraju czas startowy rozpoczynał się 2 godz., a w lotach krajowych 1 godz. 30 min przed czasem odkołowania. Czas zakończenia czynności lotniczych to w każdym przypadku 10 min od czasu wyłączenia silników.

Komisja przeprowadziła analizę przypadków, w których naruszane były zasady przestrzegania czasów startowych, nalotu oraz odpoczynku pilota i załogi, na podstawie zapisów w osobistej dokumentacji lotów i eskadrowej ewidencji lotów. Czasy podawane w tabelach są czasami lokalnymi obowiązującymi dla Warszawy.

Przypadki naruszeń zasad przestrzegania czasów startowych, nalotu oraz odpoczynku przedstawione są dla każdego członka załogi samolotu Tu-154M wykonującego lot w dniu 10.04.2010 r.

Dowódca samolotu Tu-154M

W dniu 7.06.2006 r. pilot wykonywał loty w składzie załogi, pełniąc w niej funkcje zarówno drugiego pilota, jak i nawigatora.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
07.06.06	Tu-154	II pilot	01:55	02:10	07:10	07:20	05,25	Dżakarta - Kalkuta
07.06.06	Tu-154	Pasażer	08:05	08:20	13:40	13:50	05,45	Kalkuta - Baku
07.06.06	Tu-154	Nawigator	14:39	14:49	19:35	19:45	05,06	Baku - Bruksela
07.06.06	Tu-154	II pilot	21:00	21:10	22:50	23:00	02,00	Bruksela - Okęcie

Tab. 1. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Pilot wykonywał czynności lotnicze w trzech odcinkach z około siedmiogodzinną przerwą w trakcie realizacji drugiego odcinka. Jeżeli lot wykonywany był z lotniska zagranicznego, to czas startowy załogi rozpoczął się o godz. 23:55, a zakończenie czynności lotniczych nastąpiło o godz. 23:10.

W związku z powyższym całkowity czas startowy wyniósł **23 godz. 15 min**, nalot całkowity to **18 godz. 21 min**, a nalot pilota to **12 godz. 36 min**. Maksymalny czas startowy został przekroczony o **11 godz. 15 min**, natomiast maksymalny nalot o **2 godz. 36 min**.

Załoga, która wykonała powyższe loty, składała się z **jednego dowódcy statku powietrznego**, dwóch drugich pilotów (którzy wymiennie pełnili również funkcję nawigatora), jednego nawigatora oraz dwóch techników pokładowych, zatem **loty te były zrealizowane tylko przez jedną załogę**. W trakcie ich realizacji zostały naruszone wszystkie ograniczenia (zawarte w RL-2006) dotyczące czasu startowego, nalotu oraz wypoczynku.

W dniach 18-19.07.2006 r. pilot wykonał cztery loty z **nalotem ogólnym 11 godz. 4 min** przy czasie **startowym wynoszącym 16 godz. 46 min.** W tym przypadku również zostały naruszone ww. ograniczenia.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 4 godz. 46 min, natomiast maksymalny nalot o 2 godz. 36 min.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
18.07.06	Tu-154	II pilot	09:26	09:36	11:21	11:31	02,05	Okęcie - Warna
18.07.06	Tu-154	II pilot	11:55	12:05	13:50	14:00	02,05	Warna - Okęcie
18.07.06	Tu-154	II pilot	15:03	15:13	18:25	18:35	03,32	Okęcie - Latakia
19.07.06	Tu-154	II pilot	21:20	21:30	00:32	00:42	03,22	Latakia - Okęcie

Tab. 2. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

W dniach 19-21.04.2007 roku pilot wykonał osiem lotów.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
19.04.07	Tu-154	II pilot	08:08	08:18	13:35	13:45	05,37	Okęcie - Kabul
19.04.07	Tu-154	II pilot	16:05	16:20	21:54	22:04	05,59	Kabul - Okęcie
20.04.07	Tu-154	II pilot	09:26	09:36	13:09	13:19	03,53	Okęcie - Lizbona
20.04.07	Tu-154	II pilot	18:50	19:00	22:23	22:33	03,43	Lizbona - Okęcie
20.04.07	Tu-154	II pilot	23:14	23:24	00:03	00:13	00,59	Okęcie - Gdańsk
21.04.07	Tu-154	II pilot	00:18	00:28	01:00	01:10	00,52	Gdańsk - Okęcie
21.04.07	Tu-154	II pilot	08:50	09:00	10:30	10:40	01,50	Okęcie - Warna
21.04.07	Tu-154	II pilot	10:55	11:05	12:50	13:00	02,05	Warna - Okęcie

Tab. 3. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Z powyższego zestawienia wynikają następujące wnioski:

- w dniu 19.04. załoga przekroczyła zarówno czas startowy wynoszący 15 godz. 36 min, jak i nalot maksymalny, który wyniósł 11 godz. i 36 min (czas startowy przekroczony o 3 godz. 36 min, natomiast nalot o 1 godz. 36 min);
- czas odpoczynku pomiędzy zakończeniem czynności lotniczych w dniu 19.04. a rozpoczęciem bezpośredniego przygotowania do lotów w dniu 20.04. nie mógł zapewnić załodze minimum ośmiu godzin odpoczynku;
- w dniu 20.04. pilot przystąpił do wykonywania czynności lotniczych najprawdopodobniej nie w pełni wypoczęty, w trakcie wykonywania lotów załoga również nie miała możliwości właściwie wypocząć (zbyt krótki czas postoju w Lizbonie). Załoga przekroczyła czas startowy wynoszący 17 godz. 26 min o 5 godz. 26 min, wykonując w tym dniu loty z najważniejszymi osobami w Państwie;
- w dniu 21.04. załoga przystąpiła do wykonywania czynności lotniczych już o godz. 7:20, a biorąc pod uwagę czas zakończenia wcześniejszych czynności lotniczych, czyli godz. 1:20 (tego samego dnia), czynności związane z uzupełnieniem dokumentacji polotowej, dojazdem do domów itp., realny czas wypoczynku nie mógł być dłuższy niż 4-5 godz.

Powyższe wnioski świadczą o wykonywaniu przez załogi lotów bez właściwego wypoczynku, co, zdaniem Komisji, było niedopuszczalne. W tym samym czasie druga załoga wykonywała poza granicami kraju loty drugim samolotem Tu-154M.

W dniu 26.04.2007 r. pilot wykonał lot do Afganistanu i ponownie zostały przekroczone czasy startowe i nalotowe.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
26.04.07	Tu-154	II pilot	05:40	05:50	11:05	11:25	05,40	Okęcie - Kabul
26.04.07	Tu-154	II pilot	13:50	14:00	19:21	19:31	05,41	Kabul - Okęcie

Tab. 4. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 1 godz. 31 min, natomiast maksymalny nalot o 1 godz. 21 min.

W lotach zrealizowanych przez pilota 2-3.06.2007 r. załoga również nie miała zapewnionego wypoczynku. Najdłuższa przerwa pomiędzy wylotami, którą załoga dysponowała, to czas pomiędzy godz. 01:15 (wyłączenie silników) a godz. 09:00 (odkołowanie) w BAKU, czyli 7 godz. i 45 min, bez uwzględnienia czasu na przygotowanie samolotu do nocnego postoju, dojazdu do hotelu, następnie z hotelu na lotnisko oraz przygotowanie samolotu do wylotu.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
02.06.07	Tu-154	II pilot	18:10	08:20	20:10	20:20	02,10	Okęcie - Rzym
02.06.07	Tu-154	II pilot	20:55	21:05	01:05	01:15	04,20	Rzym - Baku
03.06.07	Tu-154	II pilot	09:00	09:10	10:10	10:20	01,20	Baku - Erewań
03.06.07	Tu-154	II pilot	10:43	10:53	11:45	11:55	01,12	Erewań - Baku
03.06.07	Tu-154	II pilot	12:29	12:39	16:45	16:55	04,26	Baku - Rzym
03.06.07	Tu-154	II pilot	17:30	17:40	19:29	19:39	02,09	Rzym - Okęcie

Tab. 5. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 49 min.

29-30.10.2007 r.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
29.10.07	Tu-154	II pilot	23:50	00:00	05:30	05:40	05,50	Okęcie - Bagram
30.10.07	Tu-154	II pilot	10:54	11:04	16:38	16:48	05,41	Bagram - Okęcie

Tab. 6. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 18 godz. 38 min, nalot 11 godz. 31 min. Przerwa pomiędzy wylotami od czasu wyłączenia silników do ich ponownego uruchomienia w celu wykonania następnego lotu to **5 godz. 4 min.**

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 6 godz. 38 min, natomiast maksymalny nalot o 1 godz. 31 min.

20.12.2007 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
20.12.07	Tu-154	II pilot	02:28	02:38	06:10	06:20	03,52	Okęcie - Bagdad
20.12.07	Tu-154	II pilot	07:36	07:56	10:30	10:40	03,04	Bagdad - Kandahar
20.12.07	Tu-154	II pilot	11:56	12:16	13:14	13:24	01,28	Kandahar - Kabul

Tab. 7. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 36 minut.**21.12.2007 r.**

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
21.12.07	Tu-154	II pilot	06:29	06:39	07:04	07:14	00,45	Kabul - Bagram
21.12.07	Tu-154	II pilot	12:28	12:38	18:38	18:48	06,20	Bagram - Kraków
21.12.07	Tu-154	II pilot	19:10	19:20	19:50	20:00	00,50	Kraków - Okęcie

Tab. 8. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 15 godz. 41 min.**Maksymalny czas startowy został przekroczony o 3 godz. 41 min.****20.04.2008 r.**

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
20.04.08	Tu-154	II pilot	06:00	06:10	06:30	06:40	00,40	Kabul - Bagram
20.04.08	Tu-154	II pilot	07:15	07:25	07:40	08:20	01,05	Bagram - Kabul
20.04.08	Tu-154	II pilot	13:50	14:20	19:54	20:04	06,14	Kabul - Kraków
20.04.08	Tu-154	II pilot	20:57	21:07	21:37	21:47	00,50	Kraków - Okęcie

Tab. 9. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 17 godz. 57 min. Przerwa pomiędzy wylotami, od czasu wyłączenia silników do ich ponownego uruchomienia w celu wykonania następnego lotu, to **5 godz. 30 min.**

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 5 godz. 57 min.**11-12.08.2008 r.**

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
11.08.08	Tu-154	II pilot	02:50	03:00	06:12	06:22	03,32	Erewań - Okęcie
11.08.08	Tu-154	II pilot	15:37	15:47	18:37	18:47	03,10	Okęcie - Erewań
11.08.08	Tu-154	II pilot	19:40	19:50	23:00	23:10	03,30	Erewań - Okęcie
12.08.08	Tu-154	II pilot	07:10	07:20	08:35	08:45	01,35	Okęcie - Tllin
12.08.08	Tu-154	II pilot	08:57	09:02	10:07	10:12	01,15	Tallin - Okęcie
12.08.08	Tu-154	II pilot	12:12	12:22	14:10	14:30	02,18	Okęcie - Simferopol
12.08.08	Tu-154	II pilot	16:10	16:30	18:10	18:20	02,10	Symferopol - Ganja

Tab. 10. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

W dniu 11.08. załoga rozpoczęła swoje bezpośrednie przygotowanie o godz. 00:50 i zakończyła czynności lotnicze około 06:32. Wobec powyższego pracowała w zasadzie całą noc. Tego samego dnia około godz. 14:07 rozpoczęła następne bezpośrednie przygotowanie

do lotów, które zakończyły się w późnych godzinach wieczornych o 23:20. Załoga nie miała zapewnionego właściwego, zgodnego z RL-2006, **czasu wypoczynku**.

Następnego dnia, czyli 12.08., ta sama załoga rozpoczęła swoje bezpośrednie przygotowanie około godziny 5:40. **Ta sytuacja również pokazuje, że załoga nie miała właściwie zaplanowanego i zapewnionego czasu na odpowiednio długi odpoczynek.** Poza tym w dniu **12.08. załoga wykonała w sumie cztery loty, przekraczając czas startowy o 50 min.**

21.10.2008 r.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
21.10.08	Tu-154	II pilot	00:50	01:00	05:55	06:05	05,15	Okęcie - Nowosybirsk
21.10.08	Tu-154	II pilot	06:50	07:00	12:15	12:25	05,35	Nowosybirsk - Szanghaj

Tab. 11. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 13 godz. 45 min, nalot 10 godz. 50 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 1 godz. 45 min, natomiast maksymalny nalot o 50 min.

25.10.2007 r.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
25.10.08	Tu-154	D-ca SP	10:45	11:00	15:55	16:05	05,20	Pekin - Astana
25.10.08	Tu-154	D-ca SP	17:00	17:10	21:45	21:50	04,50	Astana - Gdańsk
25.10.08	Tu-154	D-ca SP	22:10	22:15	22:50	22:55	00,45	Gdańsk - Okęcie

Tab. 12. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 14 godz. 20 min, nalot 10 godz. 55 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 2 godz. 20 min, natomiast maksymalny nalot o 55 minut.

5-6.11.2008 r.

Data lotu	Typ SP	Załoga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
05.11.08	Tu-154	D-ca SP	14:45	14:55	15:10	15:15	00,30	Okęcie - Okęcie
05.11.08	Tu-154	D-ca SP	19:35	19:45	21:00	21:10	01,35	Okęcie - Lublana
05.11.08	Tu-154	D-ca SP	21:40	21:50	23:50	23:55	02,15	Lublana - Algier
06.11.08	Tu-154	D-ca SP	00:50	01:00	03:40	03:45	02,55	Algier - Okęcie

Tab. 13. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 14 godz. 40 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 2 godz. 40 min.

24.11.2008 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
24.11.08	Tu-154	D-ca SP	08:03	08:13	08:53	09:03	01,00	Okęcie - Gdańsk
24.11.08	Tu-154	D-ca SP	09:50	10:00	12:00	12:10	02,20	Gdańsk - Londyn
24.11.08	Tu-154	D-ca SP	17:38	17:48	19:38	19:48	02,10	Londyn - Gdańsk
24.11.08	Tu-154	D-ca SP	19:52	20:02	20:42	20:52	01,00	Gdańsk - Okęcie

Tab. 14. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 14 godz. 29 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 2 godz. 29 min.

Drugi pilot**12.08.2008 r.**

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
12.08.08	Tu-154	Nawigator	07:10	07:20	08:35	08:45	01,35	Okęcie - Tallin
12.08.08	Tu-154	Nawigator	08:57	09:02	10:07	10:12	01,15	Tallin - Okęcie
12.08.08	Tu-154	Nawigator	12:12	12:22	14:10	14:30	02,18	Okęcie - Simferopol
12.08.08	Tu-154	Nawigator	16:10	16:30	18:10	18:20	02,10	Symferopol - Ganja

Tab. 15. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

W dniu 12 sierpnia pilot wykonał cztery loty, przekraczając dopuszczalny czas startowy (12 godz. 55 min).

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 55 min.

25.08.2008 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
25.08.08	Tu-154	Nawigator	04:29	04:49	09:50	10:00	05,30	Pekin – Astana
25.08.08	Tu-154	Nawigator	10:50	11:00	15:31	15:41	04,51	Astana – Okęcie

Tab. 16. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 13 godz. 32 min, nalot 10 godz. 22 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 1 godz. 32 min, natomiast nalot o 22 min.

28-29.08.2008 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
28.08.08	Tu-154	Nawigator	11:59	12:09	12:29	12:39	00,40	Okęcie – Okęcie
28.08.08	Tu-154	Nawigator	14:28	14:38	15:23	15:28	01,00	Okęcie – Wilno
28.08.08	Tu-154	Nawigator	15:38	15:43	16:53	17:08	01,30	Wilno – Tallin
28.08.08	Tu-154	Nawigator	19:50	20:00	21:00	21:05	01,15	Tallin – Wilno
28.08.08	Tu-154	Nawigator	21:20	21:25	22:12	22:22	01,02	Wilno – Okęcie
29.08.08	Tu-154	Nawigator	01:20	01:30	06:10	06:20	05,00	Okęcie – Astana

Tab. 17. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 20 godzin 1 minuta, nalot 10 godz. 27 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 8 godz. 1 min, natomiast nalot o 27 minut.

6-7.12.2008 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
06.12.08	Tu-154	Nawigator	09:14	09:24	13:04	13:14	04,00	Seul – Ułan Bator
06.12.08	Tu-154	Nawigator	13:50	14:00	18:05	18:15	04,25	Ułan Bator – Astana
07.12.08	Tu-154	Nawigator	19:20	19:30	00:18	00:28	05,08	Astana – Okęcie

Tab. 18. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 17 godz. 24 min, nalot 13 godz. 33 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 5 godz. 24 min, natomiast nalot o 3 godz. 33 min.

27.09.2009 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
27.09.09	Tu-154	Nawigator	09:14	10:00	10:35	10:45	00,55	Okęcie – Kraków
27.09.09	Tu-154	Nawigator	11:30	11:40	14:55	15:05	03,35	Kraków – Kair
27.09.09	Tu-154	Nawigator	16:30	16:45	21:10	21:20	04,50	Kair – Kigali

Tab. 19. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 13 godz. 46 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 1 godz. 46 min.

Dowódca załogi, drugi pilot, technik pokładowy i nawigator pokładowy (loty wykonane w takim samym składzie jak 10.04.2010 r.)

23-24.01.2010 r.

Data lotu	Typ SP	Zaloga (funkcja)	Godz. wykolow.	Godz. startu	Godz. lądowania	Godz. wyłączenia	Ogółem	Trasa lotu
23.01.10	Tu-154	Zaloga	21:45	22:15	23:40	23:50	02,05	San Juan – Port-Au-Prince
24.01.10	Tu-154	Zaloga	01:47	01:57	02:45	02:55	01,08	Port-Au-Prince – La Roma
24.01.10	Tu-154	Zaloga	05:10	05:40	10:05	10:15	05,05	La Roma – Bangor

Tab. 20. Dane sporządzone na podstawie eskadrowej ewidencji lotów

Czas startowy: 14 godz. 40 min.

Maksymalny czas startowy został przekroczony o 2 godz. 40 min.

Podsumowanie

Na skierowane do 36 splt w piśmie nr 132/2011 z dnia 2.02.2011 r. pytanie, czy w jednostce zdarzały się przypadki zwiększenia czasu startowego oraz maksymalnego nalotu, zgodnie z § 17 ust. 5 RL-2006, Komisja otrzymała odpowiedź, że takie przypadki nie były dowództwu pułku znane.

Na to samo pytanie skierowane do Dowództwa Sił Powietrznych Komisja otrzymała w piśmie nr 2747/11 z dnia 16.02.2011 r. odpowiedź potwierdzającą wystosowanie z 36 splt trzech próśb związanych ze zwiększeniem czasu startowego oraz maksymalnego nalotu:

- a) wylot do USA w dniach 23-25.09.2008 r. W związku z otrzymaniem od Dowódcy Sił Powietrznych zgody na zwiększenie norm nalotowych załoga nie przekroczyła czasów startowych i maksymalnego nalotu;
- b) wylot do Afganistanu w dniu 8.04.2009 r. W tym przypadku również nie doszło do przekroczenia przez załogę norm czasowych. Poza tym załoga miała zapewnioną ponad dziesięciogodziną przerwę pomiędzy wylotami, przeznaczoną na odpoczynek;
- c) wylot do Afganistanu w dniach 7-9.01.2010 r. Z eskadrowej ewidencji lotów wynika, że lot się nie odbył.

Zestawienie przekroczeń czasów startowych, norm nalotu oraz czasów odpoczynku wskazuje na niewłaściwie prowadzoną przez dowództwo 36 splt oraz DSP analizę możliwości realizowania zlecanych zadań operacyjnych.

Brak monitorowania i reakcji dowództwa pułku na przekroczenia czasów startowych, norm nalotu i czasów odpoczynku (przy akceptacji liczby zlecanych lotów dyspozycyjnych) oraz nieskuteczność nadzoru DSP w tym zakresie wskazuje na ignorowanie problemu zmęczenia załóg lotniczych, a tym samym świadome łamanie zasad zawartych w RL-2006. **Działania takie miały wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych przez załogi samolotów Tu-154M.**

4. Wnioski:

- 1) ocena organizacji lotów i szkolenia lotniczego, w szczególności pod kątem zasadności podejmowania decyzji i poziomu ryzyka

Przyjęty przez załogę poziom ryzyka był nieakceptowalny, biorąc pod uwagę rangę i charakter wykonywanego lotu.

Proces organizacji transportu lotniczego w dniach 7 i 10.04.2010 r. należy rozpatrywać w świetle obowiązujących wówczas przepisów. Zgromadzona dokumentacja i informacje uzyskane od pracowników instytucji państwowych zaangażowanych w ten proces świadczą, że przepisy zostały sformułowane zbyt ogólnikowo, a brak dodatkowych procedur lub innych dokumentów wewnętrznych w tych instytucjach prowadził do dowolności w realizacji tych zadań.

„Instrukcja HEAD” w sposób precyzyjny określa tylko sposób składania zapotrzebowania na transport specjalny, nie definiując innych niezbędnych zadań na etapie organizacji transportu lotniczego. W przywołanych w „Instrukcji HEAD” innych dokumentach

normatywnych zagadnienie realizacji transportu lotniczego zostało opisane ogólnie. Brak jasno sprecyzowanych zadań instytucji organizujących specjalny transport lotniczy doprowadził do wystąpienia zagrożeń w jego bezpiecznej realizacji.

Niezbędne jest wprowadzenie przepisów, które precyzyjnie określą etapy organizacji specjalnego transportu lotniczego oraz formy nadzoru nad jego przebiegiem. Przepisy takie mogą być dokumentami wewnętrznymi np. 36 spl lub DSP.

Jednym z podstawowych elementów pozwalających na ujednoczenie procesu organizacji specjalnego transportu lotniczego powinna być kategoryzacja lotnisk. Jasno określone kryteria przydziału planowanego lotniska docelowego do określonej kategorii pozwoliłyby na ściśle zdefiniowanie zadań, które muszą być wykonane przed podjęciem decyzji o realizacji operacji. Lista skategoryzowanych lotnisk krajowych i zagranicznych powinna podlegać ciągłej aktualizacji oraz być udostępniona wszystkim Kancelariom uprawnionym do korzystania ze specjalnego transportu lotniczego. Pozwoliłoby to uniknąć sytuacji zamawiania przez dysponenta transportu na lotniska, lub akceptacji lotniska zaproponowanego w zaproszeniu, którego użycie obciążone jest wysokim ryzykiem.

Przykładowy podział na kategorie może być następujący. Pierwszą grupę mogą stanowić lotniska wyposażone we wszystkie niezbędne do bezpiecznego wykonania operacji urządzenia i usługi (systemy nawigacyjne, służby ratownicze odpowiedniej kategorii, dostępność dokumentacji i usług handlingowych), np. lotniska, na które wykonywane są regularne operacje cywilnych przewoźników lotniczych lub lotniska wojskowe będące lotniskami zapasowymi dla lotnisk cywilnych). Druga grupa to lotniska, które spełniają wymagania lotnisk umieszczonych w grupie pierwszej, ale są lotniskami „trudnymi” z uwagi na położenie, obowiązujące procedury itp. Realizacja lotu na takie lotnisko powinna być poprzedzona dodatkowym przygotowaniem załogi nawet z uwzględnieniem konieczności odbycia sesji symulatorowej, jeśli zostanie uznane to za konieczne. Trzecią grupę powinny stanowić lotniska, których nie da się zakwalifikować do żadnej z wymienionych grup, w tym lotniska wojskowe, których dane nie są publikowane w powszechnie dostępnych publikacjach (AIP). Dodatkową grupę mogą stanowić lądowiska, chociaż należałoby się zastanowić, czy w lotach zagranicznych operacje na lądowiska powinny być w ogóle prowadzone.

Proces przygotowania operacji powinien być zróżnicowany w zależności od położenia (obszar RP, zagranica) planowanego lotniska (lądowiska), dokumentowany i po jego zakończeniu zatwierdzony przez upoważnioną osobę.

W ramach przygotowania powinny być uwzględnione następujące elementy:

- sprawdzenie i udokumentowanie możliwości wykonania operacji na wybrane lotnisko (lądowisko) wybranym typem statku powietrznego pod kątem osiągowym (określenie maksymalnych ciężarów do startu i lądowania z uwzględnieniem stanu nawierzchni drogi startowej, możliwości osiągnięcia wymaganych gradientów wznoszenia po starcie, itd);
- przygotowanie nawigacyjnego planu lotu z obliczeniami niezbędnej ilości paliwa uwzględniającymi wszelkie rezerwy, których wielkość nie powinna być niższa niż obowiązująca zgodnie z EU-OPS 1.255. Rezerwy muszą uwzględniać scenariusze krytyczne, np. powrót na lotnisko startu, wydłużone oczekiwanie nad lotniskiem docelowym lub lotniskiem zapasowym itp. Decyzje o wielkości rezerw powinny być ustalane w ramach indywidualnie opracowanych scenariuszy awaryjnych dla każdej operacji;
- przygotowanie, uzgodnienie i zatwierdzenie przez dysponenta lotu scenariusza uwzględniającego brak możliwości lądowania na lotnisku (lądowisku) docelowym z możliwością odstępstw od jego realizacji tylko w przypadkach nadzwyczajnych;
- przygotowanie arkusza wyważenia samolotu („loadsheets”) wraz z planowanym rozmieszczeniem pasażerów;
- przygotowanie i sprawdzenie aktualności dokumentacji nawigacyjnej;
- propozycja składu załogi z zasadą obowiązywania minimów równych najniższym uwzględniających wszystkich jej członków (nawet w przypadku lotu, do którego wyznaczono np. dwie załogi z uwagi na jego długotrwałość);
- w przypadku zakwalifikowania lotniska do kategorii drugiej (p. wyżej) dokument stwierdzający dodatkowe przygotowanie załogi (np. trening symulatorowy).

Przypadek operacji na lotnisko (lądowisko) z kategorii trzeciej powinien być przygotowywany ze szczególną starannością. Sposób dokumentowania przygotowania powinien być standardowy, zgodnie z propozycją przedstawioną powyżej.

W ramach przygotowania dodatkowo powinny być rozważone następujące aspekty:

- dostępność i wiarygodność (aktualność) dokumentacji nawigacyjnej;
- dostępność bieżącej informacji meteorologicznej, jej wiarygodność, określenie źródła pochodzenia „nielotniskowych” danych meteorologicznych i ich częstotliwość pozyskiwania;
- w przypadku braku wiarygodnej informacji o miejscu lądowania wysłanie z ekipą przygotowującą/zabezpieczającą specjalistów w celu oceny miejsca pod kątem bezpiecznego wykonania lotu;
- możliwość wykonania obsługi handlingowej;
- stan i skład służb SAR (Search and Rescue).

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości związanych z wymienionymi elementami należy przeprowadzić sprawdzenie na planowanym lotnisku (lądowisku) w celu przygotowania planu niezbędnych działań zapewniających bezpieczną realizację operacji. Przebieg i wyniki inspekcji powinny być udokumentowane, a wnioski niepodważalne z punktu widzenia możliwości realizacji operacji.

W zależności od kategoryzacji lotniska docelowego powinien być określony minimalny, niezbędny czas, z jakim zamówienie transportu lotniczego powinno dotrzeć do jednostki realizującej. Naruszenie wymaganego terminu złożenia zamówienia powinno być podstawą do odmowy jego realizacji.

Procedurę organizacji lotu należy uzależnić od kategorii lotniska docelowego. Dokumentacja dotycząca przygotowania powinna być przechowywana przez czas zgodny z wymaganiami odpowiednich przepisów, ale nie krócej niż 3 miesiące.

Pierwszą czynnością po otrzymaniu zapotrzebowania na specjalny transport lotniczy powinno być sprawdzenie, czy lotnisko docelowe ujęte jest na liście skategoryzowanych lotnisk. Odpowiedź negatywna wymaga określenia jego kategorii przez upoważnioną do tego jednostkę organizacyjną (np. DSP). Następnym etapem powinno być realizowanie procedury przypisanej do odpowiedniej kategorii lotnisk.

Instrukcja HEAD w sposób bardzo ogólnikowy opisuje zasady prowadzenia nadzoru operacyjnego w trakcie trwania operacji. Zasady nadzoru operacyjnego powinny być jednakowe zarówno dla lotów krajowych, jak i zagranicznych. Szczególną uwagę powinno poświęcić się sprecyzowaniu zasad łączności operacyjnej. Zasady powinny określać:

- środki łączności (VHF, HF, ACARS, SATCOM);
- czas i okoliczności prowadzenia takiej łączności;
- informacje przekazywane w ramach takiej łączności;
- sposób dystrybucji informacji uzyskanych w ramach tej łączności w ośrodkach prowadzących nadzór nad przebiegiem operacji.

Inne wnioski dotyczące organizacji

- a) „Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, WLOP408/2009 została wprowadzona do stosowania bez odwołania innych regulacji prawnych dotyczących tego samego zagadnienia.
- b) Instytucje upoważnione do korzystania ze specjalnego transportu lotniczego nie miały opracowanych wewnętrznych instrukcji i procedur współpracy przy organizacji takiego transportu.
- c) Złożone przez dysponentów zamówienia na specjalny transport lotniczy 7 i 10.04.2010 r. nie zawierały niektórych informacji wymaganych przez „Instrukcję HEAD”.

- d) Zgłoszona przez dysponentów liczba pasażerów samolotu Tu-154M na loty w dniach 7 i 10.04.2010 r. przewyższała dopuszczalną liczbę miejsc pasażerskich, co spowodowało wykonanie przez 36 splł nieuzgodnionej z producentem zmiany konfiguracji samolotu z 90 na 100 miejsc pasażerskich.
- e) Koordynator nie złożył zamówienia na specjalny transport lotniczy w dniu 10.04.2010 r. do DSP, 36 splł i BOR, co było naruszeniem zasad zawartych w „Instrukcji HEAD”.
- f) 36 splł i DSP nie miały procedur przeprowadzania oceny możliwości wykonania lotu na wskazane przez dysponenta lotnisko, które odnosiłoby się do dostępnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, wyposażenia lotniska w pomoce radionawigacyjne, służby kontroli lotów i służby poszukiwawczo-ratowniczej.
- g) Rezygnacja 36 splł z obecności w dniach 7 i 10.04.2010 r. na pokładach samolotów „lidera” oraz akceptacja tej decyzji przez stronę rosyjską były naruszeniem wymagania zawartego w §3.10, GEN 1.2-9 AIP FR i WNP („Aeronautical Information Publication Russian Federation and Countries of The Commonwealth of Independent States”).
- h) W 36 splł nie było opracowanych zasad prowadzenia nadzoru operacyjnego, w tym łączności operacyjnej.
- i) Wystąpienie o zgodę na przelot i lądowanie samolotów na lotnisku SMOLEŃSK PÓLNOCNY (*claris*) w dniu 10.04.2010 r. nie obejmowało samolotu Jak-40 nr 045 wyznaczonego w rozkazie dowódcy 36 splł do przewiezienia delegacji dziennikarzy 10.04.2010 r.
- j) W rozkazie dziennym dowódcy 36 splł na dzień 10.04.2010 r. nie wyznaczono samolotu zapasowego dla lotu o statusie HEAD oraz załogi dla niego.
- k) W sprawozdaniu z wizyty grupy przygotowawczej w Smoleńsku w dniach 24-26.03.2010 r. zawarto następujące stwierdzenie: „strona rosyjska zapewniła, że wszystkie samoloty zostaną przyjęte, a wymagane parametry lotniska wojskowego w Smoleńsku przekażą notą do MSZ RP”.
- l) Strona polska i rosyjska nie ustaliły zasad prowadzenia korespondencji radiowej pomiędzy samolotem a GKL lotniska SMOLEŃSK PÓLNOCNY.
- m) Zgoda dyplomatyczna na loty w dniach 7 i 10.04.2010 r. nie zawierała specjalnych warunków realizacji lotu pomimo wymogu wynikającego z § 3.10, GEN 1.2-9 AIP FR i WNP.

Wnioski dotyczące wstępnego przygotowania załogi do lotu

- a) Ostateczny skład załogi na lot, który miał się odbyć 10.04.2010 r., został wyznaczony w dniu 9.04.2010 r.
- b) Dowódca 1 eskadry przed wyznaczeniem załogi nie sprawdził ich dopuszczeń, aktualności nawyków pilotażowych, kontroli techniki pilotowania i nawigowania. O doborze nawigatora pokładowego do składu załogi mającej wykonać lot o statusie HEAD zdecydowało posiadanie aktualnej wizy Federacji Rosyjskiej, a nie jego doświadczenie i aktualne uprawnienia, co świadczy o marginalnym traktowaniu tej funkcji w załodze samolotu Tu-154M przez dowódcę eskadry.
- c) Wstępne przygotowanie załogi do wylotu do SMOLEŃSKA zostało przeprowadzone w trybie indywidualnym. Załoga nie miała możliwości spotkania się w przeddzień wylotu w pełnym składzie w czasie dłuższym niż jedna godzina, co miało wpływ na omówienie wszystkich etapów lotu z uwzględnieniem wykonywanych czynności przez poszczególnych członków załogi oraz uniemożliwiło dowódcy statku powietrznego przeprowadzenie sprawdzenia stopnia przygotowania wstępnego załogi do planowanego wylotu.
- d) Załoga samolotu w trakcie wstępnego przygotowania do lotów korzystała z nieaktualnych kart podejścia lotniska SMOLEŃSK PÓLNOCNY przekazanych w 2009 r. przez stronę rosyjską do 36 splt (strona rosyjska nie poinformowała o usunięciu środków radionawigacyjnych na pomocniczym kierunku lądowania).
- e) Złożone plany lotu na dzień 10.04.2010 r. były powieleniem planów z dnia 7.04. na lot do SMOLEŃSKA z Premierem RP, gdyż w tym dniu lotnisko WITEBSK było czynne i mogło być lotniskiem zapasowym, natomiast zgodnie z AIP FR i WNP, w dniu 10.04.2010 r. (dzień wolny od pracy) było nieczynne.
- f) Nawigator nie znał języka rosyjskiego w stopniu umożliwiającym zrozumienie lub prowadzenie korespondencji proceduralnej w czasie lotu.
- g) Z powodu późnego powrotu z rejsu do GDAŃSKA oraz potrzeby dodatkowego przygotowania się do lotu w dniu następnym nawigator nie miał zapewnionego minimalnego czasu odpoczynku pomiędzy kolejnymi czasami startowymi (co najmniej 8 godzin), co było niezgodne z zapisem zawartym w § 17 ust. 2 RL-2006.
- h) Dowódca jednostki, podpisując w dniu 9.04.2010 r. rozkaz lotu na wylot samolotu Tu-154M do SMOLEŃSKA w dniu 10.04.2010 r., zatwierdził jej skład oraz potwierdził gotowość do lotu.
- i) W rozkazie dziennym jednostki nie uwzględniono samolotu zapasowego dla lotu o statusie HEAD, a także nie wyznaczono załogi zapasowej (jednak faktycznie

wystawiono samolot Jak-40 nr 044 jako samolot zapasowy dla samolotu Tu-154M łącznie z wykonaniem oblotu komisyjnego).

Wnioski z bezpośredniego przygotowania do lotu

- a) Czas bezpośredniego przygotowania załogi (z wyjątkiem technika pokładowego) do lotu był około pół godziny krótszy od nakazanego w wytycznych dowódcy jednostki do tego typu lotów, co miało wpływ na przebieg przygotowania w deficycie czasu.
- b) Z analizy monitoringu lotniska OKĘCIE wynika, że załoga nie wykonała pełnego przeglądu samolotu przed przyjęciem go od SIL.
- c) Próba silników samolotu Tu-154M została przeprowadzona bez przedstawiciela komisji oblotów samolotów i śmigłowców.
- d) Nawigator otrzymał dokumentację meteorologiczną przygotowaną przez DML, a nie przez starszego synoptyka Centrum Hydrometeorologii Sił Zbrojnych.
- e) Odprawa przedlotowa załogi najprawdopodobniej odbyła się na pokładzie samolotu między godz. 4:21 a 4:46. W tak krótkim czasie załoga nie była w stanie zrealizować wszystkich punktów odprawy przedlotowej (zgodnie z IOL-2008 zał. nr 3).
- f) W jednostce nie opracowano szczegółowych zasad indywidualnej odprawy przedlotowej w zależności od charakteru wykonywanego zadania. Zalecenie takie było zawarte w IOL-2008 w § 13 ust. 16 „Przygotowanie bezpośrednie”.
- g) W przygotowaniu przedlotowym załogi popełniono błędy, gdyż w czasie analizy dokumentacji lotu nie zwrócono uwagi na opracowanie dokumentacji meteorologicznej przez nieuprawnioną osobę, nieczynne lotnisko WITEBSK przyjęte w planie lotu jako lotnisko zapasowe oraz przeterminowaną prognozę pogody (TAF) dla tego lotniska.
- h) Dowódca załogi nie potwierdził przyjęcia samolotu w „Książce obsługi samolotu”.

Wnioski dotyczące nadzoru nad bezpośrednim przygotowaniem do lotu

- a) Na skutek niesprawności samolotu Jak-40, nr 045, decyzją jego dowódcy, nieskonsultowaną z organizatorem lotów, do wykonania zaplanowanego rejsu został wykorzystany samolot Jak-40 o nr 044, który był 10.04.2010 r. samolotem zapasowym dla lotu o statusie HEAD. W tej sytuacji nie było już samolotu zapasowego dla operacji o statusie HEAD.
- b) Nieobecność osób nadzorujących bezpośrednio przygotowanie do lotów z ramienia DSP i 36 splt w godz. 3:00-4:00 miała wpływ na brak koordynacji przy podejmowaniu decyzji dotyczących wykorzystania samolotu zapasowego, co było niezgodne z „Instrukcją HEAD”, w której § 11 „Zasady ogólne” pkt 11 zapisano: „Po wykonaniu lotu komisyjnego, przed lotem o statusie HEAD statek powietrzny nie może być użyty do

innych zadań niezwiązanych z tym lotem. Gdy z jakichkolwiek przyczyn lot statku powietrznego o statusie HEAD nie odbył się w ciągu 48 godzin, lub statek powietrzny był użyty do innych zadań, lot komisyjny należy wykonać ponownie (nie dotyczy przedmiotowych lotów wykonywanych z lotnisk spoza MSD zarówno krajowych jak i zagranicznych”.

- c) Kontroler WPL OKECIE po otrzymaniu około godz. 5:45 informacji telefonicznej od dowódcy samolotu Jak-40⁵⁶ o lądowaniu na lotnisku SMOLEŃSK PÓLNOCNY przy WA: podstawy chmur 60 m, widzialność około 2 km nie przekazał tej informacji DML i Starszemu Dyżurnemu Operacyjnemu COP, pomimo iż warunki te były poniżej minimalnych dla lotniska i załogi samolotu Tu-154M. Koordynator WPL nie skorzystał także z możliwości przekazania załodze otrzymanej informacji przez telefon satelitarny.
- 2) ocena związku przyczynowego zdarzenia lotniczego ze stanem organizacji lotów i szkolenia lotniczego

Na podstawie wykonanych sprawdzeń i analiz Komisja stwierdziła bezpośredni wpływ organizacji lotów oraz poziomu wyszkolenia załogi na zaistnienie wypadku.

- 3) zalecenia profilaktyczne w zakresie organizacji lotów i szkolenia lotniczego, ze wskazaniem adresata

Prezes Rady Ministrów

Zlecić uporządkowanie stanu prawnego dokumentów odnoszących się do specjalnego transportu lotniczego.

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Kancelaria Prezydenta RP

Kancelarie Sejmu i Senatu

Dowódca Sił Powietrznych

Opracować zasady współpracy w zakresie zamawiania specjalnego transportu lotniczego Kancelarii uprawnionych do zamawiania takiego transportu z DSP.

Minister Obrony Narodowej

Minister Spraw Zagranicznych

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Kancelaria Prezydenta RP

Kancelarie Sejmu i Senatu

Dowódca Sił Powietrznych

Opracować zasady współpracy zamawiającego z organizatorem lotu, które w procesie organizacji specjalnego transportu lotniczego zapewnią organizatorowi ocenę możliwości bezpiecznego wykonania zadania.

⁵⁶ Samolot Jak-40 lądował na lotnisku SMOLEŃSK PÓLNOCNY o godz. 5:17;

Minister Obrony Narodowej

- a) Rozważyć wniesienie do „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” poprawki umożliwiającej rezygnację z wykonywania oblotów komisyjnych na statkach powietrznych wyposażonych w nowoczesne rejestratory pokładowe.
- b) We wszystkich jednostkach lotniczych przeprowadzić powtórne sprawdzenie wdrożenia zaleceń profilaktycznych po zaistniałych wypadkach i awariach w okresie 4 ostatnich lat.

Dowódca Sił Powietrznych

- a) Opracować procedury prowadzenia nadzoru operacyjnego nad specjalnym transportem lotniczym.
- b) Dokonać weryfikacji uprawnień personelu latającego 36 spl, pod kątem prawidłowości ich nadania.
- c) Ze względu na specyfikę działalności 36 spl odrębnymi przepisami określić sposób realizacji szkolenia lotniczego w tej jednostce.
- d) Opracować nowe zasady szkolenia i nadawania pilotom uprawnień instruktorskich. Praktyczne szkolenie instruktorskie powinno być poprzedzone centralnym szkoleniem teoretycznym zakończonym egzaminem. Organem nadającym uprawnienia instruktorskie powinien być Dowódca Sił Powietrznych.
- e) Opracować i wprowadzić program szkolenia teoretycznego i praktycznego załóg lotniczych na samolocie Tu-154M uwzględniający aktualne wyposażenie samolotu i wykorzystanie symulatorów.
- f) Opracować i wdrożyć dokument regulujący wykorzystywanie materiałów z rejestratorów pokładowych w procesie szkolenia lotniczego i lotach operacyjnych dla poszczególnych typów statków powietrznych.
- g) Wprowadzić okresowe szkolenia i treningi praktyczne z zakresu CRM, MCC i ORM. Szkolenia powinny być zorganizowane w specjalistycznych ośrodkach szkoleniowych.
- h) Wprowadzić instrukcje współdziałania w załogach wieloosobowych (personel latający i pokładowy), zawierające zestaw procedur standardowych czynności załogi w poszczególnych fazach lotu, z uwzględnieniem szczególnych sytuacji w locie.
- i) Opracować wytyczne dotyczące określania przez organizatora lotów minimalnych warunków atmosferycznych dla załóg wykonujących loty na lotniska wyposażone w ograniczone środki radionawigacyjne.
- j) Przywrócić należytą rangę omówieniom wyników szkolenia lotniczego.

- k) Opracować wytyczne określające, jakie minimalne warunki powinien spełniać personel latający w celu uzyskania dopuszczeń do wykonywania lotów o statusie HEAD.
- l) W trakcie prowadzenia w jednostkach lotniczych kontroli kompleksowych i problemowych oraz nadzorów służbowych uwzględniać specyfikę działalności jednostek z ukierunkowaniem na elementy priorytetowe.
- m) W jednostkach lotniczych rodzajów sił zbrojnych przeprowadzić loty metodyczne nt.: „Wykonywanie nieprecyzyjnego podejścia do lądowania wg 2 NDB i RSL (lub tylko wg 2 NDB lub innego dostępnego na danym lotnisku) ze szczególnym uwzględnieniem współpracy w załodze wieloosobowej”.
- n) Rozważyć możliwość zmiany zapisów w RL-2010 dotyczących podtrzymywania nawyków w lotach w IMC w zależności od rodzajów wykonywanych podejść (z zapisów jednoznacznie powinno wynikać, że „pełną” aktualność można utrzymać wyłącznie przy systematycznym wykonywaniu wszystkich rodzajów podejść). Rytmika wykonywania podejść np. wg ILS nie przedłuża nawyków wg innych rodzajów podejść.

Dowódca 36 splt

- a) Opracować i wprowadzić kategoryzację lotnisk i lądowisk, na które mogą być zaplanowane i wykonywane operacje lotnicze w ramach przewozu osób.
- b) Opracować procedury przygotowania operacji lotniczej w ramach specjalnego transportu lotniczego uwzględniającej kategorię lotniska lub lądowiska.

Podpisy członków podkomisji lotniczej:

1. dr inż. Maciej LASEK

2. mgr Agata KACZYŃSKA

3. kmdr rez. pil. mgr inż. Dariusz MAJEWSKI

4. ppłk rez. pil. mgr inż. Waldemar TARGALSKI

5. mgr Wiesław JEDYNAK

6. mgr inż. Edward ŁOJEK

7. mgr inż. Kazimierz SZOSTAK

The image shows seven handwritten signatures in blue ink, each written over a dotted line. The signatures correspond to the names listed on the left: Maciej Lasek, Agata Kaczyńska, Dariusz Majewski, Waldemar Targalski, Wiesław Jedynek, Edward Łojek, and Kazimierz Szostak.