

Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 7 grudnia 2007

Brytyjski minister obrony Desmond Brown po zakończeniu prac komisji śledczej, powiedział na środowej sesji parlamentu, że główną przyczyną katastrofy samolotu Nimrod MR2, w której we wrześniu 2006 nad Afganistanem zginęło 14 żołnierzy, był wyciek paliwa. Specjalistom nie udało się jednak do końca wyjaśnić wszystkich aspektów tragedii.

Nimrod MR2 XV230, w czasie lotu nad Kolonią w 2000. Samolot wchodził w skład 120 Squadron RAF, w bazie w Lyneham, Wiltshire.

2 sierpnia 2006 rozpoznawczy Nimrod MR2 (nr XV230) prowadził misję nad prowincją Panjwaii, na południowy zachód od Kandaharu, gdzie toczyły się szczególnie zacięte walki z talibami. Nimrody tego modelu (modernizacja z połowy lat 1970.) były samolotami morskimi, przeznaczonymi do zwalczania okrętów podwodnych, nawodnych i do misji ratunkowych. Otrzymały wtedy także instalacje do tankowania paliwa w locie. W 2003 sześć maszyn MR2 zostało wyposażonych w elektro-optyczne głowice L-3Wescam MX-15, uzyskując zdolność do działań lądowych. Jednym z tak zmodernizowanych samolotów był XV230.

Około 16:00 czasu miejscowego, niedługo po uzupełnieniu paliwa w powietrzu, pilot samolotu zameldował o pożarze w komorze bombowej, jednocześnie zaczął gwałtownie zmniejszać wysokość, schodząc z wysokości 7670 m na ok. 1000 m w ciągu 90 s (średnio 65 m/s). Mieszkańcy relacjonowali, że widać było wtedy ślad ognia po obu stronach kadłuba.

Towarzyszący Nimrodowi pilot Harriera GR7 (w bazie pod Kandaharem stacjonował Nimrod i 6 Harrierów, obsługiwanych przez 200 żołnierzy) opisał finał tego lotu. Najpierw zauważył eksplozję skrzydła, a w chwilę potem całego kadłuba. Samolot spadł niecałe 40 km od bazy, grzebiąc we wraku 12 lotników RAF, żołnierza wojsk lądowych i piechoty morskiej. Do Kandaharu zabrakło parę minut lotu.

Przedstawiciele RAF i ministerstwa obrony od razu wykluczyli możliwość zestrzelenia samolotu, co potwierdzała wysokość lotu maszyny, poza zasięgiem przenośnych wyrzutni przeciwlotniczych.

Z ustaleń komisji śledczej wynika, że przyczyną tragedii był wyciek benzyny z lub w drodze do zbiornika nr 7 (który okazał się być pusty), w czasie lub zaraz po uzupełnieniu paliwa. Benzyna przedostała się do komory bombowej, gdzie doszło do pożaru. Specjalistom nie udało się uzyskać pewności, co spowodowało zapłon. Jedną z hipotez uznanych za najbardziej prawdopodobną wskazuje na nieszczelny przewód z gorącym powietrzem.

Katastrofa odbiła się szerokim echem w Wielkiej Brytanii. Z dwóch przyczyn. Spowodowała największe, jednorazowe straty wśród brytyjskich żołnierzy od czasu wojny o Falklandy-Malwiny, po drugie zwróciła uwagę na poważne zaniedbanie aspektów bezpieczeństwa. XV230 był pierwszym seryjnym Nimrodem przekazanym RAF, a więc służył aż 38 lat. Co prawda, w całej historii ich wykorzystywania na 49 zbudowanych samolotów w wypadkach utracono tylko 5, jednak już po tragedii wyszło na jaw, że dwa lata przedtem do urzędników ministerstwa obrony dotarł raport o częstych przypadkach pożarów na ich pokładach.

W latach 1982-2004 doszło do 880 incydentów, w czasie których członkowie załóg zostali poparzeni lub musieli używać gaśnic. Przedstawiciele BAE Systems (koncernu, który wchłonął producenta Nimrodów) postulowali nawet zainstalowanie systemów gaśniczych, jednak ich sugestie nie zostały wzięte pod uwagę. Wreszcie, 5 listopada 2007 w samolocie XV235, również nad Afganistanem, doszło do podobnego wycieku, jednak bez tragicznych następstw. Od tego czasu RAF zakazał do odwołania tankowania w locie wszystkich kilkunastu pozostałych Nimrodów.

Na wszystkie te aspekty zwróciła uwagę komisja śledcza: wskazała na wiek samolotu, brak instalacji przeciwpożarowej, zaniedbania przy planowaniu i prowadzeniu remontów, wreszcie brak właściwej diagnozy prawdziwego stanu instalacji paliwowej i błędy nieprawidłowości związanych z tym procedur. Nimrody MR2 będą musiały pozostać w służbie jeszcze kilka lat. Dopiero w 2009, z 6-letnim opóźnieniem, do służby wejdą pierwsze egzemplarze nowego modelu MRA4.



Nimrod MR2 XV230, w czasie lotu nad Kolonią w 2000. Samolot wchodził w skład 120 Squadron z bazy RAF Kinloss w szkockim Moray

2 sierpnia 2006 rozpoznawczy Nimrod MR2 (nr XV230) prowadził misję nad prowincją Panjwajii, na południowy zachód od Kandaharu, gdzie toczyły się szczególnie zacięte walki z talibami. Nimrody tego modelu (modernizacja z połowy lat 1970.) były samolotami morskimi, przeznaczonymi do zwalczania okrętów podwodnych, nawodnych i do misji ratunkowych. Otrzymały wtedy także instalacje do tankowania

paliwa w locie. W 2003 sześć maszyn MR2 zostało wyposażonych w elektro-optyczne głowice L-3Wescam MX-15, uzyskując zdolność do działań lądowych. Jednym z tak zmodernizowanych samolotów był XV230.

Około 16:00 czasu miejscowego, niedługo po uzupełnieniu paliwa w powietrzu, pilot samolotu zameldował o pożarze w komorze bombowej, jednocześnie zaczął gwałtownie zmniejszać wysokość, schodząc z wysokości 7670 m na ok. 1000 m w ciągu 90 s (średnio 65 m/s). Mieszkańcy relacjonowali, że widać było wtedy ślad ognia po obu stronach kadłuba.

Towarzyszący Nimrodowi pilot Harriera GR7 (w bazie pod Kandaharem stacjonował Nimrod i 6 Harrierów, obsługiwanych przez 200 żołnierzy) opisał finał tego lotu. Najpierw zauważył eksplozję skrzydła, a w chwilę potem całego kadłuba. Samolot spadł niecałe 40 km od bazy, grzebiąc we wraku 12 lotników RAF, żołnierza wojsk lądowych i piechoty morskiej. Do Kandaharu zabrakło parę minut lotu.

Przedstawiciele RAF i ministerstwa obrony od razu wykluczyli możliwość zestrzelenia samolotu, co potwierdzała wysokość lotu maszyny, poza zasięgiem przenośnych wyrzutni przeciwlotniczych.

Z ustaleń komisji śledczej wynika, że przyczyną tragedii był wyciek benzyny z lub w drodze do zbiornika nr 7 (który okazał się być pusty), w czasie lub zaraz po uzupełnieniu paliwa. Benzyna przedostała się do komory bombowej, gdzie doszło do pożaru. Specjalistom nie udało się uzyskać pewności, co spowodowało zapłon. Jedną z hipotez uznanych za najbardziej prawdopodobną wskazuje na nieszczelny przewód z gorącym powietrzem.

Katastrofa odbiła się szerokim echem w Wielkiej Brytanii. Z dwóch przyczyn. Spowodowała największe, jednorazowe straty wśród brytyjskich żołnierzy od czasu wojny o Falklandy-Malwiny, po drugie zwróciła uwagę na poważne zaniedbanie aspektów bezpieczeństwa. XV230 był pierwszym seryjnym Nimrodem przekazanym RAF, a więc służył aż 38 lat. Co prawda, w całej historii ich wykorzystywania na 49 zbudowanych samolotów w wypadkach utracono tylko 5, jednak już po tragedii wyszło na jaw, że dwa lata przedtem do urzędników ministerstwa obrony dotarł raport o częstych przypadkach pożarów na ich pokładach.

W latach 1982-2004 doszło do 880 incydentów, w czasie których członkowie załóg zostali poparzeni lub musieli używać gaśnic. Przedstawiciele BAE Systems (koncernu, który wchłonął producenta Nimrodów) postulowali nawet zainstalowanie systemów gaśniczych, jednak ich sugestie nie zostały wzięte pod uwagę. Wreszcie, 5 listopada 2007 w samolocie XV235, również nad Afganistanem, doszło do podobnego wycieku, jednak bez tragicznych następstw. Od tego czasu RAF zakazał do odwołania

tankowania w locie wszystkich kilkunastu pozostałych Nimrodów.

Na wszystkie te aspekty zwróciła uwagę komisja śledcza: wskazała na wiek samolotu, brak instalacji przeciwpożarowej, zaniedbania przy planowaniu i prowadzeniu remontów, wreszcie brak właściwej diagnozy prawdziwego stanu instalacji paliwowej i błędy nieprawidłowości związanych z tym procedur. Nimrody MR2 będą musiały pozostać w służbie jeszcze kilka lat. Dopiero w 2009, z 6-letnim opóźnieniem, do służby wejdą pierwsze egzemplarze nowego modelu MRA4.

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o