

**PRZYGOTOWANIE SAMOŁOTU DO LOTU
W DNIU 10.04.2010 R.**

Obsługę techniczną samolotów Tu-154M w 36 splt wykonywała służba inżynieryjno-lotnicza (SIL) tej jednostki w zakresie obsługi bieżącego oraz najniższych poziomów obsługi okresowych. Obsługi wyższych poziomów, remonty płatowca i jego wyposażenia, silników oraz osprzętu, a także usuwanie poważniejszych defektów realizowane były w rosyjskich zakładach remontowych objętych nadzorem OAO „Tupolew”.

Na czele służby inżynieryjno-lotniczej 36 splt stał szef Sekcji Techniki Lotniczej podległy szefowi Logistyki pułku. W skład Sekcji Techniki Lotniczej wchodził m.in. inżynierowie płatowca i silnika (PiS), osprzętu lotniczego (O) oraz urządzeń radioelektronicznych (URE) oraz zabezpieczenia lotniczo-technicznego (ZLT). Bezpośrednie prace na samolocie Tu-154M nr 101 realizował personel SIL podległy dowódcy eskadry lotniczej, na której stanie były obydwa samoloty Tu-154M. Personel ten składał się z inżynierów oraz mechaników (podoficerów) specjalności PiS, O i URE. Obsługę techniczną samolotów Tu-154M podczas postoju po wylądowaniu poza MSD realizował pod nadzorem dowódcy statku powietrznego techniczny personel latający wraz z nawigatorem.

1. Dokumenty, na podstawie których zrealizowano przygotowanie statku powietrznego do lotu

Podstawowym dokumentem normującym zasady obsługi techniki lotniczej w Siłach Zbrojnych RP jest „Instrukcja służby inżynieryjno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Cz. I”, DWLiOP, Poznań 1991, sygn. WLOP 21/90 (zwana dalej „Instrukcją SIL...”).

Zgodnie z pkt 12 (str. 7) ww. „Instrukcji SIL...”:

„12. Sprawny technicznie jest SP, na którym wykonane są prace przewidziane dokumentami normatywnymi, usunięte są niesprawności stwierdzone podczas lotu i wykryte na ziemi oraz, który ma odpowiedni zapas rewersu technicznego”.

Uzupełnia go pkt 13 o treści:

„13. Statek powietrzny w gotowości bojowej jest to statek sprawny, przygotowany do lotu i wyposażony w środki bojowe lub inne środki, zgodnie z postawionym zadaniem bojowym”.

Punkt 384 „Instrukcji SIL...” określa warunki dopuszczenia do lotów:

„384. Do lotów może być dopuszczony tylko sprzęt technicznie sprawny, przygotowany zgodnie z dokumentacją eksploatacyjną i dodatkowymi wytycznymi, wynikającymi z postawionego zadania”.

Z punktu 385.1 wynika, kto dopuszcza statek powietrzny do użytkowania w powietrzu:

„385.1. Statek powietrzny do użytkowania w powietrzu dopuszczają (w zakresie swojej specjalności) dowódcy grup specjalistycznych w GOL (grupach obsługi lotów) lub personel SIL (służby inżynieryjno-lotniczej) od technika klucza wzwyż, potwierdzając podpisem w książce obsługi statku powietrznego jego sprawność i przygotowanie zgodnie z JZOT (jednolitym zestawem obsług technicznych). Dowódcy grup specjalności w GOL, (...) sprawują nadzór nad wykonywaniem obsługi i odpowiadają za ich realizację”.

Z „Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony Wydanie 2008-12-11, Zmiana 1. WLOP370/2006 – 6-19, str. 6/6) rozdziału VI, § 19 „Ogólne zasady wykonywania lotów”, ust. 34-37 wynika, że:

„34. Zabrania się dopuszczania do lotu statków powietrznych, na których nie wykonano obowiązujących obsług technicznych.

35. Zabrania się dopuszczać do lotu niesprawny statek powietrzny, z zastrzeżeniem ust. 36.

36. W uzasadnionych przypadkach, jeśli niesprawność nie ma wpływu na wykonywane zadanie i nie powoduje obniżenia poziomu bezpieczeństwa lotu, zezwala się na dopuszczenie takiego statku powietrznego do lotu.

37. O dopuszczeniu, o którym mowa w ust. 36, decyduje szef techniki lotniczej (inny odpowiedni) po akceptacji organizatora lotów. Ostateczną decyzję o wykonaniu lotu na takim statku powietrznym podejmuje dowódca statku powietrznego wykonujący zadanie”.

Zgodnie z pkt 388 „Instrukcji SIL...”:

„Gotowość statku powietrznego do lotu oprócz personelu SIL stwierdza również personel latający. Przyjęcie statku powietrznego do lotu potwierdza przed każdym lotem dowódca załogi (pilot) podpisem w książce obsługi po wykonaniu wszystkich czynności kontrolnych i sprawdzających, nakazanych w instrukcji techniki pilotowania danego statku powietrznego. (...)”.

WNIOSEK

Podkomisja techniczna nie stwierdziła niezgodności w przygotowaniu statku powietrznego z ww. zapisami „Instrukcji SIL...”.

Personel 36 splt spełnił również wymagania nałożone przez „Instrukcję organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, sygn. WLOP 408/2009, poprzez wykonanie czynności weryfikacyjnych (w tym oblotu) w dniu 07.01.2010 r. oraz oblotu komisyjnego w dniu 06.04.2010 r.

2. Oblot weryfikacyjny samolotu Tu-154M nr 101

W „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, zamieszczone są ust. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 o treści:

„1. Statki powietrzne, przeznaczone do wykonywania lotów o statusie HEAD, podlegają szczególnej selekcji i weryfikacji.

2. Typy statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów o statusie HEAD określa Dowódca Sił Powietrznych.

3. Szef Szefostwa Techniki Lotniczej IWsp. SZ określa kryteria ich weryfikacji oraz nakazuje wykonanie czynności weryfikacyjnych na poszczególnych statkach powietrznych.

4. Dowódca Sił Powietrznych corocznie powołuje rozkazem komisję, która w ramach wykonywanych czynności weryfikacyjnych sprawdza stan techniczny statków powietrznych oraz wykonuje czynności kontrolne podczas ich lotu weryfikacyjnego.

5. Loty weryfikacyjne wykonuje się zgodnie z programami lotów weryfikacyjnych opracowanych przez przewodniczącego komisji, oddzielnie dla każdego typu statku powietrznego i zatwierdzonych przez Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej IWsp. SZ.

6. Z wykonanych czynności weryfikacyjnych komisja sporządza protokoły weryfikacyjne zgodnie z załącznikiem 4, które stanowią podstawę do planowania wykorzystania statków powietrznych, do wykonywania lotów o statusie HEAD. Protokoły przechowywane są w danej jednostce przez cały okres wykonywania na danym typie statku powietrznego lotów o statusie HEAD.

7. Statki powietrzne, na których wykonano remont główny lub modernizację (modyfikację) związaną ze zmianami konstrukcyjnymi płatowca, zespołu napędowego,

układów energetycznych lub awioniki oraz zrealizowano loty próbne zgodnie z IOLP-2005, podlegają ponownej procedurze weryfikacji do wykonywania lotów o statusie HEAD”.

W dniu 07.01.2010 r., zgodnie z przytoczonymi przepisami zawartymi w ww. „Instrukcji...”, na podstawie opracowanego przez przewodniczącego komisji oblotów samolotów i śmigłowców JW 2139 „Programu oblotu weryfikacyjnego samolotu Tu-154M”, zatwierdzonego przez Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych w dniu 15.12.2009 r., komisja wyznaczona rozkazem Dowódcy Sił Powietrznych nr Z 3 z dnia **16.01.2009 r.** wykonała czynności weryfikacyjne samolotu Tu-154M nr 101 (czynności przed lotem, oblot weryfikacyjny w czasie 90 min oraz czynności po locie). Według podkomisji technicznej rozkaz na 2010 r. powinien być wydany najpóźniej w **końcu 2009 r.**, aby prawnie usankcjonować jej pracę od 01.01.2010. Podstawą wykonania zadania lotniczego był rozkaz lotu nr 3/07/101(9).

W trakcie oblotu stwierdzono niesprawny system łączności satelitarnej AERO-HSD+. Podłączenie do sieci AERO H+ i SWIFT64 nastąpiło po 45 min od włączenia.

Na wyświetlaczu telefonu typu TT-5620A występował komunikat „LOGGING ON”, nie zapalały się diody H+ i HSD. Ponadto nie zarejestrowano innych sygnałów o uszkodzeniu. Powyższa niesprawność zezwalał statkowi powietrznemu na wykonywanie lotów o statusie HEAD.

Z wykonanych czynności komisja sporządziła „Protokół weryfikacji samolotu typu Tu-154M nr fabryczny 90A837 nr ogonowy 101 z JW 2139 Warszawa”, w którym zamieściła min. następujące informacje:

„V. Czynności przeprowadzone w trakcie weryfikacji przez komisję:

2. (...) Uwagi z oblotu weryfikacyjnego – Niesprawny system łączności satelitarnej AERO-HSD+. Podłączenie do sieci AERO H+ i SWIFT64 następuje po 45 min. od włączenia. (...)

4. Wykonano sprawdzenie poprawności zapisu i analizę parametrów lotu z pokładowego eksploatacyjnego rejestratora parametrów lotu ATM-QAR – bez uwag.

VI. Wnioski:

Na podstawie wyników z wykonanych czynności komisja proponuje samolot Tu-154M nr fabryczny 90A837, nr ogonowy 101 dopuścić do wykonywania lotów o statusie HEAD”.

Protokół wraz z wnioskiem po uzyskaniu pozytywnej opinii Szefa Oddziału Normowania Eksploatacji Szefostwa Techniki Lotniczej został zatwierdzony w dniu 08.01.2010 r.

przez Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, co stanowiło formalne dopuszczenie samolotu Tu-154M nr 101 do realizacji lotów o statusie HEAD.

Niesprawność systemu łączności satelitarnej AERO-HSD+, jak wynika z oświadczeń personelu 36 splt pojawiała się również w kolejnych lotach. Niesprawność usunięto w ramach zgłoszenia reklamacji („Zgłoszenie reklamacyjne nr 2/1 EL/R/2010” z dnia 13.01.2010 r. oraz „Protokół reklamacyjny Nr 02/36spl/R/2010 z dnia 13.01.2010 r.). W dniu 02.02.2010 r. przybyły na teren 36 splt technik TKC a.s. (Technical and Commercial Centre) stwierdził, że możliwa jest „pływająca” niesprawność w systemie TKS P, która podczas sprawdzania systemu AERO-HSD+ nie pojawiła się. W celu upewnienia się, że defekt już nie występuje, zalecił wykonanie sprawdzenia systemu w locie. Sprawdzenia zostały wykonane w dniach 09-14.02.2010 r. – bez uwag. Po usprawnieniu usterka nie powtórzyła się. Sprawność systemu łączności satelitarnej AERO-HSD+ potwierdziły późniejsze transmisje danych z samolotu poprzez wybranego operatora (pismo „Siltec Sp. z o.o. nr L.dz. DHS/579/2010 z dnia 15.04.2010 r.).

3. Wykonanie obsługi okresowej F(ΦOPMA)1K na samolocie Tu-154M nr 101

W dniu 23.03.2010 r. personel techniczny 36 splt zakończył wykonywanie obsługi okresowej F1K (określanej również jako 1K) zgodnie z „Ту-154М. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 2. Периодические формы технического обслуживания. № 76-П/90603-Ф-00I-0. Действительно на самолет № 837”. Natomiast dokumentem regulującym procedury wykonywania obsługi bieżących jest „Ту-154М. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 1. Оперативные формы технического обслуживания. № 76-П/90603-Ф-00I-0. Дополнительно на самолет № 837”. Obydwa te dokumenty stanowią merytoryczną całość i zwane są dalej RO-86 – skrót od „Регламент Обслуживания” – wydanie 1986, stanowiący odpowiednik Jednolitych zestawów obsługi technicznych, jakie obowiązują większość innych typów statków powietrznych użytkowanych w lotnictwie SZ RP. „RO-86” jest rosyjskim odpowiednikiem programów obsługi opracowywanych dla statków powietrznych użytkowanych w lotnictwie cywilnym. Obsługa 1K wykonywana była po 4 miesiącach ±15 dniach eksploatacji. Wykonanie prac zostało odnotowane przez personel w poniżej wyszczególnionych dokumentach samolotu:

- 1) „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” z 2009 r., w rozdziale „11. Выполнение регламентных работ”, na str. 480, na której zamieszczono wpisy:
„23.03.2010”, „Wykonano przegląd 1K (RO 86)”;
- 2) „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 2. Авиационное оборудование” z 2009 r., w rozdziale „11. Выполнение регламентных работ”, na str. 371, na której zamieszczono wpisy:
„23.03.2010”, „Wykonano obsługę okresową 1K”, „РО cz II No 76-II-90603-Ф-0010”;
- 3) „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 3. Радиоэлектронное оборудование” z 2009 r., w rozdziale „11. Выполнение регламентных работ”, na str. 239, na której zamieszczono wpis:
„23.03.2010R”, „Wykonano obsługę okresową 1K zgodnie z obowiązującymi przepisami. Urządzenia radioelektroniczne kwalifikują się do dalszej eksploatacji. Z powodu braku АКР P12-Mk nie wykonano punktu 02.023.17”, „RTO cz. 2 nr 76-II-90603-Ф-001-0”.

W ocenie podkomisji technicznej wpisy w dokumentacji **powinny być ujednolicone** na szczeblu jednostki.

Wykonanie prac odnotowane zostało także w:

- 1) „Książka ewidencji obsług okresowych w II klucz eksploatacji pł i s-ków I eskadra JW 2139”. Sygnatura RWD 61/32;
- 2) „Książka ewidencji obsług okresowych Tu-154M. Urządzenia elektryczne i przyrządy pokładowe. Część I. Obsługa okresowa nr 1K”. Sygnatura RWD 388/28;
- 3) „Książka ewidencji obsług okresowych w Klucz URE 1EL JW 2139”. Sygnatura RWD 282/13;

Sprawdzenia wykonywane w czasie prac obsługowych odnotowane zostały w poniższych dokumentach:

- 1) „Książka ewidencji parametrów samolotów Tu-154M”. Sygnatura RWD 61/33;
- 2) „Książka parametrów. Samolot Tu 154M. Obsługi okresowe 1, 1K. Instalacje płatowca”. Sygnatura RWD 388/33;
- 3) „Książka parametrów. Samolot Tu 154M. Obsługi okresowe 1, 1K. Instalacja elektroenergetyczna”. Sygnatura RWD 388/35;
- 4) „Książka parametrów. Samolot Tu 154M. Obsługi okresowe 1, 1K. Przyrządy pokładowe”. Sygnatura RWD 388/34;

5) „Książka ewidencji parametrów samolotów Tu-154M. Klucz URE”. Sygnatura RWD 282/7.

Ponadto w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 393/13 odnotowano wykonanie poszczególnych punktów obsługi w każdym dniu jej realizacji.

W specjalności urządzenia radioelektroniczne nie wykonano pkt 02.023.17 (KT 023.10.00.I) „Sprawdzić parametry radiostacji MIKRON przyrządem P12-Mk” z powodu braku aparatury kontrolno-pomiarowej (AKP) – ww. przyrządu P12-Mk. Na podstawie informacji uzyskanych od personelu URE w jednostce wykonano sprawdzenie zastępcze radiostacji KF „Микрон” МК1-3В-01 poprzez nawiązanie łączności z kontrolerem Wojskowego Portu Lotniczego lotniska KRAKÓW. Przyrząd P12-Mk nie był wykorzystywany przy realizacji prac obsługowych w 36 splt co najmniej od stycznia 2005 r. (w przypadku wykonywania prac na samolocie Tu-154M nr 102). Pierwszą obsługą wykonywaną na samolocie Tu-154M nr 101, przy której nie wykonano prac wg punktu 02.023.17, była obsługa F1 + F1K zakończona w dniu 16.12.2005 r. (potwierdzenie w „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 3. радиоэлектронное оборудование” z 1990 r., na str. 250). Obsługa 1 wykonywana jest po 300 ± 30 godzinach lotu samolotu, natomiast obsługa 1K po 4 miesiącach ±15 dniach eksploatacji. Sprawdzenie z wykorzystaniem przyrządu P12-Mk realizowano w trakcie prac okresowych (F3, F1K, F2K, F3K) wykonywanych w ВАР3-400 w Moskwie. Ponadto według opinii specjalistów 36 splt sprawdzenie zastępcze radiostacji KF „Микрон” МК1-3В-01 poprzez nawiązanie łączności realizowane było podczas oblotów komisyjnych lub szkolnych. Personel jednostki wielokrotnie zabiegał o zakup przyrządu. Ostatnie zamówienia złożone były w sprawozdaniach – zapotrzebowaniach 2007/2008 oraz 2008/2009.

UWAGA:

Po analizie dokumentacji samolotu podkomisja techniczna ustaliła, że obsługi wykonywane przez personel rosyjski odnotowywane były w dokumentacji w dowolny sposób, np. Ф-1K, Ф1K, Ф1(K), Ф1(k), Ф1 (Ф od Форма), a przez personel polski jako np. 1K, 1. K oznacza obsługi wykonywane okresowo po upływie nakazanego czasu, np. 1K, 2K, 3K (np. po 4 miesiącach ±15 dniach eksploatacji), natomiast sama cyfra np. 1, 2, 3 po osiągnięciu określonego nalotu/lądowań (np. po 300 ±30 godzinach lotu lub lądowań samolotu). W praktyce wielokrotnie zdarzało się łączenie tych rodzajów obsług, co zapisywano jako np. 1 + 1K, Ф3 + Ф2K)).

System obsługi samolotu Tu-154M obejmował:

- 1) „Tu-154M. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 1. Оперативные формы технического обслуживания. № 76-П/90603-Ф-00I-0. Дополнительно на самолет № 837”

ОПЕРАТИВНЫЕ ФОРМЫ:

- a) по осмотру и обслуживанию (A₁, A₂, Б):
- Форма A1 (транзитная);
 - Форма A2 (базовая);
 - Форма Б.

А ponadto wyróżnia się prace:

- b) по встрече (BC);
- c) по обеспечению стоянки (OC);
- d) по обеспечению вылета (OB);

- 2) „Tu-154M. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 2. Периодические формы технического обслуживания. № 76-П/90603-Ф-00I-0. Действительно на самолет № 837”

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ФОРМЫ:

- a) po nalocie samolotu:
- Форма 1 po każdym 300 ±30 godzinach nalotu samolotu;
 - Форма 2 po każdym 900 ±30 godzinach nalotu samolotu;
 - Форма 3 po każdym 1800 ±30 godzinach nalotu samolotu;
- b) po czasie:
- Форма 1К po każdym 4 miesiącach ±15 dni;
 - Форма 2К po każdym 12 miesiącach ±1 miesiąc;
 - Форма 3К po każdym 24 miesiącach ±1 miesiąc;
 - obsługi konserwacyjne (długotrwałe przechowywanie).
 - obsługi sezonowe.

Dodatkowo wykonywane są prace (na podwoziu, slotach, klapach, interceptorach i układzie sterowania sterem wysokości) związane z liczbą lądowań po wykonywanych lotach szkolnych i treningowych:

- po każdym 50 ±5 lądowaniach samolotu w zakresie Formy Б;
- po każdym 300 ±30 lądowaniach samolotu w zakresie Formy 1;
- po każdym 900 ±30 lądowaniach samolotu w zakresie Formy 2;

- po każdym 1800 ±30 lądowaniach samolotu w zakresie Формы 3.

Szczegółowy zakres oraz częstotliwość ich wykonywania określona jest w ww. obydwóch „Ту-154М. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 1(...)” oraz „Ту-154М. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 2. (...)”.

Natomiast na pierwszej stronie w „Кsiążце obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14 wykazane są następujące rodzaje obsłóg bieżących:

„A1 – poziom 1;

A2 – poziom 2;

B – (główna) (co 15 dni lub 100 godz. eksploatacji lub 100 lądowań);

P_s – przedlotowa;

P_p – postojowa”.

W trakcie spotkania podkomisji technicznej z personelem SIL 36 splt w dniu 17.11.2010 r., personel SIL udzielił następujących wyjaśnień:

„Obsłudze bieżącej P_p (postojowej) odpowiadają prace określone w „Ту-154М. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 1. Оперативные формы технического обслуживания. № 76-П/90603-Ф-001-0. Дополнительно на самолет № 837”:

- по встрече (BC);

- по обеспечению стоянки (OC);

- по обеспечению вылета (OB).”.

W trakcie kolejnych rozmów Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt uzupełnił te informacje w zakresie obsługi P_s – przedlotowej, której odpowiadają prace:

- по обеспечению стоянки (OC);

- по обеспечению вылета (OB).”.

Obydwie obsłogi bieżące (P_s i P_p) wzorowane były na systemie prac opracowanym przez PLL „LOT” dla samolotów Tu-154M. Jeden z nich w 1994 r. został zakupiony dla 36 splt (Tu-154M nr 102). Po jego przekazaniu, po analizie wykonanej przez ówczesne kierownictwo SIL 36 splt, postanowiono w dalszej eksploatacji obydwu samolotów zaadaptować obsłogi P_s i P_p wykonywane w PLL „LOT”. Ze względu na to, że były one bardziej rygorystyczne niż rosyjski system obsłóg określony w RO-86, ich postanowienia zostały przeniesione do „Кsiążек obsługi statku powietrznego” obydwu samolotów Tu-154M, co znalazło potwierdzenie w zapisach na pierwszej stronie „Кsiążки obsługi statku powietрznego Nr 101 90A837”.

Podkomisja techniczna przyjęła, że pomimo braku zdefiniowania obsługi „P_S” i „P_P” w RO-86, przedstawiona przez personel 36 splt identyfikacja ww. obsług upoważnia, aby w dalszym opisie wykonywanych obsług w niniejszym jak również i w innych podzałącznikach, załącznikach oraz protokole stosować opis uwzględniający je np. „wykonano przegląd/obsługi B + P_S zgodnie z RO-86”.

Do obydwu ww. dokumentów dodawane były uzupełnienia związane z wykonywaniem prac wynikających z wprowadzonych zmian konstrukcyjnych na samolocie, jego wyposażeniu i instalacjach (poprzez doposażenie, modernizacje).

Na samolocie, jego instalacjach, wyposażeniu, silnikach były wykonywane czynności wprowadzone biuletynami technicznymi. Aktualizacja dokumentacji eksploatacyjnej odbywała się również na podstawie biuletynów. Ponadto realizowane były czynności profilaktyczne nakazane przekazywanymi do 36 splt telegramami Szefostwa Techniki Lotniczej (do końca 2009 r. Głównego Inżyniera Wojsk Lotniczych lub Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej, od 2010 r. Głównego Inżyniera Wojsk Lotniczych-Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej) oraz Szefów: Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw Bezpieczeństwa Lotów, Oddziału Bezpieczeństwa Lotów Dowództwa Sił Powietrznych, a także w sytuacjach pilnych telegramami (pismami) Głównego Konstruktora „OAO Tupolew”.

4. Prace realizowane w dniu 06.04.2010 r.

W „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, zamieszczone są ust. 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 19 o treści:

„9. Przed wykonaniem lotu statku powietrznego o statusie HEAD z MSD należy wykonać lot komisyjny na głównym i zapasowym statku powietrznym.

10. Lot komisyjny wykonuje się na podstawie *Ramowego programu lotu komisyjnego* dla każdego typu statku powietrznego. Programy lotów komisyjnych opracowuje przewodniczący komisji właściwej dla tych lotów na podstawie dokumentacji danego typu statku powietrznego, które zatwierdza Szef Szefostwa Techniki Lotniczej IWsp. SZ.

11. Po wykonaniu lotu komisyjnego, przed lotem o statusie HEAD, statek powietrzny nie może być użyty do innych zadań niezwiązanych z tym lotem. W wypadku, gdy z jakichkolwiek przyczyn lot statku powietrznego o statusie HEAD nie odbył się w ciągu

48 godzin, lub statek powietrzny użyty był do innych zadań, lot komisyjny należy wykonać ponownie (nie dotyczy przedmiotowych lotów wykonywanych z lotnisk poza MSD zarówno krajowych jak i zagranicznych). (...)

15. Przygotowanie statku powietrznego do lotu komisyjnego wykonuje naziemny personel techniczny zgodnie z zakresem obsługi, określonym w instrukcjach danego typu statku powietrznego.

16. Lot komisyjny statku powietrznego powinien się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił personelowi obsługi naziemnej na wykonanie wszystkich koniecznych prac z zakresu określonego w instrukcjach danego typu statku powietrznego i czynności dodatkowych zleconych po wykonaniu przez komisję przeglądu.

17. Komisja ma prawo zlecić wykonanie dodatkowych czynności w celu zwiększenia bezpieczeństwa, niezawodności i polepszenia jakości przygotowania statku powietrznego do lotu.

18. Podczas lotu komisyjnego komisja dokonuje sprawdzenia pracy zespołu napędowego, działania systemów pokładowych oraz awioniki w poszczególnych fazach lotu zgodnie z *Ramowym programem lotu komisyjnego*.

19. Po locie komisja nadzoruje całokształt przedsięwzięć związanych z wykonywaniem obsługi, analizuje zapis parametrów z pokładowego rejestratora lotu i sporządza protokół zgodnie z załącznikiem 5 w dwóch egzemplarzach. Egzemplarz nr 1 protokołu, wraz z orzeczeniem laboratoryjnym dotyczącym paliwa, pozostaje w jednostce lotniczej. Egzemplarz nr 2 włączany jest do dokumentacji pokładowej statku powietrznego i udostępniany do wglądu funkcjonariuszowi BOR”.

W związku z powyższymi zapisami personel SIL 36 splt w dniu 06.04.2010 r. przystąpił do realizacji czynności na samolocie Tu-154M nr 101 związanych z jego przygotowaniem do wykonania lotu komisyjnego.

W dniu 06.04.2010 r. o godz. 08.00¹ samolot Tu-154M nr 90A837 (101) został przyjęty spod ochrony pełniącego służbę dyżurnego hangaru przez **starszego podoficera obsługi samolotu PiS nr 2**. Potwierdzenie przyjęcia przez niego samolotu o tej godzinie znajduje się w „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 142.

¹ Wszystkie czasy w załączniku są przytoczone na podstawie oryginalnego zapisu w dokumentacji źródłowej (są czasami zgodnymi z LT).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **starszy technik klucza PiS** przyjął samolot o godz. 08.00. Przyjęcie samolotu potwierdził wpisami w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

Personel SIL wykonał na samolocie Tu-154M nr 90A837 (101) – obsługi bieżące B + P_S (B – obsługa główna, P_S – obsługa przedlotowa) zgodnie z RO-86. Wykonywanie obsług zakończono o godz. 10.10.

W ramach zakończenia obsługi B (rozpoczętej w dniu 01.04.2010 r.) w specjalności płatowiec i silnik zrealizowano punkty wyszczególnione w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”.

W specjalności płatowiec i silnik obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/P/27 (podpisy personelu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Starszy technik klucza PiS wykonujący czynności obsługowe płatowca potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd B + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec” oraz „Złanie odst.”.

Starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe silników potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd B + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Silniki”.

Kierownik grupy PiS nadzorujący czynności personelu płatowca i silnika w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie

wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” i „Złanie odst.”.

W specjalności osprzęt obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/O/9 (podpisy personelu osprzętu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik samolotu O nr 3 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd B + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik samolotu O nadzorujący czynności **technika samolotu O nr 3** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

W specjalności urządzenia radioelektroniczne obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/R/9 (podpisy personelu urządzeń radioelektronicznych w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik URE wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd B + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Technik klucza URE nadzorujący czynności **technika URE** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Ilość oleju do lotu w silnikach głównych: nr 1 (lewy) – 26 l, nr 2 (środkowy) – 24 l, nr 3 (prawy) – 26 l (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Olej w silnikach (I)”, w rubryce „Stan do lotu”).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** dokonał wpisu:

„Uruchomiono silniki gł. na mały gaz celem sprawdzenia szczelności. Proces uruchamiania oraz parametry M.G. zgodne z WT. Wybiegi Nr 1 – 33s, Nr 2 – 30, Nr 3 – 34 s. Czas pracy 5 minut” oraz potwierdził wykonanie próby swoim podpisem.

Oprócz realizacji powyższych prac:

- 1) przed oblotem komisyjnym (według ustaleń podkomisji technicznej) wykonano zmianę certyfikowanej konfiguracji kabiny pasażerskiej poprzez przebudowę trzeciego salonu z 8 na 18 miejsc, co potwierdza wpis dokonany w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” przez **starszego technika klucza PiS**: „Na polecenie Szefa Techniki Lotniczej JW 2139 przebudowano trzeci salon na 18 miejsc”. Wykonanie tych czynności nadzorował **kierownik grupy PiS**. Po realizacji tej czynności samolot był ukompletowany w wariantcie 100 miejsc pasażerskich. Jest to **niezgodne** z:

- a) „Ту-154М. Руководство по летной эксплуатации. Книга первая”, rozdział „2. Общие эксплуатационные ограничения”, podrozdział „2.4. Максимальное количество людей на борту”, str. 2.9 (Июль 25/90) danymi zawartymi w tabeli 2.4.1:

„Варианты компоновки” – 90;

„Общие количество людей” – 99 (102)* (*При включении в состав экипажа лётмана, двух нештатных членов экипажа и дополнительных бортпроводников”);

„Экипаж” – 3 (6)* (*При включении в состав экипажа лётмана, двух нештатных членов экипажа и дополнительных бортпроводников”);

„Бортпроводники” – 6;

- b) „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” z 2009 r., na str. 22 oraz na str. 772;
- c) „Самолет Ту-154М. Руководство по загрузке и центровке. Дополнение к Руководству по загрузке и центровке самолетов Ту-154М борт. (зав.) № № 101 (90А837) и 102 (90А862) Спецотряда Польской республики **в вариантах компоновок „Салон” на 90 и 89 пассажирских мест**” zarejestrowanej w 36 splt w RWD nr 88/10;
- d) „Приложение к формуляру, часть I самолета ТУ-154М № 101 (90А837)” – „Протокол взвешивания пустого самолета Ту-154М № 101 (90А837) после III-го капитального ремонта” z dnia 14.11.2009 r. zarejestrowany w 36 splt w RWD nr 88/27, który opracowany został tylko dla konfiguracji „В а р и а н т: Салон ГП на 90 п/м”;
- e) wydanym przez zakład remontowy „Акт сдачи-приемки самолета Ту-154М № 101 (90А837) после проведения третьего капитального ремонта согласно договору № 0295 от 10.04.2009 г.” z dnia 21.12.2009 r., który stanowi w pkt „4.10. Компоновка пассажирских салонов выполнена в варианте 90 пассажирских мест” wraz z pismem przewodnim nr 102Ц/1375 z dnia 21.12.2009 r. stanowiącym zaświadczenie zakładu remontowego o wykonanym remoncie samolotu w wariacie 90 miejsc.

W takiej konfiguracji samolot wykonywał loty w dniach 7, 8 i 10 kwietnia 2010 r.;

- 2) sprawdzono liczbę kamizelek ratunkowych na samolocie;
- 3) wykonano tankowanie samolotu paliwem lotniczym w ilości 4563 dm³ x 0,806 (nr dziennika 26/Petrolot/2010/171), co znalazło potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90А837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., str. 102/109, w części IX „Uzupełnienie do obsługi”. Zbiorniki samolotu były zatankowane paliwem w ilości 18 647 kg. Ponadto tankowanie samolotu zostało odnotowane w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90А837”, w rozdziale „Ewidencja napełniania i opróżniania instalacji paliwowej statku powietrznego”, str. 107/109.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90А837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” **kierownik grupy PiS** będący w tym momencie

przełożonym personelu SIL – zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach o godz. 10.10.

Po wykonaniu wszystkich czynności przez personel techniczny samolot dopuścił do lotu **kierownik grupy PiS**, dokonując stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Dopuszczenie do lotu”, w rubrykach „Nazwisko” i „Podpis”.

Dowódca statku powietrznego w tym locie dokonał stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Przyjęcie statku powietrznego przez pilota”, w rubrykach „Nazwisko” oraz „Podpis”.

Po wykonaniu ww. prac w dniu 06.04.2010 r. zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, na podstawie opracowanego przez przewodniczącego komisji oblotów samolotów i śmigłowców JW 2139 „Ramowego programu oblotu komisyjnego samolotu Tu-154M (wariant A, H = 31 000 ft)”, zatwierdzonego przez Szefa Szefostwa Techniki Lotniczej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych w dniu 15.12.2009 r. oraz na podstawie rozkazu lotu nr 66/06/102(285) wykonano godzinny oblot komisyjny samolotu Tu-154M nr 101 przed planowanymi zadaniami z wieloma lotami ze startem i lądowaniem poza miejscem stałej dyslokacji (MSD). Godzina wykołowania samolotu – 10.55, godzina wyłączenia zespołu napędowego – 12.20. Oblot wykonała komisja z 36 splt wyznaczona rozkazem dowódcy Sił Powietrznych nr Z 2 z dnia 15.01.2010 r. w składzie:

Przewodniczący: **przewodniczący komisji oblotów samolotów i śmigłowców;**

Członkowie: **starszy inżynier urządzeń radioelektronicznych Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt;**

starszy inżynier osprzętu Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt;

starszy inżynier płatowca i silnika Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt;

oraz

Dowódca statku powietrznego **dowódca 1 eskadry lotniczej.**

Z wykonanych czynności komisja sporządziła „Protokół lotu komisyjnego” z dnia 06.04.2010 r., w którym zamieściła we „Wnioskach i uwagach komisji” wpis o treści: „Samolot jest przygotowany do wykonania lotu o statusie HEAD”. Potwierdzeniem sprawności jest również zamieszczony w „Uwagach” wpis o treści „Bez uwag” oraz złożenie pod ww. dokumentem podpisów przez przewodniczącego i członków komisji wraz z dowódcą statku powietrznego. Ponadto, potwierdzeniem sprawności samolotu jest dokonany osobiście przez **dowódcę statku powietrznego** wpis o treści: „Samolot po oblocie komisyjnym sprawny” w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”.

Po locie w zbiornikach samolotu pozostało paliwo w ilości 12 000 kg (potwierdzenie w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Po locie”).

W dniu 06.04.2010 r. personel SIL 1 eskadry lotniczej w specjalności urządzenia radioelektroniczne dokonał okresowej aktualizacji (co 28 dni) baz danych poniższych urządzeń nawigacyjnych zgodnie z pkt 02.034.34 zawartym w RO-86:

- 1) urządzenia GPS KLN89B z datą ważności nowej bazy do dnia 05.05.2010 r.
- 2) obydwu systemów nawigacyjnych UNS-1D (Universal Navigation System) z datą ważności nowych baz do dnia 06.05.2010 r. (wg pisemnego oświadczenia **technika klucza URE** – zarówno on, jak i **technik samolotu URE nr 2** załadowali pliki C5 1004.exe i D5 1004.exe pobrane ze strony <http://www.it-com.pl/spec/UNS/SP-101/UNS/1004>). Podkomisja techniczna ustaliła, że w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., str. 102/109, w części IX „Uzupełnienie do obsługi”, wykonawcą czynności był **starszy technik samolotu URE nr 1**, a nie **technik samolotu URE nr 2**, a nadzorującym pracę był **technik klucza URE**.

Podkomisja techniczna ustaliła, że udokumentowana w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 09.02.2010 r., na str. 44, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”, aktualizacja bazy danych UNS-1D (cały świat) została dokonana w dniu 09.02.2010 r. (z datą ważności nowej bazy do dnia 11.03.2010 r.).

Podkomisja techniczna ustaliła, że udokumentowana w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.02.2010 r., na str. 44, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”, aktualizacja bazy danych GPS KLN89B została dokonana w dniu 10.02.2010 r. (z datą ważności nowej bazy do dnia 10.03.2010 r.).

Podkomisja techniczna ustaliła, na podstawie zapisów w oświadczeniu **dowódcy klucza URE** oraz prowadzonych przez niego:

- 1) „Notatniku dowódcy klucza technicznego. Klucz eksploatacji urządzeń radioelektronicznych. 1 eskadra lotnicza”, zarejestrowanym w RWD nr 159/8,
- 2) terminarzu „TEWO” z 2009 r., zarejestrowanym w RWD nr 159/3; eskadry lotniczej JW 2139,
- 3) terminarzu „TEWO” z 2010 r., zarejestrowanym w RWD nr 159/7,

że w poniżej wymienionych dniach zostały wykonane czynności, które **nie zostały odnotowane** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”:

- 23.12.2009 r. – uaktualniono bazy danych nawigacyjnych w obydwu systemach nawigacyjnych UNS-1D na blokach NCU, wybudowanych z samolotu Tu-154M nr 101. Aktualizacji ich baz dokonano na samolocie Tu-154M nr 102. Po wykonanych czynnościach bloki NCU zabudowano na samolot Tu-154M nr 101. Sprawdzono aktualność baz danych nawigacyjnych – bez uwag;
- 28.12.2009 r. – uaktualniono bazę danych nawigacyjnych w odbiorniku GPS typu KLN89B;
- 13.01.2010 r. – uaktualniono bazę danych nawigacyjnych w odbiorniku GPS typu KLN89B;
- 13.01.2010 r. – uaktualniono bazy danych nawigacyjnych obydwu systemów nawigacyjnych UNS-1D w zakresie aktualizacji bazy C5 (WORLD W/O LAM-SAM-USA). Dostarczona wraz z bazą C5 druga baza D5 była uszkodzona. Dostawca oprogramowania (firma IT-COM) szybko przekazał 36 splt nową dyskietkę ZIP z bazą danych D5 (w późnych godzinach nocnych). Aktualizacja nastąpiła po północy;
- 14.01.2010 r. – uaktualniono bazy danych nawigacyjnych obydwu systemów nawigacyjnych UNS-1D w zakresie aktualizacji bazy D5 (CAN-EEU-LAM-PAC-SAM-USA);

- 10.02.2010 r. – uaktualniono bazę danych nawigacyjnych w odbiorniku GPS typu KLN89B;
- 11.02.2010 r. – uaktualniono bazy danych nawigacyjnych obydwu systemów nawigacyjnych UNS-1D (baz C5 i D5);
- 09.03.2010 r. – uaktualniono bazy danych nawigacyjnych obydwu systemów nawigacyjnych UNS-1D (baz C5 i D5) oraz urządzenia GPS KLN89B.

Następnie personel SIL wykonał obsługi bieżące $A_2 + P_P$ (A_2 – poziom 2, P_P – obsługa postojowa) zgodnie z RO-86.

Starszy technik samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe na płatowcu potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_P$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Płatowiec”.

Starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe na silnikach potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_P$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Silniki”.

Kierownik grupy PiS nadzorujący czynności ww. personelu płatowca i silnika w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki”.

Technik samolotu O nr 3 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_P$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik samolotu O nadzorujący czynności **technika samolotu O nr 3** w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI

„Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik samolotu URE nr 1 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Technik klucza URE nadzorujący czynności **starszego technika samolotu URE nr 1** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” **kierownik grupy PiS** będący przełożonym personelu SIL zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach o godz. 13.30.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 14/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **technik samolotu PiS nr 2** po zakończeniu obsług przekazał samolot pełniącemu służbę dyżurnemu hangaru o godz. 15.00. Zdanie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez **technika samolotu PiS nr 2** w kolumnie „Zdał”, w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”. Przyjęcie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez dyżurnego hangaru w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

W „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 142 pełniący służbę dyżurny hangaru potwierdził przyjęcie samolotu o godzinie 15.00.

5. Prace realizowane w dniu 07.04.2010 r.

Wylot z WARSZAWY do SMOLEŃSKA

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, ust. 12, 20 o treści:

12. (...) Bezpośrednie przygotowanie do lotu statku powietrznego o statusie HEAD odbywa się na zasadach opisanych w ust. 20.

20. Bezpośrednie przygotowanie statku powietrznego o statusie HEAD do lotu z MSD realizuje naziemny personel techniczny wraz z wyznaczonym członkiem załogi. (...), w dniu 07.04.2010 r. personel SIL 36 splt wykonał przygotowanie samolotu Tu-154M nr 101 do realizacji lotu o statusie HEAD.

W dniu 07.04.2010 r. o godz. 06.40 (zapis cyfry „4” mało czytelny) samolot Tu-154M nr 90A837 (101) został przyjęty spod ochrony dyżurnego hangaru przez **starszego technika obsługi pokładowej Tu-154M nr 2**, co zostało potwierdzone w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 15/109, w części V „Przyjęcie samolotu” podpisem w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

Starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 lub inny członek personelu służby inżynieryjno-lotniczej 1 eskadry lotniczej 36 splt **nie potwierdził przyjęcia samolotu** o tej godzinie w „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 142.

Personel SIL wykonał na samolocie Tu-154M nr 90A837 (101) obsługi bieżące $A_2 + P_S$ (A_2 – poziom 2, P_S – obsługa przedlotowa) zgodnie z RO-86. Wykonywanie obsług zakończono o godz. 07.20.

W specjalności płatowiec i silnik obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/P/16 (podpisy personelu PiS w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe płatowca potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r.,

na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd B + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec” oraz „Złanie odst.”.

Starszy technik samolotu PiS nr 1 wykonujący czynności obsługowe silników potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd B + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Silniki”.

Starszy technik samolotu PiS nr 2 nadzorujący czynności ww. personelu płatowca i silnika w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” i „Złanie odst.”.

W specjalności osprzęt obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/O/9 (podpisy personelu osprzętu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik samolotu O nr 3 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik samolotu O nadzorujący czynności **technika samolotu O nr 3** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

W specjalności urządzenia radioelektroniczne obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/R/4 (podpisy personelu urządzeń radioelektronicznych w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym

w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Starszy technik samolotu URE nr 1 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Technik klucza URE nadzorujący czynności **starszego technika samolotu URE nr 1** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Zbiorniki samolotu były zatankowane paliwem w ilości 15 678 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Stan do lotu”). Ilość oleju do lotu w silnikach głównych: nr 1 (lewy) – 26 l, nr 2 (środkowy) – 23 l, nr 3 (prawy) – 26 l (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Olej w silnikach (l)”, w rubryce „Stan do lotu”).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na str. 15/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** dokonał wpisu:

„Uruchomiono ski gł. przed lotem. Proces uruchamiania oraz parametry M.G. zgodne z WT. Czas pracy 5 minut. Wybiegi Sk Nr 1 – 33 s, Nr 2 – 30 s, Nr 3 – 34 sek” oraz potwierdził wykonanie próby podpisem.

Samolot został sprawdzony pod względem pirotechnicznym przez przedstawicieli Biura Ochrony Rządu (BOR) (zespół w składzie: funkcjonariusz BOR z psem oraz 2 pirotechników).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”

znajduje się wpis dokonany przez funkcjonariusza BOR: „Dokonałem kontroli pirotechniczno-radiologicznej w miejscach ogólnie dostępnych. (...) Bez / uwag” oraz potwierdzenie wykonania tej kontroli jego podpisem.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” **starszy technik samolotu PiS nr 2** jako przełożony personelu SIL zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach o godz. 07.20.

Starszy technik samolotu PiS nr 2 dopuścił samolot do lotu po wykonaniu wszystkich czynności przez personel techniczny, dokonując stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Dopuszczenie do lotu”, w rubrykach „Nazwisko” i „Podpis”.

Dowódca statku powietrznego dokonał stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Przyjęcie statku powietrznego przez pilota”, w rubrykach „Nazwisko” oraz „Podpis”.

Po wykonaniu ww. prac w dniu 07.04.2010 r. zgodnie z rozkazem lotu nr 66/07/103(288) wykonane zostało zadanie lotnicze transportu VIP na pokładzie po trasie WARSZAWA-OKĘCIE – SMOLEŃSK PÓŁNOCNY. Godzina wykołowania samolotu – 09.50, godzina wyłączenia zespołu napędowego – 11.30.

Po locie w zbiornikach samolotu pozostało paliwo w ilości 8000 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Po locie”).

Na lotnisku SMOLEŃSK PÓŁNOCNY załoga samolotu wykonała obsługi bieżące A₂ + P_P (A₂ – poziom 2, P_P – obsługa postojowa) zgodnie z RO-86.

Starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 wykonał czynności obsługowe w specjalnościach płatowiec i silnik oraz osprzęt i potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI

„Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” oraz w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Etatowy nawigator wykonał czynności obsługowe w specjalności urządzenia radioelektroniczne i potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Dowódca statku powietrznego nadzorował czynności **starszego technika obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** oraz **etatowego nawigatora**. W „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu swojego nazwiska w kolumnie „Nadzór”, a w kolumnie „Podpis” zamieścił jeden wpis obejmujący wszystkie rubryki („Płatowiec”, „Silniki”, „Elektro”, „Przyrządy” oraz „Radio”).

W „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Podpis” **dowódca statku powietrznego** zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach. W rubryce „Godz” **nie została wpisana** godzina zakończenia prac.

W „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 15/109, w części V „Przyjęcie samolotu” nie ma potwierdzenia, że starszy **technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** przekazał samolot Tu-154M nr 90A837 (101) pod ochronę. Zdanie samolotu **nie zostało** potwierdzone wpisami w kolumnach „Zdał”, w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”. Podkomisja techniczna ustaliła, że **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** po zakończeniu obsługi, zamknięciu samolotu, odjechaniu schodów i opuszczeniu samolotu przez załogę, przekazał samolot pod ochronę Rosjan. Ponadto personel 36 splt poinformował, że samolot każdorazowo podlegał oplombowaniu przez załogę w przypadku, gdy opuszcza ona jego pokład i udaje się poza lotnisko. Podkomisja techniczna ustaliła, że przekazywanie samolotu pod ochronę lokalnych służb

zabezpieczających jest normalną praktyką stosowaną od dawna przy współpracy BOR z jego odpowiednikami zagranicznymi. Jest to procedura stosowana w trakcie organizacji prawie każdej wizyty międzynarodowej na tym szczeblu przez większość państw europejskich (zabezpieczenie przylatującego statku powietrznego jest realizowane przez państwo przyjmujące – gospodarza wizyty). Oddanie samolotu pod ochronę Rosjan na lotnisku SMOLEŃSK PÓLNOCNY w dniu 07.04.2010 r. było zaplanowane i uzgodnione przez BOR ze stroną rosyjską już na etapie przygotowania wizyty. Potwierdzenie tych wcześniejszych ustaleń znalazło wyraz w korespondencji pomiędzy BOR a Ambasadą RP w Moskwie.

Po przyjeździe załogi na lotnisko, przed wykonaniem obsługi przedlotowej samolot został przejrany, nie stwierdzono nieprawidłowości. **Starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** nie był w stanie określić, czy podpisywał jakiegokolwiek dokumenty zdawczo-odbiorcze ochrony.

W „Instrukcji organizacji lotów o statusie HEAD”, sygn. WLOP 408/2009, Warszawa 2009, Rozdział VII „Ochrona statku powietrznego o statusie HEAD”, § 14 „Zasady ogólne”, zawarte są ust. od 1 do 5 oraz 8 o treści:

„1. Statek powietrzny o statusie HEAD podczas wykonywania lotu oraz podczas postoju na lotnisku lub innym miejscu startu i lądowania podlega szczególnej ochronie.

3. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku organizuje zarządzający lotniskiem w odniesieniu do lotnisk cywilnych, dowódca jednostki wojskowej w odniesieniu do lotnisk wojskowych i współużytkowanych przez wojsko. Dowódca statku powietrznego zamawia te usługi na lotniskach poza granicami kraju.

4. Ochronę statku powietrznego w innych miejscach startów i lądowań oraz na lotniskach poza granicami kraju w odniesieniu do Prezydenta RP, Marszałka Sejmu RP, Marszałka Senatu RP i Prezesa Rady Ministrów, organizuje BOR.

5. W czasie postoju statku powietrznego na lotnisku, jego drzwi oraz zewnętrzne włązy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja plombami, w sposób zabezpieczający przed nieupoważnionym dostępem oraz prowadzi się rejestr plomb w Kartach Kontrolnych Plomb. Za wykonanie tych czynności odpowiada dowódca załogi statku powietrznego...

8. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu dowódca statku powietrznego przeprowadza kontrolę statku powietrznego uwzględniającą weryfikację zgodności plomb z numerami zapisanymi w Kartach Kontrolnych Plomb. W przypadku stwierdzenia naruszenia plomby lub niezgodności numeru plomby z zapisami w Karcie Kontrolnej Plomb zawieszają się start do czasu sprawdzenia pirotechnicznego statku powietrznego”.

Podkomisja techniczna ustaliła, że „Zeszyt ewidencji wydawanych plomb do statków powietrznych” z wzorami plomb oraz plomby z numerami kolejnymi znajdują się w dyżurce oficera dyżurnego JW. Przed wylotem o statusie „HEAD” załoga zobowiązana jest pobrać od oficera dyżurnego JW odpowiednią liczbę plomb. Oficer dyżurny JW powinien zaewidencjonować wydanie plomb w ww. „Zeszycie ewidencji...”. Przedstawiony podkomisji technicznej przedmiotowy „Zeszyt...” został założony **dopiero** w lipcu 2010 r. W zeszycie znajduje się potwierdzenie wydawania plomb załogom lotniczym 36 splt.

Wylot ze SMOLEŃSKA do WARSZAWY

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, ust. 23 o treści:

„23. Podczas wykonywania lotów statku powietrznego o statusie HEAD realizowanych z lotnisk poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę statku powietrznego. Rozpoczęcie przygotowania naziemnego statku powietrznego powinno się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił na wykonanie przez załogę wszystkich koniecznych czynności obsługowych określonych w instrukcjach danego typu statku powietrznego oraz innych dodatkowych czynności związanych z charakterem wykonywanego zadania. W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu załoga jest zobowiązana do uruchomienia zespołu napędowego celem kontroli parametrów jego pracy. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego” w dniu 07.04.2010 r. załoga wykonywała przygotowanie samolotu Tu-154M nr 101 do lotu.

Na lotnisku SMOLEŃSK PÓŁNOCNY przed wylotem do WARSZAWY załoga samolotu wykonała obsługi bieżące $A_2 + P_S$ (A_2 – poziom 2, P_S – obsługa przedlotowa) zgodnie z RO-86.

W dniu 07.04.2010 r. o godz. 16.10 samolot Tu-154M nr 90A837 (101) został przyjęty przez **starszego technika obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** spod ochrony służb rosyjskich (według wyżej zamieszczonej informacji ustalonej przez podkomisję techniczną).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** przyjął samolot o godz. 16.10. Przyjęcie samolotu potwierdził podpisem w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

Starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 wykonał czynności obsługowe w specjalnościach płatowiec i silnik oraz osprzęt i potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” oraz w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”. Nie dokonano wpisu o wykonaniu czynności w rubryce „Złanie odst.”.

Etatowy nawigator wykonał czynności obsługowe w specjalności urządzenia radioelektroniczne i potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Dowódca statku powietrznego nadzorował czynności **starszego technika obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** oraz **nawigatora**. W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu swojego nazwiska w kolumnie „Nadzór”, a w kolumnie „Podpis” zamieścił jeden wpis obejmującym wszystkie rubryki („Płatowiec”, „Silniki”, „Elektro”, „Przyrządy” oraz „Radio”).

Wykonano tankowanie samolotu paliwem lotniczym w ilości 7000 dm³ x 0,800 (brak przytoczonego nr dokumentu rosyjskiego potwierdzającego wydanie paliwa), co znalazło potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”. Ponadto tankowanie samolotu zostało odnotowane w „Książce obsługi statku

powietrznego Nr 101 90A837”, w rozdziale „Ewidencja napełniania i opróżniania instalacji paliwowej statku powietrznego”, str. 107/109.

Przed wylotem zbiorniki samolotu były zatankowane paliwem w ilości 13 600 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Stan do lotu”).

Ilość oleju do lotu w silnikach głównych: nr 1 (lewy) – 26 l, nr 2 (środkowy) – 23 l, nr 3 (prawy) – 25 l (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Olej w silnikach (I)”, w rubryce „Stan do lotu”).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia” i „Podpis” **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2** zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach. W rubryce „Godz.” **nie została wpisana** godzina zakończenia prac.

Starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 nie uruchamiał silników przed lotem (brak wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”). **Jest to niezgodne** z „Instrukcją organizacji lotów o statusie HEAD”, sygn. WLOP 408/2009, Warszawa 2009, rozdziałem V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, § 11 „Zasady ogólne”, ust. 23:

„Podczas wykonywania lotów statku powietrznego o statusie HEAD realizowanych z lotnisk poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę statku powietrznego. Rozpoczęcie przygotowania naziemnego statku powietrznego powinno się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił na wykonanie przez załogę wszystkich koniecznych czynności obsługowych określonych w instrukcjach danego typu statku powietrznego oraz innych dodatkowych czynności związanych z charakterem wykonywanego zadania. **W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu załoga jest zobowiązana**

do uruchomienia zespołu napędowego celem kontroli parametrów jego pracy. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego”.

Po wykonaniu wszystkich czynności przez załogę samolot dopuścił do lotu **dowódca statku powietrznego**, dokonując stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Dopuszczenie do lotu”, w rubrykach „Nazwisko” i „Podpis”.

Dowódca statku powietrznego dokonał stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Przyjęcie statku powietrznego przez pilota”, w rubrykach „Nazwisko” oraz „Podpis”.

Po wykonaniu ww. prac w dniu 07.04.2010 r. zgodnie z rozkazem lotu nr 66/07/103(288) wykonane zostało zadanie lotnicze przewozu VIP na pokładzie po trasie SMOLEŃSK PÓŁNOCNY – WARSZAWA-OKĘCIE. Godzina wykołowania samolotu – 20.10, godzina wyłączenia zespołu napędowego – 21.45.

Po locie w zbiornikach samolotu pozostało paliwo w ilości 6000 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Po locie”).

Po przylocie do WARSZAWY personel SIL 36 splt wykonał obsługi bieżące $A_2 + P_P$ (A_2 – poziom 2, P_P – obsługa postojowa) zgodnie z RO-86.

Starszy technik samolotu PiS nr 3 wykonujący czynności obsługowe na płatowcu potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_P$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Płatowiec”.

Starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe na silnikach potwierdził ich realizację własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania

obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Silniki”.

Kierownik grupy PiS nadzorujący czynności ww. personelu płatowca i silnika w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki”.

Technik samolotu O nr 3 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik klucza O nadzorujący czynności **technika samolotu O nr 3** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r. na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Technik samolotu URE nr 2 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Technik klucza URE nadzorujący czynności **technika samolotu URE nr 2** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Wykonano tankowanie samolotu paliwem lotniczym w ilości 22 568 dm³ x 0,808 (nr dziennika 30/Petrolot/2010/172), co znalazło potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”. Ponadto tankowanie samolotu zostało odnotowane w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w rozdziale

„Ewidencja napełniania i opróżniania instalacji paliwowej statku powietrznego”, str. 107/109.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” **kierownik grupy PiS** będący przełożonym personelu SIL zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach o godz. 23.00.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 07.04.2010 r., na str. 16/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **starszy technik samolotu PiS nr 3** po zakończeniu obsług przekazał samolot pełniącemu służbę dyżurnemu hangaru o godz. 23.00. Zdanie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez **starszego technika samolotu PiS nr 3** w kolumnie „Zdał”, w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”. Przyjęcie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez dyżurnego hangaru w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, oraz w zamienionych miejscami wpisach w rubrykach „Data” „Godzina” (23. nieczytelna cyfra 0).

W „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 142 pełniący służbę dyżurny hangaru potwierdził przyjęcie samolotu o godzinie 23.00.

6. Prace realizowane w dniu 08.04.2010 r.

Wylot z WARSZAWY do PRAGI

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, ust. 11, 12, 20 o treści:

„11. Po wykonaniu lotu komisyjnego, przed lotem o statusie HEAD, statek powietrzny nie może być użyty do innych zadań niezwiązanych z tym lotem. W wypadku, gdy z jakichkolwiek przyczyn lot statku powietrznego o statusie HEAD nie odbył się w ciągu 48 godzin, lub statek powietrzny użyty był do innych zadań, lot komisyjny należy

wykonać ponownie (nie dotyczy przedmiotowych lotów wykonywanych z lotnisk poza MSD zarówno krajowych jak i zagranicznych).

12. (...) Bezpośrednie przygotowanie do lotu statku powietrznego o statusie HEAD odbywa się na zasadach opisanych w ust. 20. (...)

20. Bezpośrednie przygotowanie statku powietrznego o statusie HEAD do lotu z MSD realizuje naziemny personel techniczny wraz z wyznaczonym członkiem załogi. (...)", w dniu 08.04.2010 r. personel SIL 36 splt wykonał przygotowanie samolotu Tu-154M nr 101 do realizacji lotu o statusie HEAD.

W związku ze spełnieniem wymagań określonych w ust. 11 (nieprzekroczenie czasu 48 godzin do kolejnego wylotu, niewykorzystywanie go do innych zadań niż o statusie HEAD) oraz w ust. 12 (powrót statku powietrznego na lotnisko w MSD z osobą uprawnioną na pokładzie, a następnie powtórne wykorzystanie tego statku powietrznego (również przez osobę uprawnioną) w czasie do 48 godzin jego postoju) personel 36 splt zrealizował zapis zawarty w ust. 12 o treści **„dopuszcza się rezygnację z lotu komisyjnego po powrocie statku powietrznego na lotnisko w MSD z osobą uprawnioną na pokładzie, a następnie powtórny wykorzystaniu tego statku powietrznego (również przez osobę uprawnioną) w czasie do 48 godzin jego postoju”**.

W dniu 08.04.2010 r. o godz. 08.00 samolot Tu-154M nr 90A837 (101) został przyjęty spod ochrony dyżurnego hangaru przez **technika samolotu PiS nr 1**. Potwierdzenie przyjęcia przez niego samolotu o tej godzinie znajduje się w „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 142.

Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M przyjął samolot Tu-154M nr 90A837 (101) w tym dniu o godz. 14.00.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** przyjął samolot o godz. 14.00. Przyjęcie samolotu potwierdził podpisem w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

Personel SIL wykonał na samolocie Tu-154M nr 90A837 (101) obsługi bieżące $A_2 + P_S$ (A_2 – poziom 2, P_S – obsługa przedlotowa) zgodnie z RO-86. Wykonywanie obsług zakończono o godz. 15.20.

W specjalności płatowiec i silnik obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/P/19 (podpisy personelu PiS w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”,

w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Starszy technik samolotu PiS nr 3 wykonujący czynności obsługowe na płatowcu potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec” oraz „Złanie odst.”.

Starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe na silnikach potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Silniki”.

Starszy technik samolotu PiS nr 2 nadzorujący czynności ww. personelu płatowca i silnika w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” i „Złanie odst.”.

W specjalności osprzęt obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/O/9 (podpisy personelu osprzętu w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik samolotu O nr 3 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik klucza O nadzorujący czynności **technika samolotu O nr 3** w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu.

Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

W specjalności urządzenia radioelektroniczne obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/R/12 (podpisy personelu urządzeń radioelektronicznych w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik samolotu URE nr 2 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Starszy technik klucza URE nadzorujący czynności **technika samolotu URE nr 2** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Zbiorniki samolotu były zatankowane paliwem w ilości 24 235 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Stan do lotu”). Ilość oleju do lotu w silnikach głównych: nr 1 (lewy) – 26 l, nr 2 (środkowy) – 23 l, nr 3 (prawy) – 25 l, co zostało potwierdzone w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Olej w silnikach (l)”, w rubryce „Stan do lotu”.

Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nie dokonał wpisu o faktycznie wykonanym uruchomianiu silników (potwierdzonym przez zapis eksploatacyjnego rejestratora parametrów lotu ATM-QAR/R128ENC) przed lotem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”). Jest to niezgodne z „Instrukcją organizacji lotów o statusie HEAD”, sygn.

WLOP 408/2009, Warszawa 2009, rozdziałem V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, § 11 „Zasady ogólne”, ust. 20:

„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”.

Samolot został sprawdzony pod względem pirotechnicznym przez przedstawicieli Biura Ochrony Rządu (BOR).

W „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” znajduje się wpis dokonany przez funkcjonariusza BOR o treści: „Sprawdzono pod względem pirotechnicznym na LW OKECIE o godz. 15.50. MW w miejscach og. dostępnych nie stwierdzono” oraz potwierdzenie wykonania tej kontroli jego podpisem.

W „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” **starszy technik samolotu PiS nr 2** - przełożony personelu SIL zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach o godz. 15.20.

Po wykonaniu wszystkich czynności przez personel techniczny samolot dopuścił do lotu **starszy technik samolotu PiS nr 2**, dokonując stosownego wpisu w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Dopuszczenie do lotu”, w rubrykach „Nazwisko” i „Podpis”.

Dowódca statku powietrznego w tym dniu dokonał stosownego wpisu w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu.

Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Przyjęcie statku powietrznego przez pilota”, w rubrykach „Nazwisko” oraz „Podpis”.

Po wykonaniu ww. prac w dniu 08.04.2010 r. zgodnie z rozkazem lotu nr 67/08/105(293) wykonane zostało zadanie lotnicze przewozu VIP na pokładzie po trasie WARSZAWA-OKĘCIE – PRAGA. Godzina wykołowania samolotu – 16.45, godzina wyłączenia zespołu napędowego – 18.10.

Po locie w zbiornikach samolotu pozostało paliwo w ilości 17 000 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 17/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Po locie”).

Na lotnisku PRAGA po przylocie załoga samolotu **nie odnotowała** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” wykonania obsług bieżących (dokument „Ty-154M. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 1. Оперативные формы технического обслуживания. № 76-II/90603-Ф-00I-0. Дополнительно на самолет № 837.” nakazuje wykonywanie obsługi A₁ po każdym lądowaniu samolotu na lotnisku tranzytowym (oraz obsługi postojowej P_P). Według oświadczenia Szefa Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt przekazanego podkomisji technicznej „po lądowaniu w m. Praga (Republika Czeska) wykonałem obsługę A₁ + P_P.”.

Jest to **niezgodne** z:

- 1) „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony Wydanie 2008-12-11, Zmiana 1. WLOP370/2006 – 6-19, str. 6/6) rozdziałem VI, z § 19 „Ogólne zasady wykonywania lotów”, ust. 34: „Zabrania się dopuszczania do lotu statków powietrznych, na których nie wykonano obowiązujących obsług technicznych”;
- 2) „Instrukcją służby inżyniersko-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Cz. I”, DWLiOP, Poznań 1991, sygn. WLOP 21/90, pkt 150: „Z a b r a n i a s i ę zmniejszania zakresu obsług lub wydłużania okresu między obsługami ustalonych w JZOT bez zgody głównego inżyniera lotnictwa”.

Ponadto zgodnie z:

- 3) „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony

Wydanie 2008-12-11, Zmiana 1. WLOP370/2006 – 4-12, str. 4/6) rozdziałem IV, z § 12 „Personel lotniczy”, ust. 30:

„30. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest: (...)

6) dopilnować, aby członkowie załogi wykonywali czynności na pokładzie statku powietrznego zgodnie z zakresem ich obowiązków; (...);”;

- 4) „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony Wydanie 2007-01-01, Zmiana 0. WLOP370/2006 – 4-12, str. 5/6) rozdziałem IV, z § 12 „Personel lotniczy”, ust. 30:

„30. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest: (...)

12) odtwarzać, nadzorować lub zlecać nadzorowanie odtwarzania gotowości do startu statku powietrznego na lotnisku (lądowisku, innym miejscu startów i lądowań) na którym brak wyspecjalizowanego personelu w zakresie obsługi danego typu statku powietrznego;(...)”

oraz ust. 31:

„31. Pozostali członkowie załogi – w zależności od specjalności i funkcji pełnionej na pokładzie – wykonują obowiązki sprecyzowane w instrukcji eksploatacji danego typu statku powietrznego oraz w innych instrukcjach i dokumentach o tym stanowiących”.

Wylot z PRAGI do WARSZAWY

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, ust. 23 o treści:

„23. Podczas wykonywania lotów statku powietrznego o statusie HEAD realizowanych z lotnisk poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę statku powietrznego. Rozpoczęcie przygotowania naziemnego statku powietrznego powinno się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił na wykonanie przez załogę wszystkich koniecznych czynności obsługowych określonych w instrukcjach danego typu statku powietrznego oraz innych dodatkowych czynności związanych z charakterem wykonywanego zadania. W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu załoga jest zobowiązana do uruchomienia zespołu napędowego celem kontroli parametrów jego pracy. Ostateczną decyzję

o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego” w dniu 08.04.2010 r. załoga wykonywała przygotowanie samolotu Tu-154M nr 101 do lotu.

Na lotnisku PRAGA przed wylotem do WARSZAWY załoga samolotu wykonała obsługi bieżące. W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” dokonano wpisu o wykonaniu obsługi A + P_S (P_S – obsługa przedlotowa) zgodnie z RO-86. W „Ty-154M. Регламент технического обслуживания. Издание второе. Часть 1. Оперативные формы технического обслуживания. № 76-II/90603-Ф-00I-0. Дополнительно на самолет № 837” nie występuje obsługa „A” bez żadnych indeksów, lecz występują obsługi A₁ oraz A₂. **Nie odnotowano więc, która z tych dwóch obsługa została faktycznie wykonana.**

Z oświadczenia **Szefa Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt** przekazanego podkomisji technicznej „przed wylotem do m. Warszawa wykonałem obsługę A₁ + P_S”.

Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M wykonał czynności obsługowe w specjalnościach płatowiec i silnik oraz osprzet i potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” oraz w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Nawigator wykonał czynności obsługowe w specjalności urządzenia radioelektroniczne i potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A + P_S”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Dowódca statku powietrznego nadzorował czynności **Szefa Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszego technika obsługi pokładowej Tu-154M** oraz **nawigatora**. W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu swojego nazwiska w kolumnie „Nadzór”, „Nazwisko”, zaś w kolumnie „Podpis” zamieścił jeden wpis obejmujący wszystkie rubryki („Płatowiec”, „Silniki”, „Elektro”, „Przyrządy” oraz „Radio”).

Zbiorniki samolotu były zatankowane paliwem w ilości 17 000 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Stan do lotu”). Ilość oleju do lotu w silnikach głównych: nr 1 (lewy) – 26 l, nr 2 (środkowy) – 23 l, nr 3 (prawy) – 25 l, co zostało potwierdzone w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Olej w silnikach (I)”, w rubryce „Stan do lotu”.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Podpis” **Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach. W rubryce „Godz.” **nie została wpisana godzina zakończenia prac.**

Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt - starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nie wykonał uruchomienia silników przed lotem (brak wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”). Jest to **niezgodne** z „Instrukcją organizacji lotów o statusie HEAD”, sygn. WLOP 408/2009, Warszawa 2009, rozdziałem V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, § 11 „Zasady ogólne”, ust. 23:

„Podczas wykonywania lotów statku powietrznego o statusie HEAD realizowanych z lotnisk poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę statku powietrznego. Rozpoczęcie przygotowania naziemnego statku powietrznego powinno się odbyć z takim wyliczeniem, aby czas przewidziany na przygotowanie do lotu pozwolił na wykonanie przez załogę wszystkich koniecznych czynności obsługowych określonych w instrukcjach danego typu statku powietrznego oraz innych dodatkowych czynności związanych z charakterem wykonywanego zadania. **W trakcie bezpośredniego przygotowania statku powietrznego do lotu załoga jest zobowiązana do uruchomienia zespołu napędowego celem kontroli parametrów jego pracy.**”

Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego”.

Po wykonaniu wszystkich czynności przez załogę samolot dopuścił do lotu **dowódca statku powietrznego**, dokonując stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Dopuszczenie do lotu”, w rubrykach „Nazwisko” i „Podpis”.

Dowódca statku powietrznego dokonał stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Przyjęcie statku powietrznego przez pilota”, w rubrykach „Nazwisko” oraz „Podpis”.

Po wykonaniu ww. prac w dniu 08.04.2010 r. zgodnie z rozkazem lotu nr 67/08/105(293) wykonane zostało zadanie lotnicze przewozu VIP na pokładzie po trasie PRAGA – WARSZAWA-OKĘCIE. Godzina wykołowania samolotu – 23.35, godzina wyłączenia zespołu napędowego – 00.40 w dniu 09.04.2010 r.

Po locie w zbiornikach samolotu pozostało paliwo w ilości 11 000 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Po locie”).

Po przylocie do Warszawy personel SIL wykonał obsługi bieżące $A_2 + P_P$ (A_2 – poziom 2, P_P – obsługa postojowa) zgodnie z RO-86.

Technik samolotu PiS nr 2 wykonujący czynności obsługowe na płatowcu potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_P$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Płatowiec”.

Starszy technik samolotu PiS nr 1 wykonujący czynności obsługowe na silnikach potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_P$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Silniki”.

Starszy technik samolotu PiS nr 2 nadzorujący czynności ww. personelu płatowca i silnika w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry”, na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki”.

Technik samolotu O nr 1 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy technik klucza O nadzorujący czynności **technika samolotu O nr 1** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”.

Starszy podoficer obsługi samolotu URE nr 1 wykonujący czynności obsługowe potwierdził ich realizację podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd A₂ + P_P”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

Starszy technik samolotu URE nr 1 nadzorujący czynności **starszego podoficera obsługi samolotu URE nr 1** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, dokonał wpisu w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”.

W 36 splt wykonano tankowanie samolotu paliwem lotniczym w ilości 9518 dm³ x 0,806 (nr dziennika 27/Petrolot/2010/177), co znalazło potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”. Ponadto tankowanie samolotu zostało odnotowane w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w rozdziale „Ewidencja napełniania i opróżniania instalacji paliwowej statku powietrznego”, str. 107/109.

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” **starszy technik samolotu PiS nr 2** - przełożony personelu SIL zamieścił wpis informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach. W rubrykach „Dnia”, i „Godz.” nie zachowały się po katastrofie pełne wpisy (w rubryce „Dnia” zachował się „09.04” w rubryce „Godz.” zachowała się cyfra „1”).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **starszy technik samolotu PiS nr 2** po zakończeniu obsług przekazał samolot pełniącemu służbę dyżurnemu hangaru o godz. 02.00. w dniu 09.04.2010 r. Zdanie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez **starszego technika samolotu PiS nr 2** w kolumnach „Zdał”, w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”. Przyjęcie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez dyżurnego hangaru w kolumnach „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

W „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 143 pełniący służbę dyżurny hangaru potwierdził przyjęcie samolotu o tej godzinie.

W dniu 08.04.2010 r. w czasie przelotu z PRAGI do WARSZAWY nastąpiło zderzenie z ptakiem.

Wpis o zdarzeniu powinien być dokonany przez załogę (**dowódcę statku powietrznego**) **zgodnie z:**

- 1) „Instrukcją służby inżynieryjno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Cz. I”, DWLiOP, Poznań 1991, sygn. WLOP 21/90, z pkt 388: „Gotowość statku powietrznego do lotu oprócz personelu SIL stwierdza również personel latający. Przyjęcie SP (statku powietrznego) do lotu potwierdza przed każdym lotem dowódca załogi (pilot) podpisem w książce obsługi po wykonaniu wszystkich czynności kontrolnych i sprawdzających, nakazanych w instrukcji techniki pilotowania danego SP. Wszystkie niesprawności zaistniałe na SP w czasie lotu **pilot zobowiązany jest odnotować** w książce obsługi bezpośrednio po zakończeniu lotu”;

- 2) „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony Wydanie 2008-12-11, Zmiana 1. WLOP370/2006 – 4-12, str. 4/6) rozdziałem IV, z § 12 „Personel lotniczy”, ust. 30: „**Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest: (...)**
- 11) **niezwłocznie po zakończeniu lotu wpisać do książki obsługi statku powietrznego wszystkie stwierdzone objawy niewłaściwego funkcjonowania statku powietrznego; (...)**”;
- 3) „Instrukcją organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IOL-2008)”, DSP, Warszawa 2008, stanowiącą załącznik do decyzji nr 539/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 23 listopada 2007 r., w rozdziale 2, w § 17 „Podsumowanie bieżące”, w ust. 11: „**Uwagi** dotyczące sprawności eksploatowanego SP **pilot wpisuje** w „Książce obsługi statku powietrznego” (lub innym odpowiednim dokumencie) bezpośrednio po wykonanym locie”.

Wpisu o stwierdzeniu uszkodzenia samolotu dokonał **technik samolotu PiS nr 2** po przylocie samolotu w miejsce stałego bazowania w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”: „Podczas wykonywania przeglądu w ramach obsługi A₂ + P_P stwierdzono powierzchniowe uszkodzenie osłony radaru (noska samolotu) w prawej dolnej części o wymiarach 10 x 7 cm z powodu zderzenia z ptakiem. Wykonano przegląd samolotu. Stwierdzono pozostałości ptaka na osłonie radaru oraz dolnej powierzchni slotu na prawej stronie skrzydła. Brak uszkodzeń płatowca. Wykonano przegląd WN oraz pierwszego stopnia sprężarki. Bez uwag”.

Weryfikację stanu technicznego samolotu wyżej opisaną w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 08.04.2010 r., na str. 18/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” wykonał **technik samolotu PiS nr 2** pod nadzorem **starszego technika samolotu PiS nr 2**.

7. Inne prace realizowane w dniu 09.04.2010 r.

Podkomisja techniczna ustaliła, że prawdopodobnie samolot Tu-154M nr 101 w dniu 09.10.2010 r. został przyjęty przez **starszego podoficera obsługi samolotu PiS nr 2** od pełniącego służbę dyżurnego hangaru około godz. 08.00. Ze względu na brak

możliwości dokonania wpisu (wypełnione stosowne rubryki) nie ma potwierdzenia przyjęcia samolotu w „Księżce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 143. Nie zachował się także fragment „Książki obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, z „Raportem technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 09.04.2010 r., na str. 19/109, w części V „Przyjęcie samolotu” z kompletnym zapisem, stanowiącym, że **starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2** przyjął samolot. Zachowały się jedynie końcowe litery nazwiska w kolumnie „Przyjął” w rubryce „Nazwisko” oraz zapis roku z zapisanej daty w kolumnie „Przyjął” w rubryce „Data”.

Po przyjęciu samolotu Tu-154M nr 101 personel warsztatu mechanicznego przystąpił do wykonywania naprawy osłony radaru. Uszkodzenie powłoki lakierniczej usunięto poprzez jej odtworzenie. Niestety, na podstawie otrzymanych z 36 splt materiałów, przeprowadzonych rozmów oraz pisemnych oświadczeń osób zaangażowanych w proces naprawczy należy stwierdzić, że – przeciwnie do ustnych deklaracji personelu – naprawa nie została wykonana zgodnie z wytycznymi „Ty-154. Руководство по капитальному ремонту”.

Młodszy technik warsztatu mechanicznego GOT odnotował jako wykonawca czynności wykonanie naprawy w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 09.04.2010 r., na str. 19/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” i zamieścił swój podpis w kolumnie „Wykonał. Podpis”. **Nie został odnotowany** wpis w kolumnie „Sprawdził. Podpis”.

Szczegółową „Analizę naprawy uszkodzonej osłony radaru” zamieszczono w załączniku nr 4.10.4.

W „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zarejestrowanej w RWD nr 343/14, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 09.04.2010 r., na str. 19/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się potwierdzenie, że **starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2** po zakończeniu prac przekazał samolot pełniącemu służbę dyżurnemu hangaru o godz. 14.00 w dniu 09.04.2010 r. Zdanie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez **starszego podoficera obsługi samolotu PiS nr 2** w kolumnach „Zdał”, w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”. Przyjęcie samolotu zostało potwierdzone wpisami przez dyżurnego hangaru w kolumnach „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

Ponadto ze względu na brak możliwości wpisu (niezapisanych rubryk) nie zostało potwierdzone przez pełniącą służbę dyżurnego hangaru przyjęcie samolotu o tej godzinie w „Księżce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 143.

W dniu 09.04.2010 r. zostało ponadto wykonane mycie części ogonowej samolotu. Jednakże czynność ta nie została odnotowana w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”. Z informacji udzielonych przez personel 36 splt wynika, że czynność mycia płatowca samolotu lub jego części powinna być odnotowywana w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”.

8. Prace realizowane w dniu 10.04.2010 r.

W „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, DSP, sygn. WLOP408/2009, w rozdziale V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, zamieszczone są ust. 11, 12, 20 o treści:

„11. Po wykonaniu lotu komisyjnego, przed lotem o statusie HEAD, statek powietrzny nie może być użyty do innych zadań niezwiązanych z tym lotem. W wypadku, gdy z jakichkolwiek przyczyn lot statku powietrznego o statusie HEAD nie odbył się w ciągu 48 godzin, lub statek powietrzny użyty był do innych zadań, lot komisyjny należy wykonać ponownie (nie dotyczy przedmiotowych lotów wykonywanych z lotnisk poza MSD zarówno krajowych jak i zagranicznych).

12. Dopuszcza się rezygnację z lotu komisyjnego po powrocie statku powietrznego na lotnisko w MSD z osobą uprawnioną na pokładzie, a następnie powtórny wykorzystaniu tego statku powietrznego (również przez osobę uprawnioną) w czasie do 48 godzin jego postoju. W tym czasie statek powietrzny nie może być wykorzystany do realizacji innych zadań. Bezpośrednie przygotowanie do lotu statku powietrznego o statusie HEAD odbywa się na zasadach opisanych w ust. 20.(...)

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”.

W związku ze spełnieniem wymagań określonych w ust. 11 (nieprzekroczenie czasu 48 godzin do kolejnego wylotu, niewykorzystywanie go do innych zadań niż o statusie HEAD) oraz w ust. 12 (powrót statku powietrznego na lotnisko w MSD z osobą uprawnioną na pokładzie, a następnie powtórne wykorzystanie tego statku powietrznego [również przez osobę uprawnioną] w czasie do 48 godzin jego postoju) personel 36 splt wykorzystał zapis zawarty w ust. 12 o treści **„dopuszcza się rezygnację z lotu komisijnego po powrocie statku powietrznego na lotnisko w MSD z osobą uprawnioną na pokładzie, a następnie powtórny wykorzystaniu tego statku powietrznego (również przez osobę uprawnioną) w czasie do 48 godzin jego postoju”**.

Zgodnie z powyższą „Instrukcją...” w dniu 10.04.2010 r. bezpośrednio przed lotem personel służby inżynieryjno-lotniczej 1 eskadry lotniczej 36 splt w składzie:

- 1) w specjalności płatowiec i silnik (wyznaczony do pracy przez **kierownika grupy PiS**):
 - a) **starszy technik klucza PiS** – sprawujący nadzór nad wykonywanymi czynnościami w specjalności płatowiec i silnik;
 - b) **technik samolotu PiS nr 1** – realizator czynności obsługowych w specjalności płatowiec i silnik;
 - 2) w specjalności osprzęt lotniczy (wyznaczony do pracy przez **dowódcę klucza O**):
 - a) **starszy technik klucza O** – sprawujący nadzór nad wykonywanymi czynnościami w specjalności osprzęt;
 - b) **technik samolotu O nr 1** – realizator czynności obsługowych w specjalności osprzęt;
 - 3) w specjalności urządzenia radioelektroniczne (wyznaczony do pracy przez **dowódcę klucza URE**):
 - a) **starszy technik samolotu URE nr 1** – sprawujący nadzór nad wykonywanymi czynnościami w specjalności urządzenia radioelektroniczne;
 - b) **starszy podoficer obsługi samolotu URE nr 1** – realizator czynności obsługowych w specjalności urządzenia radioelektroniczne
- wykonał na samolocie Tu-154M nr 90A837 (101) obsługi bieżące A₂ + P_S (A₂ – poziom 2, P_S – obsługa przedlotowa) zgodnie z RO-86.

W czynnościach przygotowania samolotu do lotu brał udział również **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** – (zgodnie z ww. „Instrukcją organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, sygn. WLOP 408/2009).

Ponadto zgodnie z ww. „Instrukcją...”, z komisji oblotów samolotów i śmigłowców nadzór sprawował **starszy inżynier urządzeń radioelektrycznych Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt**. Na teren jednostki przybył o godz. 05.42 (czas ustalono na podstawie danych z analizy zapisu kamer). Podkomisja techniczna ustaliła, że nie mógł dotrzeć do JW na czas, jednakże miał ustalony z podległym mu wtedy personelem sposób przekazywania informacji o potencjalnych nieprawidłowościach mogących wystąpić w trakcie przygotowania samolotu. Po przybyciu do JW sprawdził stan przygotowania samolotu do wylotu.

Czasy przybycia personelu do 36 splt w dniu 10.04.2010 r. (ustalone na podstawie danych z analizy zapisu kamer).

- 1) **starszy technik klucza PiS** – godz. 03.39;
- 2) **technik samolotu PiS nr 1** – godz. 03.47;
- 3) **starszy technik klucza O** – godz. 02.33;
- 4) **technik samolotu O nr 1** – godz. 02.52;
- 5) **starszy technik samolotu URE nr 1** – godz. 03.27;
- 6) **starszy podoficer obsługi samolotu URE nr 1** – godz. 03.00;
- 7) **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** – przybycie około godz. 04.00.

Personel SIL specjalności osprzęt i urządzenia radioelektryczne w pierwszej kolejności rozpoczął wykonywanie obsługi $A_2 + P_S$ na samolocie Jak-40 nr 045, a w drugiej na samolocie Jak-40 nr 044.

Według oświadczenia **starszego technika klucza PiS** samolot Tu-154M nr 101 został przyjęty przez niego od **dyżurnego hangaru** o godz. 04.00. Potwierdzenie przyjęcia samolotu o tej godzinie przez **starszego technika klucza PiS** znajduje się w „Książce dyżurnego hangaru samolotów (śmigłowców)”, zarejestrowanej w RWD nr 93/111, na str. 143. W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części V „Przyjęcie samolotu” znajduje się zapis, że **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** przyjął samolot o godz. 04.20. Przyjęcie samolotu zostało

potwierdzone wpisami w kolumnie „Przyjął” w rubrykach „Nazwisko”, „Podpis”, „Data” „Godzina”.

Po przyjęciu samolotu Tu-154M nr 101 **starszy technik klucza PiS** nadzorował rozpoczęcie i wykonywanie czynności w zakresie obsługi bieżących $A_2 + P_S$ na płatowcu i silnikach samolotu przez **technika samolotu PiS nr 1**. **Technik samolotu PiS nr 1** potwierdził wykonanie czynności obsługowych własnoręcznymi podpisami w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_S$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” oraz „Złanie odst.”. W specjalności PiS **nie został dokonany wpis** z określeniem narzędzi, którymi wykonywano obsługę (podkomisja techniczna uzyskała informację od personelu SIL, że zwyczajowo do dokumentacji wpisywano nr kompletu narzędzi, którymi wykonywano czynności obsługowe).

Specjaliści osprzętu rozpoczęli wykonywanie obsług około godziny 04.00, a urządzeń radioelektronicznych około godziny 04.30. W obydwu specjalnościach zakończono wykonywanie prac około godziny 05.00 oraz potwierdzono ich wykonanie, dokonując wpisu do „Książki obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”.

W specjalności osprzęt obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/O/13 (podpisy personelu O w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Technik samolotu O nr 1 potwierdził wykonanie czynności obsługowych własnoręcznymi podpisami w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_S$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”. Nie zachował się fragment „Książki obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zawierający podpisy **starszego technika klucza O** w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry”, na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubrykach „Elektro” i „Przyrządy”. (we wszystkich rubrykach w kolumnach „Nadzór” „Nazwisko” zachowały się po katastrofie jedynie początkowe litery jego nazwiska).

W specjalności urzędzenia radioelektroniczne obsługę wykonywano narzędziami nr 39/1/R/4 (podpisy personelu urządzeń radioelektronicznych w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru”).

Starszy podoficer obsługi samolotu URE nr 1 potwierdził wykonanie czynności obsługowych własnoręcznym podpisem w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Wykonano przegląd $A_2 + P_S$ ”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio”. Nie zachował się fragment „Książki obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zawierający podpis **starszego technika samolotu URE nr 1** w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Nadzór”, „Nazwisko”, „Podpis”, w rubryce „Radio” (w rubryce w kolumnach „Nadzór” „Nazwisko” zachował się jedynie zapis jego nazwiska).

Około godz. 05.00 samolot Tu-154M nr 101 został wystawiony przed hangar w celu wykonania próby silników. O godz. 05.05 **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** rozpoczął wykonywanie próby silników. Po uruchomieniu silnika nr 1 (lewego), a następnie silnika nr 2 (środkowego), proces dalszego uruchamiania został przerwany na komendę **technika samolotu PiS nr 1** z powodu zauważenia przez niego wycieku cieczy spod osłony silnika. Z oświadczeń personelu wykonującego obsługę wynika, że analizę wykonano wspólnie ze **starszym technikiem klucza PiS** i jednoznacznie ustalono, że wyciekającą cieczą była woda pozostała po myciu części ogonowej samolotu poprzedniego dnia. Przeprowadzono ponownie próbę silników, którą zakończono około godziny 05.20. W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** dokonał wpisu: „Uruchomiono silniki główne na mały gaz. Proces uruchamiania oraz parametry małego gazu zgodne z WT. Czas pracy silników na ziemi 5 minut. Wybiegi SWC: 1) – 34 sek, 2) – 36 sek, 3) – 33 sek.” oraz potwierdził wykonanie próby podpisem.

Z oświadczenia **starszego technika klucza PiS** wynika, że „podczas wykonywania obsług $A_2 + P_S$ na samolocie Tu-154M nr 101 nie były uzupełniane instalacje płatowcowe

i silnikowe żadnymi cieczami roboczymi oraz nie była uzupełniana instalacja paliwowa samolotu”.

Zbiorniki samolotu były zatankowane paliwem w ilości 18 672 kg (potwierdzenie w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Paliwo w zbiornikach”, w rubryce „Stan do lotu”). Ilość oleju do lotu w silnikach głównych: nr 1 (lewy) – 26 l, nr 2 (środkowy) – 22 l, nr 3 (prawy) – 25 l, co zostało potwierdzone w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w „Części IV. Tankowanie samolotu”, w kolumnach „Olej w silnikach (l)”, w rubryce „Stan do lotu”.

Około godz. 05.30 **starszy technik klucza PiS** (wg oświadczenia) potwierdził w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” wykonanie wszystkich prac w specjalności PiS.

Nie zachował się fragment „Książki obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zawierający podpisy **starszego technika klucza PiS** w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry”, na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnach „Nadzór”, „Podpis”, w rubrykach „Płatowiec”, „Silniki” i „Złanie odst.” (we wszystkich rubrykach w kolumnach „Nadzór” „Nazwisko” zachowały się jedynie początkowe litery jego nazwiska).

Nie zachował się fragment „Książki obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, zawierający podpisy **starszego technika klucza PiS** w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry”, na str. 20/109, w części VI „Potwierdzenie wykonania obsługi technicznej i nadzór”, w kolumnie „Zakończono”, w rubrykach „Dnia”, „Godz.” i „Podpis” informujący o potwierdzeniu zakończenia prac obsługowych we wszystkich specjalnościach.

Samolot dopuścił do lotu **starszy technik klucza PiS** o godz. 05.40 (godzina została określona w jego oświadczeniu), dokonując stosownego wpisu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry”, na str. 20/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Dopuszczenie do lotu”, w rubrykach „Nazwisko” i „Podpis”.

Z oświadczenia **starszego inżyniera urządzeń radioelektronicznych Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt** wynika, że po jego przybyciu na lotnisko **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** osobiście potwierdził wykonanie wszystkich czynności

obsługowych na samolocie Tu-154M nr 101 oraz wyjaśnił, że „samolot jest w 100% sprawny”. Ponadto poinformował szczegółowo o okolicznościach przerwania próby silników (ze względu na wyciek kilku kropel wody na połączeniu dolnych osłon środkowego silnika). **Starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** oświadczył również, że w „czasie próby wszystkie parametry silników były zgodne z WT, a dolne osłony silnika nr 2 oraz pozostałych silników suche). Wykonanie wszystkich obsługa oraz brak uwag potwierdzili również pozostali specjaliści SIL uczestniczący w przygotowaniu samolotu do wylotu. Następnie **starszy inżynier urządzeń radioelektronicznych Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt** sprawdził dokonanie wpisów w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”. Uwag nie stwierdził.

Dowódca statku powietrznego w tym dniu **nie dokonał stosownych wpisów** w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry”, na str. 20/109, w części I „Dane ogólne. Dopuszczenie i przyjęcie samolotu”, w kolumnie „Przyjęcie statku powietrznego przez pilota”, w rubrykach „Nazwisko” oraz „Podpis”. W rubryce „Nazwisko” wpisu nazwiska dowódcy statku powietrznego dokonał prawdopodobnie **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M**.

Podkomisja techniczna ustaliła, że poniżej wymienieni dowódcy statku powietrznego **nie dokonali wpisów** o przyjęciu samolotu w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”:

- 1) **dowódca zespołu lotniczego** podczas lotów w dniach: 04.01.2010 r., 07.01.2010 r., 09.02.2010 r. (dwóch lotów), 10.04.2010 r.;
- 2) **zastępca dowódcy 1 eskadry lotniczej** podczas lotów w dniach: 08.01.2010 r., 12.01.2010 r.;
- 3) **dowódca 1 eskadry lotniczej** podczas lotów w dniach: 13.02.2010 r., 14.02.2010 r.

O godz. 05.30 samolot został sprawdzony pod względem pirotechnicznym przez przedstawicieli(a) Biura Ochrony Rządu (BOR) (wg jego / ich oświadczenia).

W „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu. Parametry” wykonanym w dniu 10.04.2010 r., na str. 20/109, w części VII „Uszkodzenia wykryte podczas obsługi nie objęte zestawem. Uwagi pilota i nadzoru” znajduje się wpis dokonany przez funkcjonariusza BOR: „Kontrola pirotechniczna. Materiałów niebezpiecznych nie stwierdzono” oraz potwierdzenie wykonania tej kontroli jego podpisem.

O godz. 06.30 do luków samolotu został załadowany bagaż, a na jego pokład catering.

Przed godz. 07.00 w samolocie zajęli miejsca ostatni pasażerowie i oczekiwano na przybycie Prezydenta RP. Po jego przyjeździe o godz. 07.07 (ustalonej na podstawie monitoringu) meldunek o gotowości załogi i sprawności samolotu do wylotu złożył **dowódca Sił Powietrznych** po wcześniejszym uzgodnieniu z **dowódcą statku powietrznego** (zgodnie z oświadczeniem zastępcy dowódcy 36 splt „Gen. Błasik poinformował mnie, żebym powiadomił dowódcę załogi, że ma życzenie wraz z nim złożyć meldunek Prezydentowi przed trapem samolotu. (...) Ok. godz. 07.12-07.15 podjechały pojazdy BOR, i nastąpiło przywitanie p. Prezydenta przez gen. Błasika, a następnie przez kpt. Protasiuka”). Ponadto potwierdzeniem osobistego złożenia meldunku Panu Prezydentowi RP przez dowódcę Sił Powietrznych jest relacja złożona przez funkcjonariusza BOR podczas rozmowy z Komisją.

Po zajęciu miejsca w samolocie przez Prezydenta RP o godz. 07.14 załoga zaczęła uruchamiać silniki, o godz. 7.16. sprawdziła sterowanie (wg oświadczeń personelu technicznego nie zgłaszała uwag do jego funkcjonowania) i o godz. 07.17 rozpoczęła kołowanie na drogę startową. Załoga nie zgłosiła również żadnych nieprawidłowości w trakcie kołowania. Start samolotu nastąpił o godz. 07.27.

9. Dodatkowe ustalenia podkomisji technicznej

1) Apteczka techniczna

Na samolocie znajdowała się apteczka techniczna. Przewożenie apteczki na pokładzie jest zgodne z „Instrukcją organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, sygn. WLOP 408/2009, Warszawa 2009, rozdziałem V „Przygotowanie statków powietrznych o statusie HEAD”, § 11 „Zasady ogólne”, ust. 25: „Na każdym statku powietrznym, przeznaczonym do wykonywania lotów o statusie HEAD, powinien się znajdować zestaw niezbędnych narzędzi i tzw. apteczka techniczna. Ich kompletację ustala szef sekcji techniki lotniczej jednostki (równorzędny)”, a także zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Instrukcji służby inżynierijno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Cz. I”, DWLiOP, Poznań 1991, sygn. WLOP 21/90 pkt 451: „Apteczka techniczna i środki naziemnej obsługi powinny być skompletowane i załadowane na SP zgodnie z wykazem i wariantami opracowanymi w jednostce lotniczej (oddzielnie dla każdego typu SP) i zatwierdzonymi przez zastępcę dowódcy jednostki ds. inżynierijno-lotniczych (równorzędny). Rozmieszczenie wyżej wymienionych

środków na SP nie może ograniczać miejsca załadowania planowanych ładunków zgodnie z wariantem zastosowania bojowego”.

Jednakże, zgodnie z przedstawionym przez 36 splt dokumentem o nazwie „Apteczka techniczna Tu-154M na wylot do USA i KANADY w dniach 12-16.04.2010 r.”, na pokładzie samolotu Tu-154M nr 101 w dniu 10.04.2010 r. znajdowała się apteczka techniczna o masie około 1278 kg, zweryfikowana następnie przez 36 splt do około 1066 kg (potwierdzenie w piśmie Dowódcy JW 2139 nr 552/11/FAX z dnia 07.02.2011 r.). „Apteczka techniczna...” zawierała wykazy i dane masowe agregatów wyspecyfikowane w zestawieniach:

- a) „Apteczce technicznej PiS nr 1”;
- b) „Apteczce technicznej Osprzętu nr 1”;
- c) „Apteczce technicznej Osprzętu nr 2”;
- d) „Apteczce technicznej URE nr 1”;
- e) „Apteczce technicznej URE nr 2”;
- f) „Wyposażeniu ratowniczym”.

Wszystkie powyższe wykazy **nie zostały zatwierdzone** przez Szefa Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt.

Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt wyjaśnił, że zaplanował weryfikację zawartości apteczki technicznej po powrocie samolotu ze SMOLEŃSKA ze względu na ewentualne jej wykorzystanie do usunięcia niesprawności, które mogłyby wystąpić w tym dniu. Dopiero po tym miał zamiar zaakceptować jej ostateczny skład i złożyć swoje podpisy na przedmiotowych wykazach.

Ze względu na to, że w dniu 10.04.2010 r. odbywał się inny lot samolotu Tu-154M nr 101 z ww. apteczką na pokładzie, przytaczane powyżej przepisy nakazują, aby dokumenty zawierające ukompletowanie apteczki były zatwierdzone i aktualizowane na wszystkie loty w których byłaby ona przewożona na pokładzie samolotu.

2) Przydzielenie statku powietrznego do obsługi

Stwierdzono następujące nieprawidłowości:

- a) Brak uzupełnienia rozkazów w „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” w rozdziale „9. Движение самолета в эксплуатации”, w podrozdziale „9.2. Сведения об экипаже”

o przydzieleniu samolotu do obsługi technikom pokładowym (starszym technikom obsługi pokładowej):

- **starszemu technikowi obsługi pokładowej Tu-154M;**
 - **starszemu technikowi obsługi pokładowej Tu-154M nr 2;**
- b) **starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M** wykonujący obowiązki przed wyznaczeniem na ostatnio zajmowane stanowisko technika samolotu (obsługi naziemnej) miał przydzielony rozkazem samolot do obsługi (co potwierdził wpis z 2006 r. w „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” z 2002 r., w rozdziale „9. Движение самолета в эксплуатации”, w podrozdziale „9.2. Сведения об экипаже” na str. 347);
- c) Brak odnotowania rozkazu o zakończeniu pracy na samolocie przez:
- **ubylego do rezerwy inżyniera pokładowego Tu-154M** (jest jedynie wpis rozkazu o przydzieleniu samolotu jako technikowi obsługi naziemnej w „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” z 2002 r., w rozdziale „9. Движение самолета в эксплуатации”, w podrozdziale „9.2. Сведения об экипаже” na str. 347);
 - **ubylego do rezerwy starszego technika obsługi pokładowej Tu-154M** (jest jedynie wpis rozkazu o przydzieleniu samolotu jako technikowi obsługi naziemnej w „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” z 1990 r., w rozdziale „9. Движение самолета в эксплуатации”, w podrozdziale „9.2. Сведения об экипаже” na str. 347);
- d) Brak odnotowania rozkazu o zakończeniu pracy na samolocie przez technika samolotu **ubylemu do innej jednostki technikowi samolotu PiS** (jest jedynie rozkaz o przydzieleniu samolotu do obsługi w „Формуляр самолета ТУ-154М № 837. Часть 1. Планер и входящие в него системы” z 2002 r., w rozdziale „9. Движение самолета в эксплуатации”, w podrozdziale „9.2. Сведения об экипаже” na str. 347);
- e) Brak odnotowania rozkazu umożliwiającego wykonywanie prac w charakterze technika pokładowego (starszego technika obsługi pokładowej) **Szefowi Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt.**

3) Odladzanie płatowca samolotu

Z informacji udzielonych przez personel 36 splt wynika, że czynność odladzania płatowca samolotu **nie była** odnotowywana w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”. W ocenie podkomisji technicznej w „Księżce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” powinien być odnotowany użyty do odladzania płatowca samolotu typ płynu, jego ilość i stężenie oraz czas rozpoczęcia procesu zabezpieczania/odladzania.

4) Analiza możliwości pracy inżynierów sekcji techniki lotniczej 36 splt

W 36 splt jest eksploatowanych 6 typów statków powietrznych:

a) samoloty:

- Tu-154M,
- Jak-40,
- M-28B w dwóch wersjach (M28B oraz M28B/PT),

b) śmigłowce:

- Mi-8,
- W-3 w trzech wersjach (W-3P, W-3WA , W-3WA FADEC),
- Bell-412HP.

Każdy z ww. typów statków powietrznych oraz ich wersji jest eksploatowany według **innej** dokumentacji (**łącznie 9 różnych kompletów dokumentacji**).

Etat Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt to oprócz szefa sekcji trzech inżynierów poszczególnych specjalności (płatowiec i silnik, osprzęt, urządzenia radioelektroniczne) i jeden oficer o specjalności zaopatrzenie lotniczo-techniczne.

Zgodnie z:

- „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony Wydanie 2008-12-11, Zmiana 1. WLOP 370/2006-10-57, str. 1/2), rozdziałem X, z § 57 „Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze”, ust. 3: **„Do obsługi statków powietrznych uprawniony jest wyłącznie przeszkolony na dany typ statku powietrznego personel inżynieryjno-lotniczy i latający”;**

- „Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (RL-2006). Wydanie II. MON, DSP, Warszawa 2007, sygn. WLOP 370/2006 (na dole strony Wydanie 2008-12-11, Zmiana 1. WLOP 370/2006-11-69, str. 1/2), rozdziałem XI, z § 69 „Zabezpieczenie inżynieryjno-lotnicze lotów”, ust. 3: **„Do obsługi statków powietrznych uprawniony jest wyłącznie przeszkolony na dany typ statku powietrznego personel inżynieryjno-lotniczy i latający”**;
- „Instrukcją służby inżynieryjno-lotniczej lotnictwa Sił Zbrojnych RP. Cz. I”, DWLiOP, Poznań 1991, sygn. WLOP 21/90, z pkt 198: **„Do eksploatacji sprzętu lotniczego wyznacza się wyłącznie personel latający i SIL, który ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne oraz zdał z wynikiem pozytywnym egzamin ze znajomości budowy, zasad użytkowania i obsługi określonego typu SP, zasad bezpieczeństwa podczas użytkowania i obsługi oraz obowiązków funkcyjnych. Zasady szkolenia oraz dopuszczania specjalistów SIL do pracy na sprzęcie lotniczym zawarte są w odrębnych przepisach”**.

Treść powyżej przytoczonych punktów nakazuje, aby ww. inżynierowie sekcji techniki lotniczej posiadali uprawnienia do obsługi wszystkich ww. typów i wersji statków powietrznych, co w ocenie podkomisji technicznej jest **fizycznie niemożliwe do realizacji**.

Ze względu na zapisy w dokumencie o nazwie „Zasady szkolenia i kontroli technicznego personelu latającego oraz dopuszczenia specjalistów służby inżynieryjno-lotniczej do wykonywania lotów w składzie załogi na statkach powietrznych”, DWLotn., Poznań 1979, w rozdziale „1. Zasady ogólne”, w pkt 1.4: **„Techniczny personel latający może eksploatować następujące ilości typów statków powietrznych:(...) - inżynierowie pokładowi – 3 typy,(...)”**,

podkomisja techniczna stwierdziła, że zasady powyższe **nie są również spełnione w stosunku do ww. oficerów sekcji techniki lotniczej**.

W ocenie podkomisji technicznej właściwe monitorowanie eksploatacji wszystkich statków powietrznych (w tym analizowanie materiałów obiektywnej kontroli lotów i opracowywanie przedsięwzięć profilaktycznych), realizacja czynności w ramach komisji oblotów samolotów i śmigłowców przed wylotami o statusie HEAD, szkolenie personelu technicznego i latającego, a także planowanie i nadzór nad realizacją innych czynności nakazanych dokumentami normatywnymi

(np. obsługiwanie roczne, dni techniki) było w tym składzie etatowym Sekcji Techniki Lotniczej **niemożliwe do realizacji**.

5) Ocena działania przewodniczącego komisji oblotów samolotów i śmigłowców 36 splt

W „Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, sygn. WLOP 408/2009, **nie został określony** zakres kompetencji i obowiązków dla przewodniczącego komisji oblotów samolotów i śmigłowców, jego zastępcy oraz członków komisji. Nie zostały precyzyjnie określone czynności wykonywane przez komisję:

- a) przed oblotem (weryfikacyjnym oraz komisyjnym);
- b) w trakcie oblotu;
- c) po oblocie;
- d) w trakcie nadzoru całokształtu przedsięwzięć związanych z obsługą i bezpośrednim przygotowaniem statku powietrznego do wykonania lotu o statusie HEAD (co szczególnie nakazuje przedmiotowa „Instrukcja...”).

Ponadto nie zawiera ona żadnych procedur wykonywania lotów statków powietrznych znajdujących się na wyposażeniu PKW, potencjalnie mogących być wykorzystanymi do realizacji lotów o statusie HEAD.

W ocenie podkomisji technicznej stanowisko „Przewodniczącego komisji oblotów samolotów i śmigłowców” nie powinno być usytuowane w strukturze etatowej 36 splt, ze względu na to, że nie może być ograniczane jedynie do jego działalności w tej jednostce. W ocenie podkomisji technicznej powinno być umocowane poza strukturami 36 splt, bo rodzi to konflikt interesów – przewodniczący i pozostali członkowie komisji wykonują polecenia tego samego przełożonego, bez możliwości odwołania się od jego decyzji, co wyraźnie wykazują nawet ustalenia KBWL LP (np. brak jakiegokolwiek reakcji personelu na nakazanie przez przełożonego niezgodnej z dokumentacją samolotu przebudowy trzeciego salonu, na wykonywanie lotów z niesprawną radiostacją awaryjną). W poprzednich latach, od stworzenia tego stanowiska w 1976 r. do początku pierwszej dekady XXI wieku, przewodniczący komisji oblotów samolotów i śmigłowców ze względów organizacyjnych był usytuowany na etacie dodatkowym w 36 splt, ale bezpośrednio podlegał i wykonywał obowiązki określone przez Zastępcę Szefa Logistyki SP – Szefa Techniki Lotniczej – Głównego Inżyniera Wojsk Lotniczych.

Od 2004 r. stanowisko przewodniczącego komisji samolotów i śmigłowców podlegało już bezpośrednio dowódcy 36 splt. Od tego momentu **zatracono ideę** ustanowienia w lotnictwie SZ tego stanowiska, które miało funkcjonować jako niezależne od dowódcy jednostki lotniczej (aby osoba pełniąca tę funkcję ściśle współpracowała z dowódcą na równorzędnych zasadach) i zostało ustanowione w celu:

- a) nadzoru, poczynając od realizacji procedury selekcji i wyboru, statku powietrznego z 36 splt (oraz innych jednostek lotnictwa SZ RP, a także MSWiA) do realizacji zadań z najważniejszymi osobami w państwie;
- b) przedstawiania Zastępcy Szefowi Logistyki SP – Szefowi Techniki Lotniczej – Głównemu Inżynierowi Wojsk Lotniczych do akceptacji propozycji w tym zakresie;
- c) opracowania programów oblotów weryfikacyjnych i komisyjnych, uzgadnianie ich z właściwymi komórkami dowództwa WLiOP, DSP, a następnie przedstawianie ich ww. przełożonemu do zatwierdzenia;
- d) nadzorowania eksploatacji wyselekcjonowanych statków powietrznych do realizacji tych zadań.

W latach ubiegłych osoby pełniące tę funkcję wielokrotnie wykonywały czynności weryfikacyjne i obloty wybranych statków powietrznych we wszystkich rodzajach SZ RP (np. statków powietrznych z jednostek lotniczych Wojsk Lądowych wyznaczonych do realizacji zadań w ramach wszystkich dotychczas realizowanych na terenie RP akcji papieskich – w tym także biorących udział w akcji na terytorium Litwy – statków powietrznych lotnictwa Marynarki Wojennej wykonujących wielokrotnie loty np. z Prezydentem RP). Należy nadmienić, że dokumentacja dotycząca weryfikacji i oblotów statków powietrznych została opracowana i zatwierdzona również na takie typy statków powietrznych jak śmigłowce Mi-17, samoloty CASA C-295M, które nie występują w etacie 36 splt oraz An-28/M-28.

W związku z powyższym w treści rozkazu dowódcy Sił Powietrznych wyznaczającego komisję oblotów samolotów i śmigłowców na dany rok kalendarzowy powinna być również rozważona i uwzględniona możliwość realizacji zadań lotów statków powietrznych o statusie HEAD przez personel z innych jednostek lotnictwa SZ RP. W połowie pierwszej dekady XXI wieku w ww. rozkazach dowódcy Sił Powietrznych umieszczany był personel ze wszystkich jednostek lotnictwa SZ RP dyslokowanych na terenie kraju, dla których wcześniej przewidywano i zarezerwowano możliwość realizacji tych zadań na ich etatowych statkach powietrznych.

6) Realizacja oblotów komisyjnych na statkach powietrznych wyposażonych w pokładowy, eksploatacyjny rejestrator parametrów lotu FDR

Podkomisja techniczna proponuje przeanalizowanie, czy istnieje rzeczywista potrzeba wykonywania oblotów komisyjnych na statkach powietrznych wyposażonych w nowoczesny, funkcjonalny, pokładowy, eksploatacyjny, rejestrator parametrów lotu FDR (Flight Data Recorder). Zamiast tego proponuje prowadzenie szczegółowej analizy materiałów OKL pod kątem poprawności użytkowania statku powietrznego przez załogi oraz bieżącego monitorowania jego sprawności technicznej.

7) Posługiwanie się przez 36 splt dokumentami o nazwie: „Świadectwo sprawności technicznej – Certificate of Airworthiness”, „Świadectwo zdolności w zakresie hałasu – Noise Certificate”, „Świadectwo o dopuszczeniu statku powietrznego do lotów w warunkach RVSM – Certificate of Admission to Flights in RVSM Conditions” dla samolotów Tu-154M nr 101 oraz 102

Podkomisja techniczna ustaliła, że w lotnictwie SZ RP brakuje podstaw prawnych do wydania dokumentów o nazwie: „Świadectwo sprawności technicznej – Certificate of Airworthiness”, „Świadectwo zdolności w zakresie hałasu – Noise Certificate”, „Świadectwo o dopuszczeniu statku powietrznego do lotów w warunkach RVSM – Certificate of Admission to Flights in RVSM Conditions” dla samolotów Tu-154M nr 101 oraz 102.

Ze względu na konieczność realizacji niektórych lotów zleczanych przez przełożonych 36 splt personel jednostki opracował wzorce dokumentów zgodnie z przepisami lotniczymi obowiązującymi w lotnictwie cywilnym o nazwie „Świadectwo sprawności technicznej – Certificate of Airworthiness”, „Świadectwo zdolności w zakresie hałasu – Noise Certificate”, „Świadectwo o dopuszczeniu statku powietrznego do lotów w warunkach RVSM – Certificate of Admission to Flights in RVSM Conditions” dla samolotów Tu-154M nr 101 oraz 102 i przedstawiał je do zatwierdzania przełożonym. „Świadectwo zdolności w zakresie hałasu – Noise Certificate” było tłumaczeniem oryginalnego świadectwa przedstawionego przez producenta samolotu.

Procedury wydawania ww. dokumentów dla cywilnych statków powietrznych zostały opisane poniżej.

1. Warunki wydania poświadczenia zdatności do lotu statku powietrznego (Aircraft Airworthiness Certificate)

Poświadczenie zdatności do lotu może zostać wydane po wykonaniu przeglądu zdatności do lotu (Airworthiness Review) przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:

- (a) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi wykonać pełny udokumentowany przegląd zapisów statku powietrznego w celu sprawdzenia, czy:
- godziny i cykle lotu płatowca i silników zostały zapisane prawidłowo,
 - instrukcja użytkowania w locie dotyczy konfiguracji statku powietrznego i odzwierciedla ostatnią zmianę,
 - na statku powietrznym została wykonana cała obsługa techniczna, zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej,
 - wszystkie znane usterki zostały usunięte lub, jeśli ma to zastosowanie, odłożone w sposób kontrolowany,
 - wszystkie dyrektywy zdatności mające zastosowanie zostały wykonane i odpowiednio zapisane,
 - wszystkie modyfikacje i naprawy wykonane na statku powietrznym zostały zapisane i zatwierdzone zgodnie z obowiązującymi przepisami (Part 21),
 - wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności, zabudowane na statku powietrznym, zostały odpowiednio zidentyfikowane, zarejestrowane i nie przekroczyły zatwierdzonych limitów żywotności,
 - cała obsługa techniczna została poświadczona zgodnie z przepisami,
 - aktualne świadectwo ważenia i wyważenia odzwierciedla konfigurację statku powietrznego i jest ważne,
 - statek powietrzny jest zgodny z ostatnią zmianą projektu typu zatwierdzoną przez władzę lotniczą.
- (b) Personel przeglądu zdatności do lotu zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przeprowadzić fizyczne oględziny statku

powietrznego. W tym celu personelowi przeglądu zdatości, który nie posiada kwalifikacji wg Part 66 musi udzielić wsparcia personel posiadający takie kwalifikacje.

- (c) Podczas fizycznych oględzin statku powietrznego personel przeglądu zdatości do lotu musi sprawdzić, czy:
- wszystkie wymagane oznakowania i tabliczki zostały umieszczone prawidłowo,
 - statek powietrzny jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie,
 - konfiguracja statku powietrznego jest zgodna z zatwierdzoną dokumentacją,
 - wszystkie widoczne usterki zostały usunięte lub, jeśli ma to zastosowanie, odłożone w sposób kontrolowany,
 - nie ma rozbieżności między statkiem powietrznym a udokumentowanym przeglądem zapisów wg punktu (a).
- (d) Poświadczenie przeglądu zdatości do lotu (Formularz nr 15b EASA) jest wydawane przez odpowiednio upoważniony personel przeglądu zdatości do lotu, w imieniu zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatością do lotu, po stwierdzeniu, że przegląd zdatości do lotu został przeprowadzony w sposób prawidłowy.

2. Warunki uzyskania zatwierdzenia do wykonywania lotów w przestrzeni RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum – Zredukowane Minimum Separacji Pionowej)

RVSM – zredukowane do 300 m (1000 ft) Minimum Separacji Pionowej pomiędzy samolotami wdrożono w styczniu 2002 r. w 41 krajach Europy i Afryki Północnej. RVSM wprowadza sześć dodatkowych poziomów lotu pomiędzy FL 290 i FL 410, zapewniając znaczną redukcję kosztów paliwa i ograniczenie liczby opóźnień rejsów.

ICAO Tables of Cruising Levels

RVSM airspace		Non - RVSM airspace	
FL 410	→	←	FL 410
FL 400	←	→	FL 400
FL 390	→	←	FL 390
FL 380	←	→	FL 380
FL 370	→	←	FL 370
FL 360	←	→	FL 360
FL 350	→	←	FL 350
FL 340	←	→	FL 340
FL 330	→	←	FL 330
FL 320	←	→	FL 320
FL 310	→	←	FL 310
FL 300	←	→	FL 300
FL 290	→	←	FL 290



Second RVSM FLIGHT PLANNING WORKSHOP - EUROCONTROL, Brussels - 13 November 2001

(a) Ogólne wymagania do operacji w przestrzeni RVSM

Operator lotniczy zamierzający wykonywać loty w przestrzeni powietrznej RVSM musi spełnić następujące wymagania:

- statek powietrzny musi mieć zdolność utrzymywania wysokości, zgodnie z kryteriami określonymi w Specyfikacji Minimalnych Osiągów Systemów statku powietrznego (MASPS – Minimum Aircraft System Performance Specification),
- posiada opracowane i wdrożone zasady i procedury utrzymania zdolności statku powietrznego w odpowiednich programach obsługi technicznej, instrukcjach obsługi i napraw,
- posiada opracowane i wdrożone zasady i procedury dla załóg lotniczych wyznaczonych do operowania w przestrzeni RVSM,
- załogi lotnicze, dyspozytorzy i personel obsługi technicznej uczestniczący w przygotowaniu i wykonaniu operacji RVSM zostały przeszkolone w zakresie znajomości odpowiednich zasad i procedur.

(b) Warunki uzyskania zatwierdzenia RVSM

- przedstawienie władzy lotniczej dokumentacji technicznej zdolności statku powietrznego do lotu w przestrzeni RVSM, w tym Instrukcję użytkownika w locie (AFM), uwzględniającą wprowadzenie RVSM,

- przedstawienie opisu wyposażenia zainstalowanego w związku z RVSM,
- przedstawienie programów szkolenia początkowego i okresowego załóg lotniczych oraz innego personelu, który uczestniczy w przygotowaniu i wykonaniu operacji RVSM,
- przedstawienie stosownych instrukcji i list kontrolnych uzupełnionych o standardowe procedury operacyjne, obsługowe i ograniczenia stosowane w związku z RVSM,
- przedstawienie MEL (Minimum Equipment List) uwzględniającą wymaganą sprawność wyposażenia do lotów w przestrzeni RVSM,
- przedstawienie zmian w programie planowej obsługi samolotów wymaganych z tytułu operacji RVSM,
- przedstawienie planu uczestnictwa w programie monitorowania przez Eurocontrol zdolności utrzymywania wymaganej wysokości przez statki powietrzne.

(c) **Warunki utrzymania zatwierdzenia RVSM**

- Obowiązek analizowania i zgłaszania władzy lotniczej przypadków nieutrzymywania wysokości:
 - TVE (Total Vertical Error) \geq niż $\pm 90\text{m}$ ($\pm 300\text{ ft}$)
 - ASE (Altimetry System Error) \geq niż $\pm 75\text{m}$ (245ft)

(d) **Procedury RVSM**

- Załogi lotnicze muszą znać zasady operowania w przestrzeni RVSM i przejść odpowiednie szkolenie w zakresie:
 - przestrzegania obowiązujących procedur w procesie planowania lotu,
 - przestrzegania obowiązujących procedur przed lotem,
 - przestrzegania obowiązujących procedur przed wlotem w przestrzeń RVSM,
 - przestrzegania obowiązujących procedur w locie w przestrzeni RVSM,
 - przestrzegania procedur awaryjnych po wejściu w przestrzeń RVSM,
 - przestrzegania obowiązujących procedur po zakończeniu lotu.

UWAGA: statki powietrzne LOTNICTWA PAŃSTWOWEGO (lotnictwa wojskowego, służby celnej, policji, itd.) są zwolnione z obowiązku spełniania wymagań RVSM w związku z brakiem możliwości ich

dostosowania do wymagań związanych z uzyskaniem zatwierdzenia do lotów RVSM (większość tych samolotów, z założenia projektowego, nie spełnia wymagań RVSM MASPS).

Wniosek podkomisji technicznej:

Dokumenty opracowane i stosowane w 36 splt mogły jedynie potwierdzać gotowość techniczną samolotu do spełnienia wymagań nakładanych przez przepisy cywilne w tym zakresie. Jednakże personel 36 splt **nie przedstawił** realizacji innych czynności nakładanych wyżej przytoczonymi odpowiednimi przepisami, takich jak np.: szkolenie personelu w zakresie wykonywania lotów w warunkach RVSM, wykonywanie w locie okresowych sprawdzeń poprawności wskazań przyrządów pokładowych.

WNIOSEK

DZIAŁALNOŚĆ SŁUŻBY INŻYNIERYJNO-LOTNICZEJ 36 SPLT NIE MIAŁA WPLYWU NA KATASTROFĘ.

WYKAZ PERSONELU 36 SPLT
WYKONUJĄCEGO OBSŁUGI BIEŻĄCE NA SAMOLOCIE TU-154M NR 101
W DNIACH 06-10.04.2010 R.

06.04.2010 r.

Obsługa B + P_s przed oblotem komisyjnym:

- kierownik grupy PiS (nadzór płatowiec i silnik);
- starszy technik klucza PiS (realizator płatowiec i silnik);
- starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 3 (realizator osprzęt);
- technik klucza URE (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- technik URE (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 (starszy technik obsługi pokładowej);

Oblot komisyjny wykonała komisja w składzie:

Przewodniczący: przewodniczący komisji oblotów samolotów i śmigłowców;

Członkowie: starszy inżynier urządzeń radioelektronicznych Sekcji
 Techniki Lotniczej 36 splt;

starszy inżynier osprzętu Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt;

starszy inżynier płatowca i silnika Sekcji Techniki Lotniczej
36 splt;

oraz

Dowódca statku powietrznego dowódca 1 eskadry lotniczej;

**Aktualizacja (co 28 dni) baz danych GPS KLN89B oraz obydwu systemów nawigacyjnych
 UNS-1D:**

w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837”, w „Raporcie technicznym z lotu.
 Parametry” wykonanym w dniu 06.04.2010 r., na stronie 102/109, w części IX „Uzupełnienie
 do obsługi” figuruje dane wraz z podpisami:

- technik klucza URE (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik samolotu URE nr 1 (realizator urządzenia radioelektroniczne);

Obsługa A₂ + P_P po oblocie komisyjnym:

- kierownik grupy PiS (nadzór płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 3 (realizator osprzęt);
- technik klucza URE (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik samolotu URE nr 1 (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 – starszy technik obsługi pokładowej;

07.04.2010 r.

WYLOT Z WARSZAWY DO SMOLEŃSKA**Obsługa A₂ + P_S przed wylotem do SMOLEŃSKA:**

- starszy technik samolotu PiS nr 2 (nadzór płatowiec i silnik);
- technik samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu PiS nr 1 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 3 (realizator osprzęt);
- starszy technik klucza URE (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik samolotu URE nr 1 (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 – starszy technik obsługi pokładowej;

Obsługa A₂ + P_P po przylocie do SMOLEŃSKA:

- dowódca 1 eskadry lotniczej – dowódca statku powietrznego (nadzór płatowiec i silnik, osprzęt, urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 – starszy technik obsługi pokładowej (realizator płatowiec i silnik, osprzęt);
- etatowy nawigator (realizator urządzenia radioelektroniczne);

WYLOT ZE SMOLEŃSKA DO WARSZAWY

Obsługa A₂ + P_S przed wylotem ze SMOLEŃSKA do WARSZAWY:

- dowódca 1 eskadry lotniczej – dowódca statku powietrznego (nadzór płatowiec i silnik, osprzęt, urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 – starszy technik obsługi pokładowej (realizator płatowiec i silnik, osprzęt);
- etatowy nawigator (realizator urządzenia radioelektroniczne);

Obsługa A₂ + P_P po przylocie do WARSZAWY:

- kierownik grupy PiS (nadzór płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu PiS nr 3 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik klucza O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 3 (realizator osprzęt);
- technik klucza URE (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- technik samolotu URE nr 2 (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M nr 2 – starszy technik obsługi pokładowej;

08.04.2010 r.

WYLOT Z WARSZAWY DO PRAGI

Obsługa A₂ + P_S przed wylotem do PRAGI:

- starszy technik samolotu PiS nr 2 (nadzór płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu PiS nr 3 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy podoficer obsługi samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik klucza O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 3 (realizator osprzęt);
- starszy technik klucza URE (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- technik samolotu URE nr 2 (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt – starszy technik obsługi pokładowej;

Obsługa po przylocie do PRAGI:

Według dokumentacji – NIE WYKONANO

Według oświadczenia Szefa Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt – starszego technika obsługi pokładowej – wykonał obsługę $A_1 + P_P$;

WYLOT Z PRAGI DO WARSZAWY

Obsługa $A_1 + P_S$ (w „Książce obsługi statku powietrznego Nr 101 90A837” została wpisana obsługa A – nie występuje ona w RO-86) przed wylotem do Warszawy.

Według oświadczenia Szefa Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt – starszego technika obsługi pokładowej – wykonano obsługę $A_1 + P_S$:

- zastępca dowódcy 1 eskadry lotniczej – dowódca statku powietrznego (nadzór płatowiec i silnik, osprzęt, urządzenia radioelektroniczne);
- Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt – starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M (realizator płatowiec i silnik, osprzęt);
- nawigator (realizator urządzenia radioelektroniczne);

Obsługa $A_2 + P_P$ po przylocie do WARSZAWY:

- starszy technik samolotu PiS nr 2 (nadzór płatowiec i silnik);
- technik samolotu PiS nr 2 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik samolotu PiS nr 1 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik klucza O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 2 (realizator osprzęt);
- starszy technik samolotu URE nr 1 (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- starszy podoficer obsługi samolotu URE nr 1 (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- Szef Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt – starszy technik obsługi pokładowej;

09.04.2010 r.

Naprawa nosowej owiewki stacji radiolokacyjnej po zderzeniu z ptakiem:

- dowódca GOT (nadzór naprawy);
- starszy inżynier płatowca i silnika Sekcji Techniki Lotniczej 36 splt (nadzór naprawy);
- młodszy technik warsztatu mechanicznego GOT (realizator naprawy);
- spawacz warsztatu mechanicznego GOT (realizator naprawy);
-

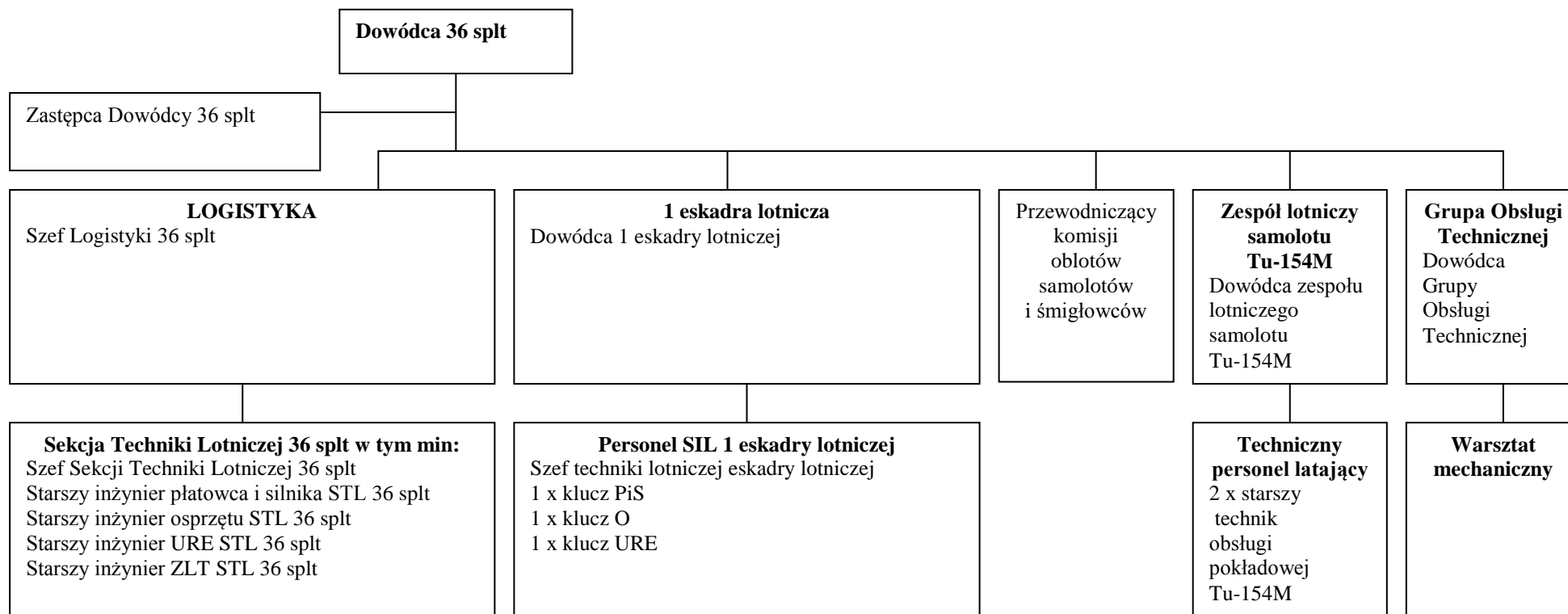
10.04.2010 r.

Obsługa A₂ + P_S przed wylotem do SMOLEŃSKA:

- starszy technik klucza PiS (nadzór płatowiec i silnik);
- technik samolotu PiS nr 1 (realizator płatowiec i silnik);
- starszy technik klucza O (nadzór osprzęt);
- technik samolotu O nr 1 (realizator osprzęt);
- starszy technik samolotu URE nr 1 (nadzór urządzenia radioelektroniczne);
- starszy podoficer obsługi samolotu URE nr 1 (realizator urządzenia radioelektroniczne);
- starszy technik obsługi pokładowej Tu-154M – starszy technik obsługi pokładowej.

OBSŁUGA SAMOLOTÓW Tu-154M w 36 splt

Personel służby inżynieryjno-lotniczej 36 splt obsługujący samoloty Tu-154M oraz techniczny personel latający wykonujący na nich loty usytuowany był w strukturze 36 splt zgodnie z poniższym schematem:



W trakcie wylotów Tu-154M po wylądowaniu na lotnisku niebędącym MSD obsługi wykonywali członkowie załogi samolotu pod nadzorem **dowódcy statku powietrznego: starszy technik obsługi pokładowej** (w specjalności PiS, O) oraz **nawigator** (obsługę w specjalności URE).

Personel warsztatu mechanicznego wykonywał prace zlecone przez personel SIL 1 eskadry lotniczej w zakresie napraw przewidzianych dokumentem „Tu-154. Руководство по капитальному ремонту”.

Szczegółowy wykaz personelu służby inżynierjno-lotniczej 1 eskadry lotniczej 36 splt obsługującego samoloty Tu-154M przedstawiony jest poniżej:

