

Chuligan z komisji nagrodzony Ikarem

#Lotnictwo wojskowe 2 września 2012

Członek tzw. komisji Millera z Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów, ppłk Robert Benedict otrzymał statuetkę Ikara. Mimo że wcześniej naruszał przepisy bezpieczeństwa lotów, a w 2011 naraził MON na stratę prawie 2 mln zł.



Robert Benedict ukończył WOSL w Dęblinie, gdzie był uznawany za niesystematycznego i wymagającego ciągłej kontroli, w 1991. Po promocji trafił do lotnictwa myśliwsko-bombowego, w którym uzyskiwał podobne jak w szkole opinie przełożonych. 27 lipca 2000 kpt. pil. Benedict, w trakcie wykonywania lotu do strefy nad morzem samolotem Su-22M4 nr 9308 z 8. elt samowolnie obniżył wysokość, kilkakrotnie przelatując nad plażą. Komisja badająca ten incydent oceniła, że pilot świadomie naruszył przepisy i warunki lotu (kwalifikacja D). Doprowadził do powstania niebezpiecznej sytuacji, wykonując lot koszący poza rejonem wyznaczonej strefy pilotażu.

W efekcie Benedictowi m.in. zawieszono 1. klasę pilota wojskowego. By ją odzyskać powinien przystąpić do stosownych egzaminów. Ponieważ w lotnictwie wojskowym zrezygnowano z przyznawania klas mistrzowskich, Benedict do egzaminu nie przystąpił. Mimo to klasę odzyskał, gdy w 2009 przywrócono stare przepisy.

21 czerwca 2011 ppłk Robert Benedict ponownie naruszył przepisy bezpieczeństwa lotów. Z mjr. pil. Tomaszem Kozyrą, instruktorem kontrolującym, miał wykonać trzy zadania – lot w chmurach dla sprawdzenia podejścia do lądowania przy minimum pogody, lot do strefy w zasłoniętej kabinie dla sprawdzenia techniki pilotowania według

przyrządów, i lot szkolny w chmurach w celu wykonania zajścia do lądowania z prostej i metodą dwóch zakrętów o 180°. Lecieli samolotem Su-22UMK z 21. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Świdwinie.

Już pierwszy lot kontrolowany ppłk Benedict wykonał niezgodnie z przepisami, bo w zasłoniętej kabinie przy warunkach VMC. Drugi lot przebiegł prawidłowo, ale w trzecim instruktor zmienił ćwiczenie na lot sprawdzający bombardowanie i strzelanie z działek z lotu nurkowego – bez wymaganego przepisami przygotowania przed lotem. Samolot też był nieprzygotowany do wykonania takich zadań – bez podwieszonych zbiorników i bomb. Załoga nie przygotowała karty szacowania ryzyka, a lot odbył się ze zredukowaną liczbą zajęć – prawdopodobnie z powodu braku wystarczającej ilości paliwa. Ppłk Benedict wykonał manewry w ogóle nieprzewidziane programem szkolenia, m.in. fotobombardowanie, manewr z lotu poziomego, rozpoznanie nowego oznakowania (dopiero na koniec lotu!) i lądowanie w zasłoniętej kabinie.



Po wylądowaniu załoga nie zameldowała o jakichkolwiek problemach. Tymczasem technik zauważył ślady zderzenia z ptakiem. W czasie oględzin stwierdzono obecność piór na stożku wlotowym oraz na łopatkach aparatu kierującego i sprężarki silnika. Powołana do wyjaśnienia przyczyn incydentu komisja stwierdziła, że do zderzenia z ptakiem doszło w czasie lotu na małej wysokości nad poligonem, czyli w czasie lotu wykonywanego niezgodnie z przepisami przez ppłk. Benedicta. Straty wynikające z uszkodzeń silnika AŁ-21F3 oszacowano na blisko 2 mln zł.

Choć przewinienie ppłk. Roberta Benedicta było ewidentne, nie wyciągnięto wobec niego żadnych konsekwencji. W tym czasie Benedict był już członkiem KBWL LP badającej przyczyny katastrofy samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem 10 kwietnia 2010 (tzw. komisji Millera, [Raport Millera](#), 2011-07-29). Jej wiceprzewodniczącym był płk pil. Mirosław Grochowski, szef Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów.

2 lata wcześniej, w 2008 ówczesny mjr Robert Benedict został przyjęty do Inspektoratu ds. BL mimo sprzeciwu jej członków, zorientowanych w przeszłości pilota. W 2011 został starszym specjalistą wbrew kolejnym sprzeciwom. W br., pomimo popełnienia opisanych naruszeń przepisów, niebezpiecznych zachowań i przyczynienia do wysokich strat w majątku MON, przełożony zgłosił kandydaturę ppłk. Benedicta do honorowego wyróżnienia lotniczego – statuetki Ikara.

W komisji Millera płk Grochowski i ppłk Benedict główny wysiłek wkładali w odsunięcie podejrzeń od oficerów z dowództwa Sił Powietrznych i MON. A więc także od swoich zaniedbań. Bo, na przykład, to płk Grochowski kierował kontrolą w 2008 w 36. splt, z której nie wyciągnięto żadnych istotnych dla bezpieczeństwa latania w tej jednostce wniosków. W tym czasie, już kolejny rok, w pułku przewożącym najważniejsze osoby w państwie nie przestrzegano regulaminów, fałszowano dokumenty i szkolono niezgodnie z procedurami.

Od połowy 2007, gdy płk Mirosław Grochowski został przewodniczącym Inspektoratu MON ds. BL, jakość prac Inspektoratu uległa znacznemu pogorszeniu. W latach wcześniejszych biuletyny wydawano średnio z opóźnieniem ok. 30-50 dni. Obecnie wynosi ono zwykle ponad 6 miesięcy. W efekcie raporty dotyczące bezpieczeństwa lotów są opracowywane na bazie analizy mniej niż połowy zdarzeń lotniczych, jakie miały miejsce w danym roku. Mimo, że po 2007 wydarzyło się kilka katastrof spowodowanych błędami w szkoleniu ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#), 2010-04-21), w stosunku do szefa Inspektoratu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo lotów, ani jego członków nie wyciągnięto żadnych wniosków personalnych.

* * *

Statuetki Ikara otrzymują przedstawiciele personelu latającego z różnych rodzajów Sił Zbrojnych w uznaniu zasług w dziedzinie szkolenia lotniczego oraz bezpiecznego wykonywania lotów. Przyznaje je dowódca Sił Powietrznych za nienaganną, wieloletnią służbę w powietrzu i szczególne osiągnięcia w szkoleniu lotniczym, umacniające gotowość bojową SP. 28 sierpnia w czasie uroczystości z okazji Święta Lotnictwa statuetki wręczali m.in. wiceminister ON Czesław Mroczek (zdjęcie poniżej) i szef SG gen. Mieczysław Cieniuch (powyżej).

Powiązane wiadomości

[Chuligan z komisji nagrodzony Ikarem \(2012-09-02\)](#)

[121 ofiar MON Bogdana Klicha \(2010-04-21\)](#)

[Pożegnanie lotników \(2008-02-18\)](#)

[F-16 – loty tylko powyżej 2 km \(2009-02-26\)](#)

[Większość F-16l wraca do służby \(2008-04-28\)](#)

[3 wywiady Bogdana Klicha \(2009-09-28\)](#)

[Załoga Herculesa o krok od śmierci \(2010-02-18\)](#)

[ORP Pułaski – pływający złom \(2009-02-25\)](#)

[Przedostatnie pożegnanie \(2009-11-03\)](#)

[Polski C-130E na złom? \(2010-02-10\)](#)

[Ostatni kilometr \(2010-04-14\)](#)

[Raport Millera \(2011-07-29\)](#)

[Raport MAK \(2011-01-12\)](#)

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