

W obronie Nimrodów

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 27 maja 2008

Andrew Walker, zastępca oxfordzkiego koronera, po zakończeniu śledztwa w sprawie katastrofy Nimroda MR2 nad Afganistanem w 2006, zarekomendował uziemienie wszystkich samolotów tego typu. Przedstawiciele ministerstwa obrony, a nawet parlamentarnej opozycji, natychmiast skrytykowali tę propozycję.

Z bardzo zdecydowanej postawy przedstawicieli ministerstwa obrony wynika, że mimo :

2 września 2006 rozpoznawczy Nimrod MR2 (nr XV230) prowadził misję nad prowincją Panjwaii, na południowy zachód od Kandaharu. W trakcie lotu, zaraz po powietrznym tankowaniu, doszło do wycieku paliwa. Kiedy opary natrafiły na rozgrzane do 400°C powietrze, także z nieszczelnego przewodu, doszło do pożaru, a po paru minutach do eksplozji. Szczątki maszyny spadły ok. 40 km od Kandaharu. Zginęło 14 żołnierzy.

W czasie prowadzonego później dochodzenia, wyszło na jaw, że w Nimrodach wielokrotnie dochodziło w przeszłości do pożarów. Mimo tego nie zainstalowano instalacji gaśniczych, istniały również zaniedbania przy planowaniu i prowadzeniu remontów. Wreszcie zabrakło poprawnego zdiagnozowania stanu instalacji paliwowej, co spowodowało zastosowanie wadliwych procedur tankowania (zobacz: [Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda](#)).

Do takich wniosków doszła komisja badania przyczyn wypadków lotniczych w grudniu 2007. Zaraz po wypadku RAF zakazał załogom Nimrodów prowadzenia tankowania w locie. W późniejszym czasie wymieniono również urządzenia, które generują zbyt dużo ciepła. Ostatecznie 15 samolotów tego typu nadal pozostaje w służbie.

Z taką sytuacją zdecydowanie nie zgodziło się oxfordzkie biuro koronera, prowadzące śledztwo w sprawie śmierci lotników. Zastępca szefa tej instytucji, Andrew Walker stwierdził, że RAF zaprezentowało nonszalanckie (*kawaleryjskie*) podejście do zagadnień bezpieczeństwa. Stwierdził, że dla uniknięcia kolejnych strat w przyszłości, należy uziemić wszystkie Nimrody.

Brytyjska prasa, komentując tę propozycję, dodała, że w ostatnim czasie oficjalna korespondencja między członkami najwyższych władz państwowych i wojskowych wskazała na ok. 30 usterek układu paliwowego, które należałoby usunąć dla uzyskania bezpieczeństwa systemu. Co więcej, od dnia katastrofy zanotowano już 111 przypadków nieszczelności układu paliwowego.

Stanowisko koronera spotkało się jednak z natychmiastową reakcją przedstawicieli ministerstwa obrony. M.in. Robert William Ainsworth, zastępca szefa resortu ds. sił zbrojnych, stwierdził, że uzyskał zapewnienie dowództwa RAF, że samoloty typu Nimrod są w pełni gotowe do służby. Dodał, że niezależne komisje prowadzą prace nad zagadnieniami bezpieczeństwa lotów. Pełne zaufanie do dokonanych po tragedii zmian procedur i części urządzeń wykazał także Des Brown, minister obrony.

Identyczne stanowisko zajął także szef analogicznego resortu w gabinecie cieni, opozycyjnej partii konserwatywnej, Liam Fox. Stwierdził on m.in., że samoloty służą skutecznie od 40 lat. I o ile stwierdził zaniedbania rządu w kwestii ich szybszego zastąpienia, wykluczył możliwość wyłączenia ze służby wszystkich 15 Nimrodów.



Z bardzo zdecydowanej postawy przedstawicieli ministerstwa obrony wynika, że mimo zastrzeżeń koronera, Nimrody pozostaną w służbie. Na 51 wyprodukowanych egz. (w tym 2 prototypy), RAF utracił w wypadkach 5 samolotów tego typu. Od 2011 zostaną stopniowo wymienione na model MR4 / Zdjęcie: RAF

2 września 2006 rozpoznawczy Nimrod MR2 (nr XV230) prowadził misję nad prowincją Panjwaili, na południowy zachód od Kandaharu. W trakcie lotu, zaraz po powietrznym tankowaniu, doszło do wycieku paliwa. Kiedy opary natrafiły na rozgrzane do 400°C powietrze, także z nieszczelnego przewodu, doszło do pożaru, a po paru minutach do eksplozji. Szczątki maszyny spadły ok. 40 km od Kandaharu. Zginęło 14 żołnierzy.

W czasie prowadzonego później dochodzenia, wyszło na jaw, że w Nimrodach wielokrotnie dochodziło w przeszłości do pożarów. Mimo tego nie zainstalowano instalacji gaśniczych, istniały również zaniedbania przy planowaniu i prowadzeniu remontów. Wreszcie zabrakło poprawnego zdiagnozowania stanu instalacji paliwowej, co spowodowało zastosowanie wadliwych procedur tankowania (zobacz: [Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda](#)).

Do takich wniosków doszła komisja badania przyczyn wypadków lotniczych w grudniu 2007. Zaraz po wypadku RAF zakazał załogom Nimrodów prowadzenia tankowania w locie. W późniejszym czasie wymieniono również urządzenia, które generują zbyt dużo ciepła. Ostatecznie 15 samolotów tego typu nadal pozostaje w służbie.

Z taką sytuacją zdecydowanie nie zgodziło się oxfordzkie biuro koronera, prowadzące śledztwo w sprawie śmierci lotników. Zastępca szefa tej instytucji, Andrew Walker stwierdził, że RAF zaprezentowało nonszalanckie (*kawaleryjskie*) podejście do zagadnień bezpieczeństwa. Stwierdził, że dla uniknięcia kolejnych strat w przyszłości, należy uziemić wszystkie Nimrody.

Brytyjska prasa, komentując tę propozycję, dodała, że w ostatnim czasie oficjalna korespondencja między członkami najwyższych władz państwowych i wojskowych wskazała na ok. 30 usterek układu paliwowego, które należałoby usunąć dla uzyskania bezpieczeństwa systemu. Co więcej, od dnia katastrofy zanotowano już 111 przypadków nieszczelności układu paliwowego.

Stanowisko koronera spotkało się jednak z natychmiastową reakcją przedstawicieli ministerstwa obrony. M.in. Robert William Ainsworth, zastępca szefa resortu ds. sił zbrojnych, stwierdził, że uzyskał zapewnienie dowództwa RAF, że samoloty typu Nimrod są w pełni gotowe do służby. Dodał, że niezależne komisje prowadzą prace nad zagadnieniami bezpieczeństwa lotów. Pełne zaufanie do dokonanych po tragedii zmian procedur i części urządzeń wykazał także Des Brown, minister obrony.

Identyczne stanowisko zajął także szef analogicznego resortu w gabinecie cieni, opozycyjnej partii konserwatywnej, Liam Fox. Stwierdził on m.in., że samoloty służą skutecznie od 40 lat. I o ile stwierdził zaniedbania rządu w kwestii ich szybszego zastąpienia, wykluczył możliwość wyłączenia ze służby wszystkich 15 Nimrodów.

Powiązane wiadomości

[W obronie Nimrodów \(2008-05-27\)](#)

[Wyciek paliwa przyczyną katastrofy Nimroda \(2007-12-07\)](#)
