

Kulisy katastrofy F/A-18

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 27 marca 2009

Kolejne informacje o przebiegu ostatniego lotu wielozadaniowego F/A-18D, który rozbił się w grudniu 2008 w San Diego, zabijając 4 osoby, świadczą o poważnych błędach obsługi naziemnej, pilota i jego przełożonych.

Miejsce grudniowej katastrofy. Według konstatacji śledczych z lotnictwa US Marines, tra

Do katastrofy doszło 8 grudnia 2008, ok. 12:45 czasu miejscowego. Podchodzący do lądowania w bazie Marine Corps Air Station Miramar (MCAS Miramar) Hornet spadł na tereny mieszkalne. Zginęły 4 osoby. Pilot zdołał się katapultować i nie doznał poważnych obrażeń (zobacz: [F/A-18D spadł na San Diego](#)).

Kolejne doniesienia precyzowały okoliczności wypadku. Według ustaleń lokalnej prasy pilotem był młody por. Dan Neubauer, który przechodził jeszcze ostateczny etap szkolenia w jednostce, przed przystąpieniem do normalnej służby.

Do feralnego lotu wystartował z pokładu lotniskowca USS *Abraham Lincoln*. Miał wylądować w MCAS Miramar. Zaraz po starcie przestał jednak pracować jeden z silników. Według oświadczenia przedstawicieli lotnictwa US Marines, wydanego kilka dni po katastrofie, pilot po wystąpieniu usterki zachowywał się *zgodnie z procedurami*. Późniejsze doniesienia jednak temu przeczą.

Na początku marca ujawniono część rozmów por. Neubauera ze starszym oficerem kontroli lotów z Miramar. Wynikało z nich, że Horneta można było skierować na dwa inne lotniska, których lokalizacja nie wymuszała lotu nad terenami zamieszkałymi. Jedno z nich, w bazie North Island Naval Air Station, znajdowało się nad samym wybrzeżem i podejście do lądowania następowało jeszcze nad wodą. Zgodnie z tymi informacjami, decyzje o kontynuowaniu lotu miał podjąć pilot.

Mimo, że władze wojskowe nie ujawniły nazwiska pilota, m.in. na podstawie tych zdjęć,

Pełny zapis rozmów ujawnia jednak, że młody porucznik wykonywał jedynie rozkazy swojego przełożonego. Okazało się więc, że lot niesprawnym samolotem nad dzielnicami San Diego, wynikał z decyzji doświadczonego oficera. Raport komisji Marines ds. zbadania przyczyn tego wypadku krytykuje jednak także pilota, zarzucając mu niemożliwy do zaakceptowania brak asertywności, nawet biorąc pod uwagę brak doświadczenia. Dotyczy to posłusznego wykonywania błędnego rozkazu.

Ujawniono również, że w ciągu kilku miesięcy przed ostatnim lotem, pilot meldował problemy z instalacją paliwową. Technicy uznali jednak, że usterka nie będzie miała

wpływu na bezpieczną eksploatację.

Za te zaniedbania odpowiedzialność służbową poniosło już 4 techników i tyluż oficerów, przełożonych por. Neubauera. Także kariera samego pilota wisi na włosku. Śledczy uznali bowiem, że trzeba rozpatrzyć, czy powinien o dokończyć szkolenie, skoro wykazał *tendencję do podejmowania niebezpiecznych lub dyskusyjnych decyzji*.



Miejsce grudniowej katastrofy. Według konstatacji śledczych z lotnictwa US Marines, tragicznego wypadku można było uniknąć. Niestety, kilkakrotnie - i to w poważny sposób - zawiedli ludzie

Do katastrofy doszło 8 grudnia 2008, ok. 12:45 czasu miejscowego. Podchodzący do lądowania w bazie Marine Corps Air Station Miramar (MCAS Miramar) Hornet spadł na tereny mieszkalne. Zginęły 4 osoby. Pilot zdołał się katapultować i nie doznał poważnych obrażeń (zobacz: [F/A-18D spadł na San Diego](#)).

Kolejne doniesienia precyzowały okoliczności wypadku. Według ustaleń lokalnej prasy pilotem był młody por. Dan Neubauer, który przechodził jeszcze ostateczny etap szkolenia w jednostce, przed przystąpieniem do normalnej służby.

Do feralnego lotu wystartował z pokładu lotniskowca USS *Abraham Lincoln*. Miał wylądować w MCAS Miramar. Zaraz po starcie przestał jednak pracować jeden z silników. Według oświadczenia przedstawicieli lotnictwa US Marines, wydanego kilka dni po katastrofie, pilot po wystąpieniu usterki zachowywał się *zgodnie z procedurami*. Późniejsze doniesienia jednak temu przeczą.

Na początku marca ujawniono część rozmów por. Neubauera ze starszym oficerem kontroli lotów z Miramar. Wynikało z nich, że Horneta można było skierować na dwa inne lotniska, których lokalizacja nie wymuszała lotu nad terenami zamieszkałymi. Jedno z nich, w bazie North Island Naval Air Station, znajdowało się nad samym wybrzeżem i podejście do lądowania następowało jeszcze nad wodą. Zgodnie z tymi informacjami, decyzje o kontynuowaniu lotu miał podjąć pilot.



Mimo, że władze wojskowe nie ujawniły nazwiska pilota, m.in. na podstawie tych zdjęć, uczyniła to lokalna prasa / Zdjęcia: foxnews.com

Pełny zapis rozmów ujawnia jednak, że młody porucznik wykonywał jedynie rozkazy swojego przełożonego. Okazało się więc, że lot niesprawnym samolotem nad dzielnicami San Diego, wynikał z decyzji doświadczonego oficera. Raport komisji Marines ds. zbadania przyczyn tego wypadku krytykuje jednak także pilota, zarzucając mu niemożliwy do zaakceptowania brak asertywności, nawet biorąc pod uwagę brak doświadczenia. Dotyczy to posłusznego wykonywania błędnego rozkazu.

Ujawniono również, że w ciągu kilku miesięcy przed ostatnim lotem, pilot meldował problemy z instalacją paliwową. Technicy uznali jednak, że usterka nie będzie miała wpływu na bezpieczną eksploatację.

Za te zaniedbania odpowiedzialność służbową poniosło już 4 techników i tyluż oficerów, przełożonych por. Neubauera. Także kariera samego pilota wisi na włosku. Śledczy uznali bowiem, że trzeba rozpatrzyć, czy powinien o dokończyć szkolenie, skoro wykazał *tendencję do podejmowania niebezpiecznych lub dyskusyjnych decyzji*.

Powiązane wiadomości

[Kulisy katastrofy F/A-18 \(2009-03-27\)](#)

[F/A-18D spadł na San Diego \(2008-12-08\)](#)