

Druzgocący raport

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 30 października 2009

Charles Haddon-Cave ogłosił raport na temat katastrofy rozpoznawczego Nimroda XV230, który rozbił się w Afganistanie w 2006, zabijając 14 żołnierzy. Wskazał na liczne zaniedbania ministerstwa obrony, BAE Systems i QinetiQ, jako przyczynę tragedii.

Katastrofa Nimroda z 2006 nie została spowodowana zaniedbaniami obsługi naziemnej,

Charles Haddon-Cave to cieszący się powszechnym poważaniem brytyjski prawnik o szerokim doświadczeniu we współpracy z instytucjami politycznymi i wojskowymi. W 2007 ówczesny minister obrony, Desmond Browne zlecił mu opracowanie niezależnego raportu, na temat katastrofy rozpoznawczego Nimroda MR2. 28 października bieżącego roku Haddon-Cave, zakończył pracę, przedstawiając swój 587-stronnicowy raport obecnemu szefowi resortu obrony, Robertowi Ainsworthowi, który upublicznił dokument i przekazał go parlamentarzystom.

Przypomnijmy, 2 sierpnia 2006 Nimrod MR2 (nr XV230) prowadził misję rozpoznawczą nad prowincją Panjwaili, na południowy zachód od Kandaharu, gdzie toczyły się zacięte walki z talibami. Samolot był jedną z 6 maszyn, które w 2003 wyposażono w elektro-optyczne głowice L-3Wescam MX-15, uzyskując zdolność do działań lądowych.

Okolo 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. Towarzyszący Nimrodowi pilot Harriera GR7 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.

Badającą tragedię komisja wypadków lotniczych uznała, że przyczyną pożaru było zetknięcie się paliwa, wyciekającego z nieszczelnego przewodu z parą wodną, rozgrzaną do ok. 400°C, również z nieszczelnej instalacji. Ujawniono wówczas, że w latach 1982-2004 doszło do 880 incydentów, w czasie których członkowie załóg zostali poparzeni lub musieli używać gaśnic.

Charles Haddon-Cave powtórzył wnioski z prac komisji. Podkreślił przy tym, że załoga zachowała absolutny spokój, odwagę i zaprezentowała doskonałe wyszkolenie, jednak jej los został przypieczętowany jeszcze przed wykryciem pożaru.

Podstawową przyczyną wypadku okazały się bowiem systemowe błędy, popełnione w przeszłości, które uniemożliwiły odpowiednie przygotowanie do lotów 38-letniej maszyny.

Po pierwsze, dotyczą one przedsiębiorstw (Hawker Siddeley i British Aerospace), które wyprodukowały, a potem modernizowały Nimrody, tworząc w istocie niesprawną instalację paliwową oraz niebezpieczne systemy pokładowe. Podmioty te wchodzi obecnie w skład BAE Systems.

Prawnik zwrócił jednak przede wszystkim uwagę na dwa inne czynniki, w tym na błędy, popełnione w czasie przeglądu bezpieczeństwa (Safety Case) Nimrodów, w latach 2001-2005. Większość prac analitycznych wykonali specjaliści BAE Systems, w programie o wartości 400 tys. GBP.

Według Haddon-Cave`a przedsięwzięcie to powinno doprowadzić do zdiagnozowania i usunięcia wszystkich, najważniejszych błędów konstrukcyjnych i technologicznych. Jednak, prace były *żałosne, od początku do końca. To historia niekompetencji, samozadowolenia i cynizmu*. W dokumentacji popełniono bowiem wiele pomyłek, nie zidentyfikowano również największych zagrożeń, koncentrując się na kwestiach drugorzędnych. Cały program był zresztą źle zaplanowany, nadzorowany i wykonany.

Obarczony takimi błędami materiał, został przekazany do komórki ministerstwa obrony, MOD Nimrod Integrated Project Team, oraz zespołu z QinetiQ, którego specjaliści mieli występować jako niezależni doradcy. Niestety, także te instytucje zawiodły. Ministerstwo wydelegowało np. do tej pracy niskich stopniem, niedoświadczonych oficerów, którzy nie byli w stanie dokładnie zanalizować materiału i wytknąć mu rzucających się w oczy uchybień. Co więcej, cieniem na działalność wymienionych zespołów, rzucało się mylne przeświadczenie o niezawodności Nimrodów, konstrukcji wykorzystywanej od 4 dziesięcioleci...

Najlepsza okazja do zapobieżenia wypadkowi XV230, została niestety stracona, napisał Haddon-Cave.

Drugim, podstawowym czynnikiem, który doprowadził do katastrofy, była ogólna sytuacja w ministerstwie obrony po 1998, kiedy zakończono strategiczny przegląd obronny. Od tego czasu - ze względu na prowadzenie wojny w Iraku i Afganistanie - priorytetem stały się finanse, a nie bezpieczeństwo. Dodatkowo był to czas nieustannych zmian organizacyjnych resortu, w realizowanych programach zbrojeniowych oraz eksploatacyjnych.

Właśnie w tym okresie pojawił się *strategiczny cel* zmniejszenia kosztów bieżącego funkcjonowania sił zbrojnych aż o 20% oraz liczne programy oszczędnościowe - dla umożliwienia finansowania operacji zagranicznych.

Jeden z wysokich rangą oficerów RAF opisał to następująco: w latach 1990. dla pionu technicznego wojsk lotniczych *najważniejszym była sprawność i zdolność do lotu. Do 2004, jeśli chciałeś awansować, musiałeś zwracać uwagę przede wszystkim na budżet.*

Kolejnym, systemowym czynnikiem, na który wskazał autor raportu, jest ślimacze tempo wprowadzania do służby następcy modelu MR2, Nimroda MRA4. Gdyby program jego rozwoju przebiegał zgodnie z planem, XV230 prawdopodobnie nie latałby we wrześniu 2006... Tymczasem do tej pory samoloty nie są gotowe, a program zanotowała już rekordowe przekroczenie budżetu (zobacz: Program Nimroda jest zagrożony).

W związku z tym Haddon-Cave wskazał bezpośrednio 10 osób, które - jego zdaniem - były współodpowiedzialne za zaistniałą sytuację: 5 z ministerstwa obrony, 3 z BAE Systems i 2 z QinetiQ

Zarekomendował również zmiany w komórkach ministerstwa obrony i RAF, przede wszystkim w odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotów, w systemie pozyskiwania sprzętu wojskowego oraz współpracy między resortem a przemysłem.

O tym, że raport rekomendacje są zasadne, że autor nie opisywał tylko przeszłości, świadczą pośrednio dalsze losy Nimrodów.

W maju 2008 Andrew Walker, zastępca oxfordzkiego koronera, po zakończeniu śledztwa, wystąpił o uziemienie wszystkich samolotów tego typu, ze względu na nonszalanckie (*kawaleryjskie*) podejście RAF do zagadnień bezpieczeństwa. Bezskutecznie. Propozycji tej sprzeciwił się zarówno rząd, jak i parlament.

Odzewu nie uzyskał również fakt ujawnienia przez prasę, że 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, w ciągu roku od katastrofy zanotowano... 111 przypadków nieszczelności układu paliwowego. (zobacz: W obronie Nimrodów).

RAF zawiesił czasowo operacyjne wykorzystywanie samolotów (poza misjami z baz w Wielkiej Brytanii, o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa kraju) dopiero w marcu bieżącego roku, kiedy opinia publiczna dowiedziała się, że konieczne zmiany wprowadzono w zaledwie kilku z 15 posiadanych samolotów (zobacz: Nimrody zostaną uziemione).



Katastrofa Nimroda z 2006 nie została spowodowana zaniedbaniami obsługi naziemnej, serwisantów czy załogi, ale systemowymi błędami resortu obrony i producenta, wynika z raportu Charlesa Haddon-Cave`a / Zdjęcie: MO Wielkiej Brytanii

Charles Haddon-Cave to cieszący się powszechnym poważaniem brytyjski prawnik o szerokim doświadczeniu we współpracy z instytucjami politycznymi i wojskowymi. W 2007 ówczesny minister obrony, Desmond Browne zlecił mu opracowanie niezależnego raportu, na temat katastrofy rozpoznawczego Nimroda MR2. 28 października bieżącego roku Haddon-Cave, zakończył pracę, przedstawiając swój 587-stronnicowy raport obecnemu szefowi resortu obrony, Robertowi Ainsworthowi, który upublicznił dokument i przekazał go parlamentarzystom.

Przypomnijmy, 2 sierpnia 2006 Nimrod MR2 (nr XV230) prowadził misję rozpoznawczą nad prowincją Panjwaili, na południowy zachód od Kandaharu, gdzie toczyły się zacięte walki z talibami. Samolot był jedną z 6 maszyn, które w 2003 wyposażono w elektro-optyczne głowice L-3Wescam MX-15, uzyskując zdolność do działań lądowych.

Okolo 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. Towarzyszący Nimrodowi pilot Harriera GR7 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.

Badająca tragedię komisja wypadków lotniczych uznała, że przyczyną pożaru było zetknięcie się paliwa, wyciekającego z nieszczelnego przewodu z parą wodną, rozgrzaną do ok. 400°C, również z nieszczelnej instalacji. Ujawniono wówczas, że w latach 1982-2004 doszło do 880 incydentów, w czasie których członkowie załóg zostali poparzeni lub musieli używać gaśnic.

Charles Haddon-Cave powtórzył wnioski z prac komisji. Podkreślił przy tym, że załoga zachowała absolutny spokój, odwagę i zaprezentowała doskonałe wyszkolenie, jednak jej los został przypieczętowany jeszcze przed wykryciem pożaru.

Podstawową przyczyną wypadku okazały się bowiem systemowe błędy, popełnione w przeszłości, które uniemożliwiły odpowiednie przygotowanie do lotów 38-letniej maszyny.

Po pierwsze, dotyczą one przedsiębiorstw (Hawker Siddeley i British Aerospace), które wyprodukowały, a potem modernizowały Nimrody, tworząc w istocie niesprawną instalację paliwową oraz niebezpieczne systemy pokładowe. Podmioty te wchodzi obecnie w skład BAE Systems.

Prawnik zwrócił jednak przede wszystkim uwagę na dwa inne czynniki, w tym na błędy, popełnione w czasie przeglądu bezpieczeństwa (Safety Case) Nimrodów, w latach 2001-2005. Większość prac analitycznych wykonali specjaliści BAE Systems, w programie o wartości 400 tys. GBP.

Według Haddon-Cave`a przedsięwzięcie to powinno doprowadzić do zdiagnozowania i usunięcia wszystkich, najważniejszych błędów konstrukcyjnych i technologicznych. Jednak, prace były *żałosne, od początku do końca. To historia niekompetencji, samozadowolenia i cynizmu*. W dokumentacji popełniono bowiem wiele pomyłek, nie zidentyfikowano również największych zagrożeń, koncentrując się na kwestiach drugorzędnych. Cały program był zresztą źle zaplanowany, nadzorowany i wykonany.

Obarczony takimi błędami materiał, został przekazany do komórki ministerstwa obrony, MOD Nimrod Integrated Project Team, oraz zespołu z QinetiQ, którego specjaliści mieli występować jako niezależni doradcy. Niestety, także te instytucje zawiodły. Ministerstwo wydelegowało np. do tej pracy niskich stopniem, niedoświadczonych oficerów, którzy nie byli w stanie dokładnie zanalizować materiału i wytknąć mu rzucających się w oczy uchybień. Co więcej, cieniem na działalność wymienionych zespołów, rzucało się mylne przeświadczenie o niezawodności Nimrodów, konstrukcji wykorzystywanej od 4 dziesięcioleci...

Najlepsza okazja do zapobieżenia wypadkowi XV230, została niestety stracona, napisał Haddon-Cave.

Drugim, podstawowym czynnikiem, który doprowadził do katastrofy, była ogólna sytuacja w ministerstwie obrony po 1998, kiedy zakończono strategiczny przegląd obronny. Od tego czasu - ze względu na prowadzenie wojny w Iraku i Afganistanie - priorytetem stały się finanse, a nie bezpieczeństwo. Dodatkowo był to czas nieustannych zmian organizacyjnych resortu, w realizowanych programach zbrojeniowych oraz eksploatacyjnych.

Właśnie w tym okresie pojawił się *strategiczny cel* zmniejszenia kosztów bieżącego funkcjonowania sił zbrojnych aż o 20% oraz liczne programy oszczędnościowe - dla umożliwienia finansowania operacji zagranicznych.

Jeden z wysokich rangą oficerów RAF opisał to następująco: w latach 1990. dla pionu technicznego wojsk lotniczych *najważniejszym była sprawność i zdolność do lotu. Do 2004, jeśli chciałeś awansować, musiałeś zwracać uwagę przede wszystkim na budżet.*

Kolejnym, systemowym czynnikiem, na który wskazał autor raportu, jest ślimacze tempo wprowadzania do służby następcy modelu MR2, Nimroda MRA4. Gdyby program jego rozwoju przebiegał zgodnie z planem, XV230 prawdopodobnie nie latałby we wrześniu 2006... Tymczasem do tej pory samoloty nie są gotowe, a program zanotowała już rekordowe przekroczenie budżetu (zobacz: Program Nimroda jest zagrożony).

W związku z tym Haddon-Cave wskazał bezpośrednio 10 osób, które - jego zdaniem - były współodpowiedzialne za zaistniałą sytuację: 5 z ministerstwa obrony, 3 z BAE Systems i 2 z QinetiQ

Zarekomendował również zmiany w komórkach ministerstwa obrony i RAF, przede wszystkim w odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotów, w systemie pozyskiwania sprzętu wojskowego oraz współpracy między resortem a przemysłem.

O tym, że raport rekomendacje są zasadne, że autor nie opisywał tylko przeszłości, świadczą pośrednio dalsze losy Nimrodów.

W maju 2008 Andrew Walker, zastępca oxfordzkiego koronera, po zakończeniu śledztwa, wystąpił o uziemienie wszystkich samolotów tego typu, ze względu na nonszalanckie (*kawaleryjskie*) podejście RAF do zagadnień bezpieczeństwa. Bezskutecznie. Propozycji tej sprzeciwił się zarówno rząd, jak i parlament.

Odzewu nie uzyskał również fakt ujawnienia przez prasę, że 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, w ciągu roku od katastrofy zanotowano... 111 przypadków nieszczelności układu paliwowego. (zobacz: W obronie Nimrodów).

RAF zawiesił czasowo operacyjne wykorzystywanie samolotów (poza misjami z baz w Wielkiej Brytanii, o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa kraju) dopiero w marcu bieżącego roku, kiedy opinia publiczna dowiedziała się, że konieczne zmiany wprowadzono w zaledwie kilku z 15 posiadanych samolotów (zobacz: Nimrody zostaną uziemione).