

## ZABEZPIECZENIE WYSOKOŚCIOWO-RATOWNICZE I RATOWNICTWO LOTNICZE

### 1. Dane w zakresie wysokościowo-ratowniczym:

- 1) wyposażenie pilota (załogi) w niezbędny sprzęt wysokościowo-ratowniczy oraz stan techniczny sprzętu

Załoga była wyposażona w następujący sprzęt wysokościowo-ratowniczy:

- 3 pary słuchawek radiowych Senheiser HME-45CA;
- 1 torba transportowa zestawu ratowniczego;
- 1 radiostacja ratownicza R-855UM z baterią ZEW oraz dwie anteny;
- 5 lotniczych noży ratowniczych LNR;
- 8 świece sygnalizacyjnych PSND;
- 1 ładownica z przekładką;
- 3 latarki;
- 1 rakieta do kal. 15 mm do wystrzeliwania naboju sygnałowych;
- 10 naboju sygnałowych kal. 15 mm.

Ponadto na pokładzie samolotu znajdował się następujący sprzęt ratowniczy:

- 1 tratwa RFD Aerolite 30;
- 10 kamizelek ratowniczych AC/2C;
- 94 kamizelki ratownicze AC/2.

Stan techniczny sprzętu wysokościowo-ratowniczego spełniał wymogi techniczne, a prace okresowe zostały wykonane terminowo, zgodnie z biuletynem eksploatacyjnym nr WR/5038/E/2008 i „Jednolitym zestawem obsług technicznych wyposażenia wysokościowo-ratowniczego” sygn. Lot. 1631/75;

- 2) uwagi o eksploatacji i funkcjonowaniu sprzętu wysokościowo-ratowniczego

Załodze wydano kompletny i sprawny technicznie sprzęt ratowniczy. Treningi posługiwania się sprzętem wysokościowo-ratowniczym realizowany był zgodnie z wytycznymi.

- 3) udział pilota (załogi) w szkoleniach z zakresu ratownictwa wysokościowego w roku 2009:

- dowódca statku powietrznego – trening z awaryjnego opuszczania statku powietrznego po przymusowym lądowaniu – 10, układanie spadochronów – 2, posługiwanie się środkami łączności i sygnalizacji – 1, wodowanie – 1;
- drugi pilot – trening z awaryjnego opuszczania statku powietrznego po przymusowym lądowaniu – 10, układanie spadochronów – 2, posługiwanie się środkami łączności i sygnalizacji – 1, wodowanie – 1;

- nawigator – trening z awaryjnego opuszczania statku powietrznego po przymusowym lądowaniu – 10, układanie spadochronów – 2, posługiwanie się środkami łączności i sygnalizacji – 1, wodowanie – 1;
  - technik pokładowy – trening z awaryjnego opuszczania statku powietrznego po przymusowym lądowaniu – 10, układanie spadochronów – 2, posługiwanie się środkami łączności i sygnalizacji – 1, wodowanie – 1;
- 4) liczba skoków spadochronowych wykonanych przez pilota (załogę):
- dowódca statku powietrznego – 6 skoków, data ostatniego skoku – 18.05.1996 r.;
  - drugi pilot – 5 skoków, data ostatniego skoku – 08.08.1995 r.;
  - nawigator – 8 skoków, data ostatniego skoku – 26.09.2003 r.;
  - technik pokładowy – 0 skoków;
- 5) liczba katapultowań treningowych:
- dowódca statku powietrznego – 4 UTKZ, data ostatniego – 05.05.1997 r.;
  - drugi pilot – 4 UTKZ, data ostatniego – 05.05.1997 r.;
  - nawigator – 4 UTKZ, data ostatniego – 29.05.2001 r.;
- 6) liczba katapultowań samolotowych – żaden z członków załogi nie wykonywał katapultowań samolotowych;
- 7) liczba treningów z wykorzystaniem kamizelki i łódki ratunkowej
- dowódca statku powietrznego – 1 wodowanie;
  - drugi pilot – 1 wodowanie;
  - nawigator – 1 wodowanie;
  - technik pokładowy – 1 wodowanie;
- 8) ocena stanu wyszkolenia wysokościowo-ratowniczego pilota (załogi)
- Dowódca statku powietrznego, drugi pilot i nawigator odbyli wymagane szkolenia i byli właściwie przygotowani do wykorzystania sprzętu wysokościowo-ratowniczego w sytuacji awaryjnej. Technik pokładowy odbył wymagane szkolenia i był właściwie przygotowany do wykorzystania sprzętu wysokościowo-ratowniczego. Zgodnie z rozkazem Dowódcy Sił Powietrznych nr 31 z dnia 13.02.2009 r. pkt 8 ppkt 1, personel latający w ramach szkolenia wysokościowo-ratowniczego zobowiązany jest do wykonywania skoków spadochronowych. Technik pokładowy do dnia wypadku nie wykonał żadnego skoku spadochronowego.
- 9) sposób i warunki, w jakich pilot (załoga) opuścił statek powietrzny, który uległ zdarzeniu lotniczemu
- Z uwagi na okoliczności i przebieg zdarzenia zarówno załoga, jak i pasażerowie nie podjęli próby opuszczenia statku powietrznego przed i po zderzeniu z ziemią.
- 10) wykorzystanie osobistych środków ratowniczych przez pilota (załogę) – nie wykorzystano;

11) osoba odpowiedzialna za zabezpieczenie wysokościowo-ratownicze:

- stanowisko służbowe, stopień wojskowy, imię i nazwisko – starszy instruktor pionu szkolenia 36 splt;
- wyszkolenie specjalistyczne – instruktor spadochronowy klasy M;
- staż pracy w służbie – 17 lat;

12) stwierdzone niedociągnięcia w służbie wysokościowo-ratowniczej

W 36 splt nie realizuje się szkolenia wysokościowo-ratowniczego w zakresie wykonywania skoków spadochronowych przez techników pokładowych.

Technicy pokładowi z Mi-8 i M-28, którzy mają wykonane skoki spadochronowe, zrealizowali je w jednostkach, w których służyli przed przejściem do 36 splt.

2. Dane w zakresie ratownictwa lotniczego:

1) uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego (kto, w jakim czasie i z użyciem jakich środków podjął akcję) – strona polska nie uzyskała od strony rosyjskiej dokumentów na temat uruchomienia akcji ratowniczej. Z informacji uzyskanych przez Komisję wynika, że pierwszy zespołu strażacki przybył dopiero po 14 min po zaistnieniu. Podmokły i wilgotny teren, na którym rozbił się Tu-154M, uchronił przed rozprzestrzenianiem się pożaru. Na pokładzie samolotu była niewielka ilość paliwa – w wyniku urwania się fragmentu skrzydła i rozszczelnienia się zbiorników paliwowych. Te dwa czynniki ograniczyły zasięg pożaru. W żadnym razie nie można mówić o dobrze przeprowadzonej akcji ratowniczej;

2) działanie systemu ratownictwa lotniczego (czas i sposób odnalezienia załogi, udzielanie pomocy oraz inne istotne informacje)

W informacji na temat grupy zabezpieczającej lądowania i starty samolotów z delegacją Rzeczypospolitej Polskiej nie ma danych o zespole ratownictwa medycznego lotniska SMOLEŃSK PÓLNOČNY, jest tylko mowa o lekarzu dyżurnym (felczer). Pierwsze zespoły pogotowia ratunkowego przybyły na miejsce wypadku 29 min po zderzeniu samolotu z ziemią. Biorąc pod uwagę położenie lotniska w obrębie dużego miasta, czas przybycia był zbyt długi. W sytuacji przeżycia poszkodowanych z bardzo ciężkimi obrażeniami, otrzymanie kwalifikowanej pomocy medycznej w odpowiednio krótkim czasie byłoby bardzo ograniczone, a to skutkowałoby wzrostem liczby ofiar śmiertelnych.;

3) organizacja i działanie systemu ratownictwa lotniczego oraz stwierdzone niedociągnięcia –

Strona polska nie otrzymała od strony rosyjskiej żadnych dokumentów i wyjaśnień na temat organizacji i działania systemu ratownictwa lotniczego. Z informacji uzyskanych przez Komisję wynika:

- zabezpieczenie medyczne lotniska SMOLEŃSK PÓLNOČNY nie gwarantowało udzielenia pomocy medycznej 96 osobom na pokładzie samolotu Tu-154M;

- sposób działania straży pożarnej nie zapewnił sprawnego prowadzenia akcji ratowniczo-gaśniczej na terenie lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY;

### 3. Wnioski:

- 1) ocena związku przyczynowego zdarzenia lotniczego z zabezpieczeniem i wykorzystaniem wyposażenia ratowniczego pilota (załogi) oraz urządzeń ratowniczych statku powietrznego  
Komisja nie stwierdziła związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem lotniczym a zabezpieczeniem i wykorzystaniem wyposażenia ratowniczego załogi oraz urządzeń ratowniczych statku powietrznego;
- 2) ocena służby wysokościowo-ratowniczej na podstawie wyników pracy podkomisji –  
Komisja stwierdziła, że służba wysokościowo-ratownicza 36 splt działała prawidłowo.  
Załoga była właściwie wyposażona do lotu i w pełni przygotowana do wykorzystania otrzymanych środków oraz racjonalnego działania w sytuacji awaryjnej.  
Szkolenie wysokościowo-ratownicze w zakresie wykonywania skoków spadochronowych nie było realizowane;
- 3) zalecenia profilaktyczne w zakresie zabezpieczenia wysokościowo-ratowniczego i ratownictwa lotniczego, ze wskazaniem adresata:

#### **Dowódca Sił Powietrznych**

Przeprowadzić analizę realizacji szkolenia wysokościowo-ratowniczego w zakresie wykonywania skoków spadochronowych przez techniczny personel latający.

Podpis specjalisty:

1. ppłk pil. mgr inż. Robert BENEDICT

