

AUTOR

mgr Dariusz Tatarowski

tatarowski.d@op.pl

ASzWoj

DOKUMENTY NORMATYWNE REGULUJĄCE PRZEWOZY NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE WOJSKOWYMI STATKAMI POWIETRZNYMI W LATACH 1962-1974

*Słowa kluczowe: lotnictwo wojskowe, bezpieczeństwo lotów,
dokumenty normatywne, najważniejsze osoby w państwie,
przewóz wojskowymi statkami powietrznymi*

Wstęp

Zapewnienie ochrony i bezpieczeństwa osobom piastującym najważniejsze stanowiska państwowe¹ stanowi jedno z istotniejszych zadań stojących przed wszystkimi instytucjami² i osobami zaangażowanymi w zabezpieczenie działalności oficjalnej takich osób, w tym ich mobilności i przemieszczania się zarówno drogą lądową, morską, jak i powietrzną.

Planowanie i realizacja przewozów lotniczych najważniejszych osób w państwie wymaga podejmowania różnorodnych działań mających na celu minimalizację zagrożeń występujących podczas przewozów. Działania takie mogą mieć zarówno charakter czynny, jak i bierny. Do czynnych zaliczyć można np. sprawdzenia trasy przejazdu³ czy samego środka transportu pod względem zagrożenia pirotechnicznego lub też jego sprawności

¹ Zgodnie z art. 10 i art. 126 *Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.* najważniejszymi przedstawicielami Rzeczypospolitej Polskiej są w kolejności: Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałek Sejmu, Marszałek Senatu, Prezes Rady Ministrów, Dz. U. z 1997 r., nr 78, poz. 483.

² Zgodnie z art. 3 *Ustawy z dnia 17 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa*, główne zadania w zakresie zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa wszystkich osób istotnych z punktu widzenia dobra państwa realizowane są przez Służbę Ochrony Państwa, Dz. U. z 2018 r., poz. 138.

³ Potrzeby w tym zakresie dostrzeżono w naszym kraju już w dwudziestolecu międzywojennym. W obowiązujących od 1924 r. przepisach dotyczących zapewnienia ochrony Prezydenta Rzeczypospolitej, głów panujących obcych mocarstw i wybitniejszych dygnitarzy polskich, w najwyższym tj. pierwszym stopniu, przewidywano konieczność sprawdzania a następnie zabezpieczenia całej trasy przejazdu (koleją lub samochodem) na 6 godzin przed planowaną podróżą, Zob. *Instrukcja o prowadzeniu służby ochronnej*, Archiwum Akt Nowych, zespół MSW 1918–1939, sygn. 1105.

technicznej. Do biernych należą m.in. dokumenty normatywne⁴ dotyczące różnorodnych wymogów, jakie muszą być spełnione podczas przygotowania i realizacji przewozów najważniejszych osób w państwie np. wojskowymi statkami powietrznymi.

Należy zauważyć, że ze względu na dobro państwa (tzw. interes narodowy⁵) w przypadku przewozów najważniejszych osób w państwie akceptowalne bezpieczeństwo takiego lotu, definiowane jako ryzyko związane z jego przygotowaniem i realizacją, musi być wyższe niż w przypadku zwykłego, dostępnego dla reszty współobywateli komercyjnego transportu lotniczego, zaś dokumenty normatywne regulujące przygotowanie i realizację takiego przewozu muszą określać znacznie szerszą i bardziej restrykcyjne unormowaną gamę zagadnień, z uwzględnieniem zasady bezpieczeństwa przede wszystkim⁶.

Celem niniejszego artykułu jest określenie zmian, jakie wprowadzono w dokumentach normatywnych, regulujących przewozy najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi w wyniku zaistnienia

⁴ Zgodnie z normą *PN-EN 45020 Normalizacja i dziedziny związane – Terminologia ogólna*, sformułowanie 'dokument normatywny' oznacza *dokument ustalający zasady, wytyczne lub charakterystyki odnoszące się do różnych rodzajów działalności lub ich wyników*. Do dokumentów normatywnych zaliczane są przy tym: przepisy, kodeksy postępowania, normy i specyfikacje techniczne. Termin 'przepis' oznacza *dokument ustalający obowiązujące reguły prawne ustanowione przez 'organ władzy'*, który z kolei definiowany jest *jako jednostka organizacyjna prowadząca działalność z mocy prawa*. 'Kodeks postępowania' oznacza *dokument zalecający sposoby postępowania lub procedury dotyczące projektowania, wytwarzania, instalowania, obsługiwanie i wykorzystania wyposażenia, układów lub wyrobów*. Z kolei termin 'norma' oznacza *dokument zatwierdzony przez upoważnioną jednostkę organizacyjną, ustalający, do powszechnego i wielokrotnego stosowania, zasady, wytyczne lub charakterystyki odnoszące się do różnych rodzajów działalności lub ich wyników i zmierzający do uzyskania optymalnego stopnia uporządkowania w określonym zakresie*. 'Specyfikacja techniczna' to *dokument ustalający wymagania techniczne, które powinien spełniać wyrób, proces lub usługa*. Biorąc pod uwagę przytoczone powyżej definicje termin „dokument normatywny” oznacza *praktycznie każdy dokument dotyczący danego rodzaju działalności lub jej wyniku*. Dlatego też przez dokument normatywny dotyczący przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi w niniejszym artykule będą rozumiane wszystkie dokumenty ustalające zasady, reguły prawne, sposoby postępowania, procedury, wytyczne lub charakterystyki, odnoszące się do takich lotów, ustanowione przez władze resortu Obrony Narodowej lub instytucje nadrzędne.

⁵ Wynikające z fundamentalnych i niezmiennych wartości narodowych. Ich realizacja stanowi dla państwa i jego mieszkańców potrzebę nadrzędną, wiążą się one z zapewnieniem przetrwania państwa i jego obywateli. Zob. S. Zajas (red.) *Interesy Narodowe i Cele Strategiczne*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa, 2011, s. 2.

⁶ *Zasady i Procedury Bezpieczeństwa Przewozu Powietrznego Osób Zajmujących Ważne Stanowiska Państwowe – Raport*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa, 2010, s. 5.

katastrofy lotniczej z takimi osobami na pokładzie, która miała miejsce na lotnisku Szczecin-Goleniów w dniu 28.02.1973 r.⁷

Główny problem badawczy, jaki zamierza rozwiązać autor artykułu, sformułowano w postaci następującego pytania: Jakie zmiany wprowadzono w dokumentach normatywnych regulujących przewozy najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi w wyniku katastrofy lotniczej z dnia 28.02.1973r.?

W oparciu o główny problem badawczy określono następujące problemy szczegółowe:

1. Jaki jest cel stosowania dokumentów normatywnych dotyczących przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi?

2. Jakie dokumenty normatywne dotyczące przewozów lotniczych najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi obowiązywały w dniu 28.02.1973 r.?

3. Jakie dokumenty normatywne dotyczące przewozów lotniczych najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi wprowadzono do użytku w wyniku katastrofy zaistniałej w dniu 28.02.1973 r.?

Cel stosowania dokumentów normatywnych dotyczących przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi

Choć wyeliminowanie wypadków lotniczych⁸ pozostaje celem działalności krajowych władz lotniczych⁹ oraz międzynarodowych organizacji

⁷ Katastrofa samolotu Antonow An-24W numer burtowy 012 należącego do 36. Specjalnego Pułku Lotniczego. Samolot wykonywał przelot po trasie Warszawa-Szczecin. Pasażerami samolotu byli przedstawiciele delegacji polsko-czechosłowackiej. Wśród jej członków byli m.in. Minister Spraw Wewnętrznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej Wiesław Ociepka oraz Minister Spraw Wewnętrznych Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej Radko Kaska. Samolot rozbił się o godz. 22.52 podczas podchodzenia do lądowania, ok. 2,5 km przed pasem startowym lotniska Szczecin-Goleniów. Jako przyczynę katastrofy podano turbulencję połączoną z oblodzeniem usterzenia. Katastrofie nie nadano specjalnego rozgłosu. Katastrofy nikt nie przeżył, zginęło w niej 18 pasażerów i członków załogi.

⁸ Wypadek oznacza zdarzenie lotnicze (związane z użytkowaniem statku powietrznego, ma miejsce wówczas, gdy wpłynęło lub mogło wpłynąć na zagrożenie bezpieczeństwa lotu), w którym: jakkolwiek osoba poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie: przebywania na pokładzie statku powietrznego; bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone; bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów wylotowych silnika odrzutowego i strug powietrza zespołu napędowego; zastosowania lotniczych środków bojowych, z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy

i agend lotniczych¹⁰, to jednak biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, ograniczone możliwości człowieka oraz kwestie organizacyjne w tak skomplikowanej działalności, jaką pozostaje dziś transport lotniczy, uznaje się¹¹, że lotnictwo nie może być całkowicie wolne od zagrożeń i związanego z nimi ryzyka wystąpienia zdarzeń lotniczych¹².

Na znaczenie dokumentów normatywnych jako bariery wpływającej na minimalizowanie zagrożeń i zwiększania bezpieczeństwa zaczęto zwracać uwagę w pracach związanych z określeniem wpływu czynnika ludzkiego na powstawanie wypadków lotniczych. Jak zauważono, wszelakie negatywne zmiany dotyczące np. niewłaściwych lub nieaktualnych procedur, braku lub niedokładnego ich przestrzegania, braku odpowiednich szkoleń w tym zakresie zwiększają prawdopodobieństwo popełnienia błędu i zaistnienia wypadku lotniczego¹³. Jednocześnie właściwe i aktualne procedury czy szkolenia wpływają na zmniejszenie prawdopodobieństwa popełnienia błędu. Zauważyć przy tym trzeba, że ewentualne zagrożenia dotyczące niewłaściwych przepisów są niełatwe do wychwycenia, a w konsekwencji trudne do rozwiązania (np. błędne zapisy lub interpretacja dokumentów,

osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu. Wypadki lotnicze dzielą się na katastrofy i awarie, *Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Szt. Gen. 1681/2014, Poznań 2015, s. 134-136.

⁹ Takich jak np. Urząd Lotnictwa Cywilnego w Polsce, czy Federal Aviation Administration (Federalna Administracja Lotnictwa) w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

¹⁰ Np. powołana w 1944 r. na mocy konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ang. International Civil Aviation Organization, ICAO), która jest odpowiedzialna za opracowywanie i wdrażanie międzynarodowych przepisów regulujących bezpieczeństwo ruchu lotniczego i ekonomię transportu lotniczego, czy też działająca w Kolonii, na podstawie *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 roku w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego*, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (ang. European Aviation Safety Agency, EASA) odpowiadająca za regulowanie problematyki bezpieczeństwa ruchu lotniczego w Europie.

¹¹ *Wytyczne nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859, pkt. 2.1.2., Dz. Urz. ULC 2015 r., poz. 66.*

¹² Zdarzenie lotnicze związane jest z użytkowaniem statku powietrznego i ma miejsce wówczas, gdy wpłynęło lub mogło wpłynąć na zagrożenie bezpieczeństwa lotu, względnie, na zaistnienie wypadku lotniczego. Określenie 'zdarzenie lotnicze' oznacza wszystkie odstępstwa, jakie zdarzyły się podczas użytkowania statku powietrznego, a więc: naruszenia norm wykonywania lotów, uszkodzenia sprzętu lotniczego, incydenty lotnicze oraz wypadki lotnicze, *Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, s. 7-10.

¹³ E. Edwards, *Man and Machine: Systems for Safety*, Proceedings of British Airline Pilots Association Technical Symposium, British Airline Pilots Association, London, 1972.

list kontrolnych). Jednocześnie wskazywano¹⁴, że wypadki lotnicze związane są z naruszeniami kolejnych barier ochronnych, do których zaliczone zostały także dokumenty normatywne.

Naruszenia bariery ochronnej, jaką tworzą dokumenty normatywne, np. tak jak w interesującym nas przypadku normujące przewozy najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi, mogą być przy tym opóźnioną konsekwencją takich a nie innych decyzji podejmowanych na szczeblu kierownictwa resortu Obrony Narodowej, które wyrażone zostaną w postaci zapisów dokumentów normatywnych. Zagrożenia¹⁵ takie mogą pozostawać uśpione aż do momentu, gdy ich skutki lub ich destrukcyjny potencjał uaktywni się w wyniku konkretnych okoliczności, w których ludzkie niedoskonałości lub błędy w działaniu na szczeblu wykonawczym przyczyniają się do naruszania także innych obronnych elementów systemu. Zaistnienie wypadku lotniczego należy rozpatrywać jako kombinację czynników zarówno aktywnych (kojarzonych z reguły z personelem operacyjnym, działaniami lub zaniechaniami, które mają natychmiastowy skutek negatywny), jak i uśpionych (kojarzonych z reguły z personelem zarządczym, w interesującym nas przypadku odpowiadającym za treść i zakres merytoryczny zapisów dokumentów normatywnych dotyczących przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi). Zawarte w dokumentach normatywnych czynniki uśpione mogą przy tym przez długi okres nie mieć żadnego wpływu na bezpieczną realizację przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi, zaś pojawienie się ich szkodliwych następstw może mieć miejsce przy zbiegu wielu okoliczności.

Na przykład po decyzji podjętej na wysokim szczeblu zarządzania resortu Obrony Narodowej o obniżeniu kryteriów dotyczących doświadczenia lotniczego pilotów wykonujących loty z najważniejszymi osobami w państwie uśpione zagrożenie może objawić się swymi skutkami po znalezieniu się załogi w warunkach (czy to atmosferycznych, czy to operacyjnych związanych z takim a nie innym planowaniem i wykonywaniem lotu), w których nie poradzi sobie z powodu braku odpowiedniego doświadczenia, właśnie z powodu obniżenia kryteriów doboru personelu.

Celem stosowania dokumentów normatywnych regulujących przewóz najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi jest zatem tworzenie bariery mającej chronić lub ograniczać możliwość popełnienia przez człowieka (członka załogi statku powietrznego) błędów mogących prowadzić do zaistnienia wypadku lotniczego.

Zauważyć przy tym trzeba, że błędne zapisy wprowadzone do dokumentów normatywnych zamiast bariery ochronną stać się mogą tzw.

¹⁴ J. Reason, *Human Error*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.

¹⁵ Rozumiane jako możliwość naruszenia bariery ochronnej, jaką stanowią przepisy normujące przewozy najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi.

uśpionym czynnikiem prowadzącym, przy zbiegu niekorzystnych okoliczności, do zaistnienia zdarzenia lotniczego. Wychwycenie i neutralizacja takiego, zawartego w dokumentach normatywnych dotyczących przewozów lotniczych najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi uśpionego czynnika zagrażającego bezpieczeństwu, ze względu na jego małą uchwytność i słabą interakcję w relacjach z czynnikiem ludzkim (operatorem) jest znacznie trudniejsze niż w przypadku relacji pomiędzy innymi elementami występującymi w modelach bezpieczeństwa, co prowadzić może do jego identyfikacji, związanej z koniecznością zmiany, uzupełnienia lub uszczegółowienia dokumentów normatywnych dopiero po zaistnieniu zdarzenia lotniczego z nimi związanego.

Dokumenty normatywne dotyczące przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi obowiązujące w dniu 28.02.1973 r.

Biorąc pod uwagę przyjęty w niniejszym artykule okres odniesienia, autor założył początkowo, że zapisy dotyczące przewozów najważniejszych osób w państwie winny znajdować się w zasadniczym dokumencie normującym swym zakresem całokształt działalności lotnictwa wojskowego w dniu zaistnienia katastrofy, czyli *Regulaminie Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-66)*¹⁶.

Analiza zapisów RWL-66 wykazała, że dokument nie regulował w bezpośredni sposób problematyki lotów z najważniejszymi osobami w państwie. Zawiera on jedynie zapisy określające, że (...) *wszystkie loty winny być wykonywane zgodnie z zapisami dokumentu*, zaś wśród rodzajów lotów wymieniał (...) *loty usługowe związane z przewozem pasażerów*.

Uregulowanie tak ważnej problematyki jak przewozy najważniejszych osób w państwie w tak ogólny sposób skłoniło autora do poszukiwań innych dokumentów normatywnych dotyczących wykonywania takich lotów. W pierwszej kolejności poszukiwania ich rozpoczęto od analizy zapisów protokołu komisji badającej katastrofę samolotu An-24 z dnia 28.02.1973 r.¹⁷, jednak w jego zasadniczej części nie wskazano żadnych dokumentów

¹⁶ Sygnatura 855/65, wprowadzony do użytku z dniem 01.07.1966 r. rozkazem nr PF 11/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10.03.1966 r. Zmiany do dokumenty wprowadzone zostały od dnia 1 kwietnia 1970 r. *Uzupełnieniem nr 1 do Regulaminu Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL 66) Lot. 855/65* zatwierdzonym rozkazem Ministra Obrony Narodowej nr 9/MON z dnia 27.02.1970 r.

¹⁷ *Protokół Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych pod przewodnictwem gen. bryg. pil. Tadeusza Krepskiego z dnia 30.04.1973 r. z badania katastrofy samolotu Antonow An-24W numer burtowy 012 należącego do 36. Samodzielnego Specjalnego Pułku Lotniczego*. Archiwum Wojskowe w Nowym Dworze Mazowieckim, Zespół Akt Inspektoratu MON ds. BL, sygn. 8/1973.

normatywnych, na których podstawie planowany i wykonywany był feralny lot, ograniczając się jedynie do stwierdzenia, że w procesie tym nie stwierdzono naruszeń zapisów dokumentów normatywnych¹⁸. Dopiero w załączniku dotyczącym działania służb ruchu lotniczego znalazła się informacja o uregulowaniu problematyki ubezpieczeniu takich lotów w punkcie dotyczącym ubezpieczenia lotów osób oficjalnych, zawartym w obowiązującej instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego.

W dniu 28.02.1973 r. obowiązującą instrukcją w tym zakresie była *Instrukcja wojskowej służby ruchu lotniczego (sygnatura OPK 336/69)*. W punkcie 7.6 przedmiotowej instrukcji wskazano, że (...) *dla odróżnienia lotów osób oficjalnych¹⁹ oraz celem podjęcia dodatkowych czynności, przy zgłaszaniu takich lotów stosuje się sygnał ważny²⁰*, bez podawania (z wyjątkiem otrzymania zgody przełożonych) jaką funkcję pełni osoba, która znajduje się na pokładzie samolotu²¹ oraz uregulowano zasady przekazywania informacji o takich lotach (w tym realizowanych na statkach powietrznych obcej przynależności).

W *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego* uregulowano problematykę zapewniania zwiększonych separacji innych statków powietrznych od wojskowego statku powietrznego wykonującego przewóz najważniejszych osób w państwie, która powinna wynosić w pionie, minimum dwa poziomy wysokości lotu, zgodnie z połówkowym podziałem wysokości (tj. ok. 600 m), a w poziomie 25 km (w odległości na prawo i lewo od trasy lotu) i 20 minut lotu (po odległości w przód i w tył od miejsca znajdowania się samolotu z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie) oraz zawieszenia lotów i przelotów w rejonach lotnisk startu, lądowania i zapasowych dla takich lotów (na okres równy 20 minut czasu lotu obliczonego dla samolotu z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, przy

¹⁸ Biorąc pod uwagę zapisy samego RWL-66 oraz zawarty w protokole opis przebiegu zdarzeń nie jest jednak do końca zgodne ze stanem faktycznym. Start samolotu do Szczecina nastąpił mimo że na lotnisku docelowym panowały warunki atmosferyczne (zachmurzenie 8-10/10, podstawa chmur 100 m, widzialność 300 m), poniżej minimum pogodowych do lądowania posiadanych przez dowódcę załogi (podstawa chmur 100 m, widzialność 1 km), co było wyraźnie zabronione (decyzję o wykonaniu lotu podjęto jednak w związku z prognozowanym ich szybkim polepszeniem). Patrz. pkt 77 do Regulaminu Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL 66). Sygnatura Lot. 855/65, Warszawa, 1966, s. 35.

¹⁹ W *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego (sygnatura OPK 336/69)* nie sprecyzowano jednak, które spośród najważniejszych osób w państwie zalicza się do osób oficjalnych, ani też nie wskazano żadnych procedur w zakresie osób funkcyjnych lub instytucji odpowiedzialnych za nadawanie takiego statusu.

²⁰ W *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego* przyjęto pisownię wyrazu *ważny* wielką literą i w cudzysłowie.

²¹ W zapisach używane jest zamiennie określenie statek powietrzny i samolot, pomimo, że na wyposażeniu lotnictwa wojskowego od 1967 r. znajdowały się śmigłowce Mi-8 i Mi-2, które z powodzeniem mogły być używane do transportu najważniejszych osób w państwie.

czym nie wskazano, w jaki sposób stosować tą regulację, tzn. kiedy takowe zawieszenie zaczyna się i kończy).

Na stanowiskach dowodzenia (wszystkich szczebli) utrzymywany miał być nasłuch radiowy na kanale radiowym, na którym utrzymywana jest łączność i kanale radionamierzenia w celu udzielania informacji na żądanie statku powietrznego. Wojskowy statek powietrzny przewożący najważniejsze osoby w państwie miał mieć też zapewnioną osłonę radiolokacyjną w odległości 50 km w lewo i prawo od trasy lotu, zaś za nadzór i kierowanie całokształtem przedsięwzięć w celu ubezpieczenia lotu statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie odpowiadał dyżurny Centralnego Stanowiska Dowodzenia Dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Dodatkowo wskazano, że jeśli start, lądowanie lub przełot wojskowego statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie odbywał się w pobliżu lub na lotnisku komunikacyjnym nie stosuje się na takim lotnisku ograniczeń w ruchu dla lotnictwa komunikacyjnego.

Ponieważ problematyka przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi mogła być także uregulowana w innych dokumentach normatywnych, autor artykułu zwrócił się do Wojskowego Biura Historycznego oraz Archiwum Wojskowego w Nowym Dworze Mazowieckim o wykonanie kwerendy w posiadanych zasobach archiwalnych, w wyniku której ustalono inny dokument normatywny w dniu 28.02.1973 r. regulujący wykonywanie przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi.

Przeprowadzona kwerenda oraz analiza chronologicznych rozkazów i zarządzeń wprowadzających wcześniejsze dokumenty normatywne do użycia w siłach zbrojnych wskazały, że w dniu 28.02.1973 r. zasadniczym dokumentem normatywnym regulującym problematykę lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie²² na pokładzie była *Instrukcja o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych*, która została zatwierdzony i wprowadzony do użytku z dniem 30 września 1962 r. zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego Nr pf-77/Sztab z dnia 30 września 1962 r.

Ponieważ dokument ten regulował swym zakresem problematykę tożsamą ze wskazaną przez komisję badającą katastrofę samolotu An-24 jako uregulowaną w obowiązującej instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego, rodzi to pytanie, dlaczego nie został on przywołany w protokole z badania katastrofy oraz dlaczego te same kwestie w odmienny sposób zostały uregulowane ponownie w innej instrukcji?

²² Zgodnie z zapisami *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* zaliczano do nich: kierownictwo Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Państwa i wojska oraz przedstawicieli państw obcych – oficjalnych gości tego kierownictwa.

Być może powodem takiego stanu rzeczy jest fakt, iż *Instrukcja o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* nie była wydawnictwem zwartym, a stanowiła jedynie załącznik do sporządzonego w dwóch egzemplarzach zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego, co mogło w jakimś stopniu utrudniać dostęp do dokumentu, choć zgodnie z jego zapisami znajomość jego treści była obowiązkowa dla całości personelu latającego. Zauważyć należy również problem dezaktualizacji pewnych zapisów dokumentu w związku ze zmianami w strukturze lotnictwa wojskowego, jakie miały miejsce w 1968 r.²³ oraz wdrożeniem do użytku nowej instrukcji służby ruchu lotniczego²⁴, co mogło wprowadzić pewne wątpliwości dotyczące dalszego stosowania *Instrukcja o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* w działalności służbowej, choć jej oficjalne wycofanie z użycia nastąpiło z dniem 01.10.1973 r.

Instrukcja o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych zgodnie z zapisami przywołanego zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego zastąpiła (...) wybrane, normujące te zagadnienia punkty w *Instrukcji o organizacji lotów na zadania specjalne w lotnictwie wojskowym*²⁵. Regulowała swym zakresem jedynie kwestie związane z ubezpieczeniem przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi przez służbę ruchu lotniczego i organy dowodzenia lotami. Pozostałe kwestie związane np. z doborem załóg do takich lotów, jej przygotowaniem, wymogami wobec statków powietrznych pozostawały nieuregulowane bądź też regulowane były doraźnie przez dowódców jednostek wojskowych realizujących takie loty oraz ich przełożonych²⁶. W *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* uregulowano kwestie zamawiania i zgłaszania lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, uruchamianie dodatkowych środków bezpieczeństwa dla lotów oznaczonych gryfami „ważny” i „specjalnie ważny”²⁷, a także dodatkowe środki

²³ Zamiast dwóch dowództw: Inspektoratu Lotnictwa i Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego utworzono jedno: Dowództwo Wojsk Lotniczych, Zob. C. Krzemiński, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945-1980*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1989, s. 205.

²⁴ W pkt. 3 *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* zawarto bezpośrednie odwołania do *Instrukcji służby ruchu lotniczego o sygnaturze Lot. 430/61*, która przestała obowiązywać z dniem 01.10.1969 r.

²⁵ W chwili pisania niniejszego artykułu wskazanej instrukcji, zatwierdzonej przez Szefa Sztabu Generalnego w dniu 26.06.1959 r., nie udało się odnaleźć w zasobach Wojskowego Biura Historycznego, Centralnej Biblioteki Wojskowej ani Archiwum Wojskowego w Nowym Dworze Mazowieckim.

²⁶ Czego dowodem jest między innymi wykonanie oblotu technicznego samolotu An-24, który uległ katastrofie w dniu 28.02.1973 r. Protokół z oblotu stanowiący jeden z załączników do protokołu Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych jest przy tym zgodny z wzorem wprowadzonym do użytku w całych Siłach Zbrojnych dopiero w 1974 r.

²⁷ W *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* przyjęto pisownię wyrazów *ważny* i *specjalnie ważny* z małej litery i w cudzysłowie.

bezpieczeństwa dla takich lotów w korytarzach lotniczych i w rejonach lotnisk komunikacyjnych.

Zamawianie i zgłaszanie lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami na pokładzie winno być dokonywane w trybie ustalonym w *Instrukcji służby ruchu lotniczego Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Obszaru Kraju* (sygnatura 430/61), przy czym zauważyć należy, że wspomniany dokument w swej treści nie zawierał żadnych uregulowań dotyczących terminów czy też osób odpowiedzialnych za zgłoszenie lotów z najważniejszymi osobami w państwie (choć wskazuje, że np. za zamówienie pilnych przelotów kierowniczego wojskowego personelu latającego odpowiada dowódca załogi, a zgłoszenie takie może być złożone nie później niż godzinę przed planowanym startem). *Instrukcja o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* nie precyzuje też wymogów dotyczących oznaczania lotów gryfami „ważny” czy „specjalnie ważny”, pozostawiając składającemu zamówienie na lot dowolność co do wyboru, czy stosowane podczas lotu dodatkowe środki bezpieczeństwa zależne od stanowiska osoby oficjalnej powodują oznaczenie lotu jako „ważny” czy „specjalnie ważny”.

W ramach dodatkowych środków bezpieczeństwa podczas przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi uregulowano wydzielanie dla przelotów oznaczonych gryfem „specjalnie ważny” bloków przestrzeni powietrznej, w których nie mogły się znajdować inne statki powietrzne (z wyjątkiem komunikacyjnych²⁸ i transportowych wykonujących loty w korytarzach lotniczych i rejonach lotnisk komunikacyjnych) o wymiarach poziomych równych odległości, jaką przebywa statek powietrzny wykonujących taki lot w ciągu 20 minut (w przód i tył od trasy lotu) i 25 km (prostopadle do trasy lotu), i pionowych 900 lub 2000 m (w zależności od wysokości lotu), przy czym przy sprzyjającej sytuacji powietrznej blok wydzielonej przestrzeni powietrznej mógł objąć całą trasę takiego lotu na obszarze kraju. W przypadku lotów w korytarzach lotniczych wydzielony blok przestrzeni powietrznej miał być uzgadniany z cywilną służbą ruchu lotniczego, lecz nie mógł być mniejszy w płaszczyźnie pionowej niż 600 do 1000 m (w zależności od wysokości lotu). Wykonywanie lotów na lotniskach wojskowych (zarówno startu, lądowania, jak i zapasowych) miało być przy tym zawieszane (po znalezieniu się lotniska w wydzielonym, na potrzeby lotu z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, bloku przestrzeni powietrznej), zaś na stanowiskach kierowania

²⁸ Obowiązujący w chwili wprowadzania do użytku *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych Regulamin Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym, RWL-59* (sygnatura Lot 312/59) nie wymienia w swej treści komunikacyjnych statków powietrznych. Można domniemywać, że pod pojęciem tym autorzy *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* rozumieją statki powietrzne lotnictwa cywilnego, nad których lotami, zgodnie z *Ustawą z dnia 31 maja 1962 r. prawo lotnicze*, Dz. U. z 1962 r., nr 32, poz. 153, nadzór sprawował Minister Komunikacji.

(wszystkich szczebli) utrzymywany nasłuch radiowy na kanale radiowym, na którym utrzymywana jest łączność z takim statkiem powietrznym i gotowość do udzielenia dowódcy takiego statku powietrznego informacji, wskazówek i pomocy.

Dodatkowe środki bezpieczeństwa dla lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie w korytarzach lotniczych i rejonach lotnisk komunikacyjnych dotyczyły zapewnienia takim statkom powietrznym pierwszeństwa do kołowania, startu i lądowania. Dodatkowo przyjęto, że każdy lot oznaczony gryfem „specjalnie ważny” jest lotem wykonywanym według przepisów lotów na przyrządy²⁹, zaś przydzielane przez cywilną służbę ruchu lotniczego dla lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie poziomy (wysokości) lotu w korytarzach lotniczych są uzgadniane z naczelnym organem wykonawczym wojskowej służby ruchu lotniczego.

W postanowieniach końcowych *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* wskazano personel jaki obowiązany jest do znajomości jej zapisów, przy czym obowiązkiem tym objęto także pracowników cywilnej służby ruchu lotniczego.

Z treści *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego* i *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych*, wynika, że problematyka przewozów lotniczych najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi w dniu 28.02.1973 r. uregulowana była dokumentami normatywnymi stawiającymi wymogi dodatkowych, bardziej rygorystycznych niż w przypadku innych lotów, wymogów bezpieczeństwa jedynie w zakresie wybranych zagadnień związanymi z ubezpieczeniem takich przelotów przez wojskowe i cywilne służby ruchu lotniczego. Wskazane powyżej dokumenty wdrożone były do użytku w całym lotnictwie wojskowym (czego potwierdzeniem jest ich zatwierdzenie przez szczebel dowodzenia, w którego podległości znajdują się wszystkie zaangażowane siły i środki) i miały na celu zapewnienie dodatkowych środków bezpieczeństwa podczas planowania, zabezpieczenia i realizacji przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi.

Obowiązujące dokumenty normatywne, wprowadzone aktami normatywnymi tego samego rzędu (zarządzeniami Szefa Sztabu Generalnego), zawierały jednak odmienne zapisy nawet w tak podstawowych kwestiach jak oznaczanie lotów z najważniejszymi osobami w państwie na pokładach wojskowych statków powietrznych („ważny” i „specjalnie ważny” lub tylko „ważny”), stając się przez to tak naprawdę uśpionym czynnikiem mogącym prowadzić, przy zbiegu niekorzystnych okoliczności, do zaistnienia wypadku lotniczego, zamiast barierą ochronną mającą im zapobiegać.

²⁹ Co oznaczało m.in., że to cywilne służby ruchu lotniczego, a nie załoga statku powietrznego, odpowiadała za zapewnienie separacji od innych statków powietrznych.

Sam fakt dopuszczenia do wdrożenia kolejnego dokumentu normatywnego regulującego, w odmienny sposób, problematykę przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi, bez oficjalnego wycofania z użytkowania poprzedniego dokumentu normatywnego, stanowi też przesłankę to stwierdzenia, że problematyce lotów z najważniejszymi osobami w państwie na pokładach wojskowych statków powietrznych nie poświęcano należytej uwagi w dowództwach Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju. Przyczyn tego faktu można też upatrywać w wyznaczeniu do opracowywania nowych dokumentów normatywnych nieodpowiednich osób, które być może nie dysponowały odpowiednią wiedzą merytoryczną i praktyczną dotyczącą uwarunkowań wykonywania przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi, co spowodowało, że opracowując nowy dokument normatywny w tym zakresie, nie zadbały o równoczesne wycofanie z użycia poprzedniego dokumentu normatywnego regulującego przedmiotową problematykę.

Dokumenty normatywne dotyczące przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi wprowadzone do użytku w wyniku katastrofy z dnia 28.02.1973 r.

Pomimo braku odpowiedniego wniosku w ustaleniach komisji badającej katastrofę samolotu An-24³⁰ jasne stało się, że brak odpowiednich

³⁰ Komisja gen. Krepskiego badająca katastrofę z dnia 28.02.1973 r. zakwalifikowała ją do grupy przyczynowej „inne” oraz sformułowała następujące wnioski i zalecenia: 1. Wystąpić do dostawcy sprzętu o systematyczne dostarczanie biuletynów powypadkowych dotyczących samolotów użytkowanych w PRL; 2. Zaprosić specjalistów biura konstrukcyjnego z zakresu pilotażu i użytkowania sprzętu w powietrzu, celem przeprowadzenia wyczerpującej konsultacji i wykonania lotów pokazowych na tym sprzęcie w granicznych warunkach jego użytkowania; 3. Realizować bardziej operatywną współpracę Wojsk Lotniczych z PLL „LOT” w zakresie szkolenia i wymiany informacji o szczególnych wypadkach w locie; 4. Spowodować okresowe przeprowadzenie treningów załóg wojskowych samolotów pasażerskich i transportowych ze szczególnych przypadków w locie na bazie symulatorów lotu znajdujących się u dostawcy sprzętu; 5. W oparciu o informacje pochodzące z konsultacji oraz własnych doświadczeń, opracować materiał wyjaśniający zjawiska zachodzące w pilotażu oblodzonego samolotu oraz sposoby postępowania załóg w tych przypadkach; 6. Zweryfikować dotychczasowe ustalenia minimalnych warunków lotnisk wojskowych na terenie PRL, głównie w stosunku do przyjmowania samolotów pasażerskich i transportowych; 7. Wyposażyć lotniska w nowoczesne przyrządy z rejestratorami do pomiaru podstawy chmur i widzialności; 8. Rozważyć możliwość zacieśnienia współpracy pomiędzy wojskową służbą hydrometeorologiczną a Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej w zakresie ostłony meteorologicznej lotnictwa; 9. Rozważyć możliwość wyposażenia samolotu An-24 w urządzenie umożliwiające określenie intensywności oblodzenia tegoż samolotu; 10. Rozważyć możliwość wyposażenia lotnisk w bardziej pełne i nowoczesne środki ubezpieczenia lotów, mając na uwadze zwiększenie

i kompleksowych przepisów dotyczących wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa takich osób. Władze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) wykazały duże zaniepokojenie katastrofą w Goleniowie³¹ i nakazały podjęcie działań dla unormowania i zwiększenia bezpieczeństwa takich lotów³², ograniczając jednocześnie, wykaz osób, których loty oznaczano sygnałem „ważny”³³.

Wobec faktu, że opracowanie kompleksowego dokumentu normatywnego dotyczącego przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi jest działaniem wymagającym odpowiedniego czasu, w celu jak najszybszego uregulowania zagadnień stanowiących potencjalnie największe zagrożenie dla bezpieczeństwa, a także implementacji niektórych z wniosków komisji badającej katastrofę z dnia 28.02.1973 r. wydany został nowy, choć już z założenia tymczasowy³⁴, dokument normatywny regulujący takie przewozy.

W Zarządzeniu Szefa Sztabu Nr Pf-27/Oper. z dnia 25.06.1973 r. w sprawie podniesienia stanu bezpieczeństwa lotów wojskowych statków powietrznych z osobami oficjalnymi na pokładzie wskazano, że przewozy najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi

bezpieczeństwa samolotów pasażerskich; 11. Wprowadzić w obowiązującej dokumentacji lotniczej określającej zasady eksploatacji samolotu An-24 jednoznaczne określenie pojęcia wielkości oblodzenia, Archiwum Wojskowe w Nowym Dworze Mazowieckim, Zespół Akt Inspektoratu MON ds. BL, sygn. 8/1973.

³¹ Czego dowodem jest powołanie w dniu 01.03.1973 Komisji Specjalnej, niezależnie od komisji Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów, do zbadania badającej przyczyny katastrofy lotniczej w Szczecinie, Zob. Archiwum Akt Nowych, Zespół Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, sygn. 84/11.

³² Na podstawie rekomendacji Komisji Specjalnej, Prezes Rady Ministrów PRL, Piotr Jaroszewicz wydał *Decyzję z dnia 8 kwietnia 1973 r. w sprawie podniesienia stanu bezpieczeństwa lotów.*

³³ W *Zarządzeniu Szefa Sztabu Nr Pf-27/Oper. z dnia 25.06.1973 r. w sprawie podniesienia stanu bezpieczeństwa lotów wojskowych statków powietrznych z osobami oficjalnymi na pokładzie*, w porównaniu z poprzednią definicją osób oficjalnych usunięto spośród nich kierownictwo wojskowe, określając, że osoby oficjalne to członkowie kierownictwa partii (Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej), stronnictw politycznych (Zjednoczonego Stronnictwa Ludowego i Stronnictwa Demokratycznego) i Rządu PRL oraz ich odpowiedników z innych krajów. Być może taki krok związany był z wnioskami, jakie znalazły się w przywoływanym już wcześniej załączniku dotyczącym działania służb ruchu lotniczego do protokołu z badania katastrofy w Goleniowie, w którym wskazano, że przy istniejących uregulowaniach do służb ruchu lotniczego wpływa dziennie od 8 do 14 zamówień i zgłoszeń dotyczących realizacji lotów *ważnych* co powoduje traktowanie ich jako zwykłej procedury pozwalającej na ominięcie ograniczeń ruchowych, bez zwracania na takie loty należytej uwagi, postulując jednocześnie zmniejszenie liczby takich lotów do 2-3 dziennie.

³⁴ Wydane w czerwcu 1973 r. zarządzenie obowiązywało od dnia 01.10.1973 r., a jednocześnie znalazły się w nim polecenia dotyczące opracowania, i to w terminie do 29.09.1973 r., czyli faktycznie przed terminem obowiązywania zarządzenia, nowych, kompleksowych regulacji w tym zakresie.

określone są sygnałem „ważny”³⁵ i mogą być realizowane wyłącznie przy użyciu statków powietrznych wyposażonych w co najmniej dwa zespoły napędowe. Określono ograniczenia w zakresie wykonywania takich lotów, normując, że samoloty mogą być wykorzystane do przewozów tylko na lotniska wyposażone w środki łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów wyszczególnione w *Wykazie minimalnych warunków atmosferycznych lotnisk*, zaś śmigłowce³⁶ na lotniska i lądowiska przy warunkach atmosferycznych nie niższych niż posiadane przez dowódcę załogi, przy czym loty śmigłowców z załogą jednoosobową ograniczono jedynie do warunków atmosferycznych pozwalających na lot z widzialnością ziemi. Śmigłowce mogły być też wykorzystywane do wykonywania lądowań w terenie przygodnym.

W przedmiotowym zarządzeniu Szefa Sztabu Generalnego wskazano też osoby uprawnione do podjęcia decyzji dotyczącej realizacji przewozu najważniejszych osób w państwie wojskowym statkiem powietrznym oraz unormowano, że decyzja o wykonaniu takiego przelotu musi być podejmowana na podstawie informacji z lotniska docelowego o gotowości do przyjęcia wojskowego statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, pozyskaniu zgody odpowiednich organów służby ruchu lotniczego oraz analizie prognozy pogody na trasie przelotu, lotnisku docelowym i lotniskach zapasowych, opracowanej przez Centralne Biuro Hydrometeorologiczne Centralnego Stanowiska Dowodzenia Dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Stan warunków atmosferycznych na lotnisku docelowym miał być przekazywany na lotnisko startu w trzydziestominutowych interwałach w okresie minimum 3 godzin przed planowanym wylotem³⁷.

Jednym z głównych ustaleń tego zarządzenia było jednak polecenie dla Dowódcy Wojsk Lotniczych i Dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, którzy przy udziale Inspektora Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów mieli (...) *opracować jeden dokument (wydawnictwo Sztabu Generalnego) normujący poziom wyszkolenia załóg, ich przygotowania i kontroli przed lotem, kontroli sprzętu lotniczego, osłony, zabezpieczenia i ubezpieczenia oraz zakresu czynności i odpowiedzialności*

³⁵ W Zarządzeniu Szefa Sztabu Nr Pf-27/Oper. z dnia 25.06.1973 r. w sprawie podniesienia stanu bezpieczeństwa lotów wojskowych statków powietrznych z osobami oficjalnymi na pokładzie przyjęto pisownię wyrazu *ważny* wielką literą i w cudzysłowie.

³⁶ Zauważyć należy, że problematyka użycia tego typu statków powietrznych do przewozu najważniejszych osób w państwie była dotychczas pomijana w dokumentach normatywnych.

³⁷ Zapisy te wprowadzono niezaprzeczalnie, biorąc pod uwagę przebieg przygotowania do realizacji zakończonego katastrofą lotu samolotu An-24 w dniu 28.02.1973 r. Tuż po stracie tego samolotu z lotniska Okęcie na lotnisko startu przekazano informację, że na lotnisku docelowym panują warunki atmosferyczne (zachmurzenie 8-10/10, podstawa chmur 100 m, widzialność 300 m) poniżej minimów pogodowych do lądowania posiadanych przez dowódcę załogi.

wszystkich służb i osób związanych z lotami statków powietrznych określonych sygnałem ważny.

Opracowanie kompleksowych przepisów dotyczących realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie miało zakończyć się do dnia 29.09.1973 r. *Przepisy w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczania lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny* wprowadzono do użytku w siłach zbrojnych z czteromiesięcznym opóźnieniem³⁸. Sygnowany jako opracowanie Dowództwa Wojsk Lotniczych (sygnatura Lot. 1566/74) dokument normatywny w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczania lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem „ważny”³⁹, regulowały swym zakresem całokształt zagadnień związanych z przewozem najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi, pozostających zarówno w kompetencjach Dowódcy Wojsk Lotniczych (przygotowanie oraz wydzielenie sił i środków do realizacji zadań), jak i Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (zabezpieczenie, ubezpieczenie, osłona meteorologiczna).

W *Przepisach w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczania lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny*, określono znacznie ograniczony, w porównaniu do regulacji zawartych w poprzednich dokumentach normatywnych, wykaz najważniejszych osób w państwie⁴⁰, których obecność na pokładzie wojskowego lub cywilnego⁴¹ statku powietrznego powoduje oznaczenie takiego lotu sygnałem „ważny”. Biorąc

³⁸ Wdrożono do użytku z dniem 01 lutego 1974 r. w lotnictwie wojskowym (i lotnictwie ministerstwa spraw wewnętrznych) zarządzeniem Ministra Obrony Narodowej i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 04 stycznia 1974 r.

³⁹ W *Przepisach w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczania lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny*, przyjęto pisownię wyrazu *ważny* wielkimi literami i w cudzysłowie.

⁴⁰ Zaliczono do nich: Członków i zastępców członków Biura Politycznego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej; Sekretarzy i członków sekretariatu Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej; Przewodniczącego i zastępców przewodniczącego Rady Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej; Marszałka Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej; Prezesa i wiceprezesów Rady Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej; Ministrów: obrony narodowej, spraw wewnętrznych i spraw zagranicznych; Przewodniczących władz naczelnych sojusznicznych stronnictw politycznych; Inne osoby na polecenie Prezesa Rady Ministrów i Ministrów: obrony narodowej i spraw wewnętrznych.

⁴¹ *Przepisy w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczania lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny* zawierają zapis wskazujący, że działalność strony cywilnej odnośnie statków powietrznych oznaczonych sygnałem *ważny* określają dokumenty normatywne wydane przez Ministerstwo Komunikacji. Biorąc jednak pod uwagę zapisy porozumienia *Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Komunikacji z dnia 21.01.1975 r. w sprawie wprowadzenia zmian w przepisach dotyczących planowania, wykonywania i ubezpieczania lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny*, założyć trzeba, że unormowania dotyczące przewozów najważniejszych osób w państwie cywilnymi statkami powietrznymi, zostały określone dopiero wraz z wprowadzeniem w życie wskazanego porozumienia.

pod uwagę postulaty zawarte w protokole z badania katastrofy z dnia 28.02.1973 r. ograniczenie to miało na celu zmniejszenie liczby lotów oznaczanych sygnałem „ważny” i zwracania na nie należytej uwagi przez personel służb ruchu lotniczego i stanowisk dowodzenia oraz zaprzestanie traktowania tego sygnału jako zwykłej procedury pozwalającej na omińnięcie ograniczeń ruchowych. Za zgłaszanie i określanie danego lotu sygnałem „ważny” odpowiadać miał przedstawiciel Urzędu Rady Ministrów lub Biura Ochrony Rządu, przy czym zgłoszenie takie powinno wpłynąć do jednostki wykonującej lot na minimum 3 dni przed jego wykonaniem, a w przypadkach nagłych nie później niż w czasie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

Służby ruchu lotniczego zostały zobowiązane do zapewnienia wojskowym statkom powietrznym z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie zwiększonych separacji⁴² oraz odpowiedniej ilości lotnisk zapasowych z uruchomionymi we właściwym czasie środkami łączności radiowej i ubezpieczenia lotów. Na stanowiskach dowodzenia (wszystkich szczebli) utrzymywany miał być nasłuch radiowy na kanale radiowym, na którym utrzymywana jest łączność i kanale radionamierzenia w celu udzielania informacji na żądanie dowódcy statku powietrznego. Wojskowy statek powietrzny przewożący najważniejsze osoby w państwie miał mieć też zapewnioną osłonę radiolokacyjną w odległości 50 km w lewo i prawo od trasy lotu, zaś na wojskowych lotniskach startu, lądowania i zapasowych, wstrzymywane miały być loty i przeloty na czas 20 minut (na lotniskach cywilnych 10 minut) do czasu startu, lądowania lub przelotu takiego statku powietrznego.

Według powyższej regulacji przewozy najważniejszych osób w państwie mogły być wykonywane tylko statkami powietrznymi posiadającymi dwuosobową załogę (odstępstwo możliwe było na żądanie osoby oficjalnej i dotyczyło lotów na śmigłowcach w zwykłych warunkach atmosferycznych) i dwa zespoły napędowe. Dokumenty normatywne regulowały też kwestie zabezpieczenia przelotów tranzytowych statków powietrznych innych państw oznaczonych sygnałem „ważny” lub „VIP” (ten drugi sygnał miał być także używany przez polskie załogi wykonujące loty z najważniejszymi osobami w państwie w korespondencji radiowej) nad terytorium PRL. Wskazywały również, że za całokształt przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem i kontrolą lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie odpowiada dyżurny Centralnego Stanowiska Dowodzenia Dowódcy Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju, który posiadał też uprawnienia do podejmowania decyzji o starcie

⁴² Takich samych jak określonych w 1969 r. w *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego* (sygnatura OPK 336/69) tj. w pionie, minimum dwa poziomy wysokości lotu, zgodnie z połówkowym podziałem wysokości (tj. ok 600 m), a w poziomie 25 km (w odległości na prawo i lewo od trasy lotu) i 20 minut lotu (po odległości w przód i w tył).

oraz do niewydawania zgody na wykonanie lotu w przypadku braku danych o możliwości zabezpieczenia takiego lotu.

Radiolokacyjna kontrola przebiegu lotu wojskowego statku powietrznego przewożącego najważniejsze osoby w państwie miała zapobiegać wschodzeniu takiego lotu w strefy niebezpiecznych zjawisk pogody, strefy zakazane i niebezpieczne oraz zapobiegać ewentualnym odchyleniom od nakazanej trasy lotu. Informacje o startach i lądowaniach wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie przekazywane miały być m.in. do oficera dyżurnego Biura Ochrony Rządu, przy czym wszystkie rozmowy telefoniczne i radiowe osób funkcyjnych dotyczące zabezpieczenia takiego przelotu miały być rejestrowane na taśmie magnetofonowej, a obraz wskaźników kursu i ścieżki zniżania, w przypadku podejścia z wykorzystaniem radiolokacyjnych systemów lądowania, utrwalany z użyciem aparatów fotograficznych. Dowódca lotniska, na którym wykonywane miało być lądowanie wojskowego statku powietrznego przewożącego najważniejsze osoby w państwie, zobowiązany był do podjęcia decyzji o wyrażeniu zgody na przyjęcie takiego lotu, w tym także za przeprowadzenie przynajmniej dwukrotnego pomiaru widzialności na drodze startowej, jeśli na 90 minut przed planowanym lądowaniem była ona mniejsza niż 2000 m.

Prognozę pogody niezbędną do zaplanowania lotu wojskowego statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie oraz prognozę pogody na wykonanie przelotu i lądowania opracowywać miało Centralne Biuro Hydrometeorologiczne Centralnego Stanowiska Dowodzenia Dowódcy Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju, przy współpracy z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej, zaś na lotniskach startu i lądowania wykonywane miały być minimum po dwa radiolokacyjne rozpoznania pogody (na 60 i 30 minut przed startem i lądowaniem).

W przepisach określono szczegółowe obowiązki związane z zabezpieczeniem lotu wojskowego statku powietrznego z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie dla prawie dwudziestu osób funkcyjnych, pełniących służbę zarówno na stanowiskach dowodzenia (w tym Dowódcy Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju, Korpusu Ochrony Powietrznej Kraju, Węzła Naprowadzania), lotniskach (startu, lądowania, zapasowych) oraz biurach hydrometeorologicznych.

Zgodnie z obowiązującym dokumentem normatywnym wojskowe statki powietrzne wyznaczone do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie podlegały weryfikacji, której zakres, w zależności od typu, określał Główny Inżynier Wojsk Lotniczych (dla jej utrzymania, przy przerwie w takich lotach powyżej 30 dni konieczne było wykonanie oblotu kontrolnego) oraz resurs do najbliższych czynności okresowych (prac technicznych) większy o co najmniej 50% w porównaniu do nalotu planowanego w ramach danego zadania. Podlegały one sprawdzeniu stanu

technicznego przez komisję, wyznaczoną rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych oraz sprawdzeniu pirotechnicznemu przez przedstawicieli Biura Ochrony Rządu. W ramach sprawdzenia stanu technicznego wojskowy statek powietrzny przygotowywany do przewozu najważniejszych osób w państwie podlegał oblotowi komisijnemu (w dniu poprzedzającym lot, w wyjątkowych przypadkach w dniu lotu, ważność takiego oblotu wynosiła 72 godziny) lub naziemnemu komisijnemu przeglądowi technicznemu (w razie niesprzyjających warunków atmosferycznych). Po wykonaniu oblotu komisijnego sporządzany był protokół a statek powietrzny był plombowany i przekazywany pod ochronę. Przewodniczący komisji technicznej posiadał uprawnienia do zawieszenia załogi w wykonywaniu lotów w przypadku stwierdzenia słabego opanowania zasad eksploatacji danego typu statku powietrznego. Tankowanie wojskowych statków powietrznych do lotów z najważniejszymi osobami w państwie mogło się odbywać tylko ze specjalnie oznaczonych dystrybutorów (na lotnisku macierzystym) po sprawdzeniu orzeczeń laboratoryjnych, plombowania dystrybutora, stanu filtra i odstojów (na innych lotniskach) oraz po pobraniu i zdeponowaniu polskim organom próbek tankowanych paliw i smarów (na lotniskach zagranicznych innych niż należące do Państw Układu Warszawskiego). Ochrona statku powietrznego na lotniskach wojskowych organizowana miała być przez dowódcę danej jednostki wojskowej, a na lotniskach cywilnych i w terenie przygodnym przez przedstawicieli Biura Ochrony Rządu.

Do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie wyznaczany miał być wojskowy personel latający odpowiadający wysokim wymaganiom ideowo-politycznym, moralnym i fachowym, a za ciągłe utrzymanie wyszkolenia lotniczego i zachowanie warunków bezpieczeństwa lotów odpowiedzialność ponosił dowódca danej jednostki lotniczej, przy czym jako zasadę przyjęto wyznaczanie stałych składów załóg (w przypadku niemożności skompletowania takiego składu osobę brakującą zastępować miał bezpośredni przełożony).

Załogi posiadające uprawnienia do lotów z najważniejszymi osobami w państwie mogły odbywać szkolenie lotnicze i loty operacyjne tylko na jednym typie statku powietrznego. Przygotowanie załogi do danego lotu miało odbywać się pod nadzorem bezpośrednich przełożonych, zaś sprawdzenie tego przygotowania, przed złożeniem dowódcy jednostki meldunku o jego zrealizowaniu, wykonywane przez: zastępcę dowódcy jednostki ds. liniowych, starszego nawigatora jednostki, starszego inżyniera jednostki oraz szefa łączności jednostki.

Zgodnie z *Przepisami w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczenia lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny załoga* wyznaczona do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie powinna odpowiadać następującym warunkom:

1. Dowódca załogi musiał być pilotem 1 klasy w danym rodzaju lotnictwa.
2. Zastępca dowódcy załogi musiał być pilotem 1 klasy w danym rodzaju lotnictwa.
3. Nawigator musiał posiadać kwalifikacje 1 klasy nawigatora.
4. Drugi pilot musiał wykazać się aktualnymi uprawnieniami do wykonywania lotów samodzielnych we wszystkich warunkach atmosferycznych.
5. Pozostali członkowie załogi (radiotelegrafista, technik-mechanik pokładowy itp.) winni byli wykazywać się najwyższymi kwalifikacjami w swoich specjalnościach.

Przed wykonaniem lotu z najważniejszymi osobami w państwie dowódca załogi był zobowiązany do zapoznania się z aktualną sytuacją synoptyczną i skonsultowania się z kierownikiem stacji meteorologicznej, między innymi w zakresie występowania stref oblodzenia (przebiegu izoterm 0, -5 i -12°C). Przy lotach zagranicznych członkowie załóg mieli obowiązek wykazania się znajomością procedur i przepisów obowiązujących w przestrzeni powietrznej państw, w której wykonywany miał być lot oraz znajomością korespondencji radiowej w języku rosyjskim i angielskim. W przypadku długotrwałych lotów, w ramach których możliwe było przekroczenie czasu pracy załogi, do udziału w zadaniu planowane mogły być dodatkowe osoby (do dwóch kompletnych załóg), a załogi posiadały wyraźny zakaz podejmowania czynności lotniczych, jeśli planowany lot przekraczał normę czasu pracy lub nie została zachowana norma czasu wypoczynku po locie poprzednim. W przypadku napotkania na lotnisku lądowania warunków atmosferycznych gorszych od ustalonych minimów lub niższych od uprawnień posiadanych przez załogę, dowódca załogi zobowiązany był do podjęcia decyzji o locie na lotnisko zapasowe lub lotnisko startu, powiadamiając jednocześnie o podjętej decyzji pasażera zaliczonego do grona najważniejszych osób w państwie oraz organy kontroli ruchu lotniczego.

Minimalne warunki atmosferyczne dla lotnisk cywilnych, współużytkowanych oraz wojskowych dla wykonania startu i lądowania lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie, zostały podniesione w porównaniu z minimami dla innych lotów określonymi w *Regulaminie Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-74)*.⁴³ Dla przykładu, w przypadku odrzutowych i turbośmigłowych samolotów transportowych minimalne warunki atmosferyczne dla lądowań nocnych z użyciem radiolokacyjnego systemu lądowania lub systemu lądowania przyrządowego (ang. Instrument Landing System – ILS) określono na: widzialność 1000 m, podstawa chmur 100 m, podczas gdy dla lotów oznaczonych sygnałem „ważny” lądowania (w nocy, przy wykorzystaniu

⁴³ Sygnatura 1589/74, wprowadzony do użytku z dniem 01.10.1974 r. rozkazem nr 8/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 01.04.1974 r.

tych samych systemów) mogły odbyć się przy warunkach (w zależności od lotniska i konkretnego typu statku powietrznego) wynoszących: widzialność 1300-1800 m, podstawa chmur 130-140 m.

Wraz z wdrożeniem do użytku szczegółowych przepisów regulującej problematykę przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi odpowiednie zapisy wprowadzone zostały także do nowo opracowanego głównego dokumentu regulującego całokształt działalności lotnictwa wojskowego - *Regulaminu Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-74)*. W punkcie 26 tego dokumentu wskazano, że wszystkie loty z osobami oficjalnymi w przestrzeni powietrznej PRL realizowane mają być zgodnie z *Przepisami planowania, wykonywania i ubezpieczenia lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem – ważny*, co jest potwierdzeniem faktu, że na wdrożenie RWL-74 wpłynęło także zaistnienie katastrofy z dnia 28.02.1973 r.

Podsumowanie

Należy stwierdzić, że dokumenty normatywne regulujące problematykę przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi obowiązujące w lotnictwie wojskowym w dniu katastrofy w Goleniowie miały charakter wybiórczy i dotyczyły jedynie wąskiej gamy zagadnień związanych z ubezpieczeniem takich lotów przez służbę ruchu lotniczego i obsady stanowisk dowodzenia. Dodatkowo wskazane uregulowania były niejednoznaczne z powodu formalnego obowiązywania dwóch odrębnych dokumentów normatywnych, tj. *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego* i *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych*, które zawierały odmienne zapisy nawet w takich kwestiach jak sygnały (gryfy) używane do oznaczania lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie. Do takiego stanu rzeczy z pewnością przyczyniło się wydanie *Instrukcji wojskowej służby ruchu lotniczego* w postaci łatwo dostępnego dla osób zaangażowanych w realizację lotów z najważniejszymi osobami w państwie druku zwartego (wydawnictwa książkowego), a *Instrukcji o ubezpieczeniu lotów osób oficjalnych* w postaci powielonego zapewne w małej liczbie egzemplarzy załącznika do zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego.

Protokół komisji badającej katastrofę z dnia 28.02.1973 r. wskazuje, że istniejące uregulowania dotyczące nadawania statusu lotu „ważny” przez realizatora zgłaszającego dany lot oraz nieostre określenie grupy osób uprawnionych do lotów wykonywanych przy zwiększonych wymogach bezpieczeństwa, powodowało traktowanie lotów wojskowych statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie na pokładzie przez

służby ruchu lotniczego w sposób rutynowy, bez przykładania do nich zwiększonej wagi.

Katastrofa, jaka zaistniała w dniu 28.02.1973 r. w Goleniowie, i swego rodzaju wstrząs w kręgach rządowych wywołany śmiercią ministrów spraw wewnętrznych dwóch krajów, spowodowały zwrócenie uwagi na potrzebę formalnego i co chyba bardziej ważne, kompleksowego regulowania problematyki przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi.

W wyniku podjętych działań wprowadzono do stosowania w lotnictwie wojskowym *Przepisy w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczenia lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny* w formie wydawnictwa zwartej (książki), co z założenia było formą dokumentu normatywnego bardziej dostępną dla wszystkich osób zaangażowanych w proces planowania, ubezpieczenia i realizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie. Odpowiednie zapisy dotyczące uregulowania tej problematyki znalazły się też w głównym dokumencie normującym realizację lotów w lotnictwie wojskowym – *Regulaminie Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-74)*.

W *Przepisach w sprawie planowania, wykonywania i ubezpieczenia lotów statków powietrznych oznaczonych sygnałem ważny* uregulowano bardzo szeroki zakres zagadnień związanych z wykonywaniem lotów z najważniejszymi osobami w państwie na pokładach wojskowych statków powietrznych, w tym wymogi stawiane wobec załóg i statków powietrznych realizujących takie loty, procedury dowodzenia, kontroli ruchu lotniczego, podejmowania decyzji o wykonaniu lotu, osłony meteorologicznej itp. Bardzo istotną zmianą było też uregulowanie kwestii nadawania statusu lotu przez Biuro Ochrony Rządu lub Urzędu Rady Ministrów oraz zdecydowane zawężenie kręgu osób uprawnionych do takich lotów. Wskazany dokument normatywny, który po raz pierwszy w tak kompleksowy sposób uregulował problematykę przewozów najważniejszych osób w państwie wojskowymi statkami powietrznymi, okazał się jednak dokumentem obowiązującym przez bardzo krótki okres. Już bowiem po roku jego obowiązywania wprowadzono do niego istotne poprawki i uzupełnienia, a mniej niż po dwóch latach został on wycofany z użycia i zastąpiony nowym dokumentem normatywnym.

Bibliografia

1. Bogacki Sławomir, Turczyk Paweł, *Ochrona władz państwowych w Polsce w latach 1918-2015* (wybrane zagadnienia), Biuro Ochrony Rządu, Warszawa, 2015.

2. Edwards Elwyn, *Man and Machine: Systems for Safety*, Proceedings of British Airline Pilots Association Technical Symposium, British Airline Pilots Association, London, 1972.

3. *Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*, Szt. Gen. 1681/2014, Poznań, 2015.

4. *Instrukcja o prowadzeniu służby ochronnej*, Archiwum Akt Nowych, zespół MSW 1918–1939, sygn. 1105.

5. *Instrukcja wojskowej służby ruchu lotniczego*, sygnatura OPK 336/69, Warszawa, 1969.

6. Klich Edmund, Szczygieł Jerzy, *Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym*, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom, 2010.

7. *Protokół z badania katastrofy samolotu Antonow An-24W numer burtowy 012 należącego do 36. Samodzielnego Specjalnego Pułku Lotniczego*, Archiwum Wojskowe w Nowym Dworze Mazowieckim, Zespół Akt Inspektoratu MON ds. BL, sygn. 8/1973.

8. Reason James, *Human Error*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.

9. *Regulamin Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-59)*, sygnatura Lot. 312/59, Warszawa, 1959.

10. *Regulamin Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-66)*, sygnatura Lot. 855/65, Warszawa, 1966.

11. *Regulamin Wykonywania Lotów w Lotnictwie Wojskowym (RWL-74)*, sygnatura Lot. 1589/74, Warszawa, 1974.

12. *Ustawa z dnia 31 maja 1962 r. prawo lotnicze*, Dz. U. z 1962 r., nr 32, poz. 153 z póź. zm.

13. *Ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa*, Dz. U. z 2018 r., poz. 138.

14. *Wytyczne nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859*, Dz. Urz. ULC z 2015 r., poz. 66.

NORMATIVE DOCUMENTS REGULATING THE TRANSPORT OF THE STATE'S VIPS BY MILITARY AIRCRAFT BETWEEN 1962 AND 1974

Guaranteeing the safety of members of the country's authorities during air transport is inseparably connected with the necessity to implement appropriate normative arrangements. Meeting the requirements of normative documents is one of the barriers which protect against the occurrence of human errors, which may cause, for example, an aircraft accident.

The occurrence of an air accident involving military aircraft with members of the country's authorities on board often requires changes in the normative documents, in order to raise safety to an even higher level.

Keywords: military aviation, flight safety, normative documents, state's VIPs, transport by military aircraft