

Pilot kwestionuje przyczynę wypadku

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 8 lutego 2008

Ppłk Marek Miłosz, pilot rządowego Mi-8, który rozbił się w 4 grudnia 2003 pod Warszawą, z premierem Leszkiem Millerem na pokładzie, kwestionuje oblodzenie, jako przyczynę awarii silników.

Wrak rządowego Mi-8, wywożony z miejsca wypadku. W trakcie rozprawy podnoszono d

Prokuratura oskarżyła pilota o umyślne spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy i nieumyślne spowodowanie wypadku. Choć załoga nie miała wiedzy, co do prawdziwych warunków pogodowych, pilot powinien włączyć ręczny tryb instalacji przeciwołodziwej, ponieważ miał świadomość, że na pewnych odcinkach lotu temperatura spadała poniżej wartości określonej w instrukcji. Grozi mu za to do 8 lat pozbawienia wolności. Obecnie w sprawie tej toczy się rozprawa przed Wojskowym Sądem Okręgowym w Warszawie.

Komisja badająca przyczynę wypadku, stwierdziła, że najbardziej prawdopodobnym było wystąpienie oblodzenia. Nie oznacza to, że jest to pewnik. Zeznający przed sądem szef komisji, płk rez. Ryszard Michałowski, wyjaśnił, że nie można w warunkach laboratoryjnych odtworzyć wszystkich czynników, w tym, np. wielkości kropeł wody w chmurach. Podtrzymał jednak wnioski pracy swojego zespołu.

Ppłk. Miłosz zakwestionował tę wersję. Powiedział, że na podstawie własnych obliczeń - w czym pomagali mu specjaliści techniki lotniczej - do silników nie mogła się dostać taka ilość wody, jaką w swoich obliczeniach przyjęła komisja. Podał także fakt wystąpienia dwóch innych, podobnych usterek, które miały miejsce już po wypadku, przy wprowadzeniu zaostrożonych przepisów dotyczących użycia instalacji przeciwołodziwej.

W listopadzie 2007 w jednej z eskadr - mimo włączenia instalacji przy 2,5 stopnia - przestał działać jeden z silników. Pilot wrócił do bazy i szczęśliwie wylądował. Powodu awarii nie wyjaśniono. Wcześniej podobny przypadek spotkał inny śmigłowiec Mi-8.



Wrak rządowego Mi-8, wywożony z miejsca wypadku. W trakcie rozprawy podnoszono doskonałe zachowanie pilota w czasie autorotacji oraz pełne współdziałanie z komisją badania przyczyn wypadku i sądem. Ppłk Miłosz kwestionuje oficjalne przyczyny wypadku / Zdjęcie: CIR

Prokuratura oskarżyła pilota o umyślne spowodowanie katastrofy i nieumyślne spowodowanie wypadku. Choć załoga nie miała wiedzy, co do prawdziwych warunków pogodowych, pilot powinien włączyć ręczny tryb instalacji przeciwołodziowej, ponieważ miał świadomość, że na pewnych odcinkach lotu temperatura spadała poniżej wartości określonej w instrukcji. Grozi mu za to do 8 lat pozbawienia wolności. Obecnie w sprawie tej toczy się rozprawa przed Wojskowym Sądem Okręgowym w Warszawie.

Komisja badająca przyczynę wypadku, stwierdziła, że najbardziej prawdopodobnym było wystąpienie oblodzenia. Nie oznacza to, że jest to pewnik. Zeznający przed sądem szef komisji, płk rez. Ryszard Michałowski, wyjaśnił, że nie można w warunkach laboratoryjnych odtworzyć wszystkich czynników, w tym, np. wielkości kropel wody w chmurach. Podtrzymał jednak wnioski pracy swojego zespołu.

Ppłk. Miłosz zakwestionował tę wersję. Powiedział, że na podstawie własnych obliczeń - w czym pomagali mu specjaliści techniki lotniczej - do silników nie mogła się dostać taka ilość wody, jaką w swoich obliczeniach przyjęła komisja. Podał także fakt wystąpienia dwóch innych, podobnych usterek, które miały miejsce już po wypadku, przy wprowadzeniu zastrzonych przepisów dotyczących użycia instalacji przeciwołodziowej.

W listopadzie 2007 w jednej z eskadr - mimo włączenia instalacji przy 2,5 stopnia - przestał działać jeden z silników. Pilot wrócił do bazy i szczęśliwie wylądował. Powodu awarii nie wyjaśniono. Wcześniej podobny przypadek spotkał inny śmigłowiec Mi-8.