



MINISTER OBRONY NARODOWEJ nr 1130 podpis.....

604/413/Q2/11/MG

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
KANCELARIA JAWNA NR 1Nr 1101/OP/11
11. MAR. 2011

VI

VI

MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Pan Bogdan BORUSEWICZ

KANCELARIA
Biuro Prac SenackichWpłynęło dn. 14.03.11 zał.....
nr. 2233 podpis.....*Szanowny Panie Marszałku,*

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez Panów Senatorów Witolda Idczaka i Macieja Klimę podczas 70. posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 4 lutego br. w sprawie badania wypadków lotniczych w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (BPS/DSK-043-3339/11), uprzejmie proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Organizację i zasady działania systemu bezpieczeństwa lotów określa *Instrukcja bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*. Jest ona zasadniczym dokumentem ustalającym m.in. ogólne reguły badania zdarzeń lotniczych w lotnictwie państwowym, także tych, które są związane z naruszeniem przepisów obowiązujących w lotnictwie.

Badanie zdarzeń lotniczych jest procesem złożonym, zwłaszcza w odniesieniu do wypadków ciężkich – katastrof, awarii lotniczych oraz poważnych obrażeń ciała. Wszystkie zdarzenia lotnicze badane są przez specjalistyczne komisje (Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego oraz Komisję Badania Incydentu).

Głównym celem badania zdarzeń lotniczych jest ustalenie rzeczywistych przyczyn wypadków i incydentów lotniczych oraz im zapobieganie. Na ten proces składa się zbieranie, rejestrowanie i analizowanie materiałów zawierających informacje istotne dla ustalenia okoliczności, przebiegu oraz przyczyn zdarzenia, jak i opracowanie zaleceń profilaktycznych. Wyniki takich badań przedstawiane są w karcie lub protokole badania zdarzenia lotniczego zatwierdzanym przez osobę powołującą komisję.

W kwestii przyczyny katastrofy samolotu CASA C-295M, która miała miejsce w dniu 23 stycznia 2008 r. podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku Mirosławiec, informuję, że Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego określiła, iż bezpośrednią przyczyną katastrofy samolotu było nieświadome doprowadzenie przez załogę do nadmiernego przechylenia samolotu, w wyniku nieprawidłowego rozłożenia wagi w kabinie. To spowodowało postępujący spadek siły nośnej, co doprowadziło w końcowej fazie lotu do gwałtownego zniżania z utratą kierunku i zderzenia samolotu z ziemią. Ponadto pragnę wskazać, że Komisja dokonała szeregu bardzo dogłębnych analiz wszystkich potencjalnych czynników, które mogły i jak się okazało miały wpływ na katastrofę. Protokół badania katastrofy samolotu CASA C-295M został przygotowany przez wspomnianą Komisję skrupulatnie, w sposób kompetentny i zawiera syntezę prac wszystkich podkomisji oraz ekspertów. Zawiera opis okoliczności zdarzenia i wykonanych badań oraz ekspertyz, a także ustalone przyczyny zdarzenia potwierdzone faktami. Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego wykazała, że jednym z zasadniczych czynników było działanie człowieka, rozpoczynając od organizatora lotu, przez służby operacyjne, służby kierowania, a na załodze kończąc.

Odpowiadając na pytanie Panów Senatorów Witolda Idczaka i Macieja Klime w aspekcie działania na lotnisku Mirosławiec oraz podobnych lotniskach wojskowych systemu lądowania według przyrządów ILS odpowiadającym standardom Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego dla II kategorii, pragnę poinformować, że w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej eksploatowanych jest obecnie dziesięć systemów lądowania według przyrządów ILS z DME. Systemy te eksploatowane są na lotniskach: w Dęblinie, Łasku, Malborku, Mińsku Mazowieckim, Mirosławcu, Powidzu, Poznaniu Krzesinach, Świdwinie – Siły Powietrzne oraz Babich Dołach (Oksywie), Siemirowicach (Cewice) – Marynarka Wojenna.

Wspomniane systemy włączone są do pracy operacyjnej w kategorii I. System ILS w tej kategorii dostarcza informacji od granicy pokrycia systemu do punktu, w którym linia kursu radiolatarni przecina się ze ścieżką zniżania systemu ILS na wysokości 60 m lub mniej, ponad płaszczyznę poziomą zawierającą próg drogi startowej.

Odnosnie pytania Panów Senatorów dotyczącego lądowania samolotu Jak-40 na lotnisku w Smoleńsku w dniu 10 kwietnia 2010 r. informuję, że Dowódca Sił Powietrznych rozkazem nr Z-18 z dnia 7 maja 2010 r. powołał Komisję Badania Incydentu, której zadaniem było zbadanie okoliczności tego lądowania. Po przeprowadzeniu analiz informacji uzyskanych podczas badań, wspomniana komisja przedstawiła wyniki prac, określając przyczynę i grupę kwalifikacyjną zdarzenia. Z uwagi na brak pewnych danych dotyczących faktycznych warunków atmosferycznych na lotnisku w Smoleńsku Komisja wystąpiła również z wnioskiem o udostępnienie takich informacji do Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, badającej katastrofę samolotu Tu-154M. Z notatki uzyskanej tą drogą wynikało, że załoga samolotu Jak-40 wykonała lądowanie poniżej warunków minimalnych lotniska określonych w kartach podejścia. W związku z tym Komisja stwierdziła rozbieżności między oświadczeniami członków załogi a faktycznymi warunkami atmosferycznymi podczas podejścia do lądowania.

W sprawie odwołań załogi samolotu Jak-40 od ustaleń Komisji, zgodnie z rozkazem Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego z dnia 4 lutego 2011 r., powołana została komisja do ich rozpatrzenia, która, po dokonaniu weryfikacji ustaleń Komisji Badania Incydentu, nie uwzględniła złożonych odwołań.

W związku z powyższym Dowódca Sił Powietrznych skierował do Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez załogę samolotu.

Przedstawiając powyższe wyjaśnienia pozostaję w przekonaniu, że uzna je Pan Marszałek za wystarczające.

Z wyrazami szacunku i poważania

SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE OBRONY NARODOWEJ
ds. Społecznych i Profesjonalizacji
Bogdan KLICH
Czesław FIĄTAS

Do wiadomości:

Pan Szymon JAJKO

Dyrektor Departamentu Spraw Parlamentarnych KPRM