

Katastrofa Germanwings – niepełna historia?

5 kwietnia 2015

Kiedy rankiem 24 marca usłyszałem o rozbiciu się samolotu linii Germanwings, lot GWI9525, we francuskich Alpach, byłem wstrząśnięty, ale szczerze mówiąc, nie tak bardzo zaskoczony. Nie chodzi o to, że się tego spodziewałem, ale był to już piąty taki wypadek na przestrzeni ostatniego roku. Jeśli ta częstotliwość się utrzyma, konieczne będzie przekalkulowanie dotychczas statystycznie niskiego prawdopodobieństwa utraty życia podczas lotu komercyjnym samolotem pasażerskim.

Zaraz po katastrofie – jak mnóstwo ludzi na całym świecie – cierpliwie czekałem na szczegóły. Co mogło spowodować, że nowoczesny, choć nie najnowszy Airbus A320 pierwszej generacji nagle spadł z nieba i roztrzaskał się na stoku góry? Miałem kilka teorii, m.in. unieruchamiający efekt impulsu elektromagnetycznego, pochodzącego od rozpadu meteoru w atmosferze. Dość prawdopodobna hipoteza, zważywszy na szokujący wzrost obserwacji bolidów i meteorów w ciągu ostatnich 10 lat i EMP mógł być przyczyną katastrofy lotu AF447 w 2009 roku, kiedy samolot spał do Oceanu Spokojnego. Jednak spodziewałem się konieczności czekania, ponieważ tego typu dochodzenia mogą – i powinny – zająć sporo czasu.

Kiedy ma się do czynienia z katastrofą lotniczą, najistotniejsze informacje, nawet bardziej istotne od zapisu odgłosów w kokpicie, pochodzą z tzw. czarnej skrzynki – rejestratora lotu FDR (Flight Data Recorder) albo ADR (Accident Data Recorder). FDR rejestruje wszystkie polecenia przesyłane do układów elektronicznych samolotu, łącznie z układem autopilota i systemem zabezpieczenia drzwi do kokpitu.

Wszelkie informacje, jakich dostarczyłby zapis dźwiękowy rozmów w kabinie pilotów, musiałyby współgrać z twardymi

danymi pozyskanymi z rejestratora FDR. Naturalnie analiza tych danych zajmuje kilka dni albo i tygodni, było więc niespodzianką, kiedy w niecałe 24 godziny od katastrofy New York Times zacytował anonimowego „francuskiego oficera wojskowego”, który powiedział, że jeden z pilotów zablokował wejście do kokpitu drugiemu pilotowi i to było przyczyną tragedii.

„New York Times” cytuje wojskowego: „Ten facet na zewnątrz lekko puka do drzwi. Nie ma żadnej odpowiedzi” – powiedział śledczy. „Następnie uderza mocniej w drzwi, żadnej odpowiedzi. Nigdy nie padła żadna odpowiedź. Można usłyszeć, jak próbuje wyważyć drzwi. [...] jedno jest pewne, pod sam koniec lotu ten drugi pilot jest sam i nie otwiera drzwi”.

Pospieszne opublikowanie tej informacji musiało najwyraźniej przeszkodzić oficjalnemu dochodzeniu, prowadzonemu przez francuskie Biuro Śledztw i Analiz dla lotnictwa cywilnego (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses, BEA) – cywilną, a nie wojskową agencję rządową, odpowiedzialną za prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków lotniczych – i ustaliło wersję, która stała się oficjalną prawdą o tym, co wydarzyło się w samolocie: został umyślnie rozbity przez drugiego pilota, Andreasa Lubitza.

Kiedy w środę „New York Times” szedł do druku, szef BEA występował na konferencji prasowej i był, całkiem słusznie, ostrożny. Szef BEA, Remi Jouty, powiedział dziennikarzom, że chociaż rejestrator rozmów odtworzył dźwięki i głosy, nie dostarczył „jakiegokolwiek wyjaśnienia” przyczyn katastrofy samolotu i na rozszyfrowanie ich potrzebne są dni albo tygodnie. Powiedział: „Potrzeba pracy, żeby zrozumieć głosy, dźwięki i alarmy i przypisać różne głosy konkretnym osobom.”

Pomimo tego, następnego dnia po przedwczesnych konkluzjach owego oficera wojskowego, opublikowanych przez „New York Times”, i ostrożnych wypowiedziach szefa BEA, francuski prokurator Brice Robin zgodził się z wnioskami oficera i

zdecydował się otworzyć postępowanie karne, mówiąc: „zamiarem było zniszczenie samolotu”. To niepokojąco pochopne podejście jak na prokuratora i każe nam się zastanawiać, czy przypadkiem ktoś nie chciał szybko ustalić historyjki, która stałaby się oficjalną wersją wydarzeń, zamiast poczekać na wyniki dokładnego śledztwa. Rzeczywiście, ogłoszenie katastrofy sprawą kryminalną oznacza, że dochodzenie nie będzie już prowadzone głównie przez BEA.

Kwestia tego, czy pełne śledztwo zostanie kiedykolwiek przez kogoś przeprowadzone, stała się bardzo wątpliwa, kiedy ujawniono, że najważniejsza karta FDR z zapisem danych ponoć zaginęła. Zważywszy na to, że sam FDR został znaleziony, trudno jest wyjaśnić zaginięcie karty – chyba że ktoś ją rozmyślnie skonfiskował (według nowszych doniesień „nie ma żadnej szansy na znalezienie rejestratora FDR”! – przyp.).

Po wstępnym ujawnieniu podstawowych informacji z rejestratora rozmów o „głosach” i „odcięciu” od kokpitu, główne media dodały następne szczegóły i historia rozbudowała się. Niektórzy eksperci posunęli się nawet do „wyobrażenia sobie”, co myślał pilot. Na przykład wiodący reporter z brytyjskiego „Telegraphu”, Gordon Rayner, rozmyślał: „Coś się zmieniło, kiedy kapitan Sonderheimer zaczął omawiać z Lubitzem proces lądowania. 27-letni Lubitz stał się „lakoniczny” w swoich odpowiedziach, ale, na nieszczęście, kapitana Sonderheimera to nie zastanowiło.”

Pośród tego medytowania, skąpą uwagę poświęciły media naocznym świadkom, którzy słyszeli eksplozję i widzieli dym unoszący się z samolotu na krótko przed rozbiciem. Pilot helikoptera francuskich sił powietrznych z bazą w Orange, 30 minut od miejsca katastrofy, powiedział, że francuskie siły powietrzne otrzymały liczne potwierdzające to zeznania świadków. Potwierdził również, że szczątki samolotu znaleziono także w górę od miejsca katastrofy – co według niego potwierdzało, że ten kawałek kadłuba „został odłączony od samolotu przed zderzeniem”.

Ale spreparowane plotki mainstreamowych mediów już się rozeszły na całego i w ciągu czterech dni drugi pilot Andreas Lubitz z entuzjastycznego, towarzyskiego młodego lotnika bez żadnych oznak depresji, marzącego o karierze kapitana i lotach na długich dystansach zmienił się we wściekającego się narcystycznego i depresyjnego faceta z problemami ze wzrokiem i pragnieniem morderczej śmierci – co potwierdzają „dowody” zebrane w jego domu.

Jeden z głównych elementów danych wykorzystanych na poparcie historii o „pilocie-samobójcy” pochodzi z rzekomego zapisu CVR, gdzie – jak się nam mówi – można usłyszeć „oddech” Lubitza. Twierdzenie to zostało podważone przez Gerarda Arnoux, kapitana Air France z 18-letnim stażem i rzecznika krajowego komitetu monitorującego bezpieczeństwo lotnictwa, który dwa dni po katastrofie wystąpił w telewizyjnym programie informacyjnym „Le Grande Journal”. Arnoux powiedział, że oficjalna wersja zawiera trzy błędy:

1. Usłyszenie oddechu pilota na nagraniu CVR nie jest możliwe. Arnoux stwierdził, że kokpit Airbusów A320 pierwszej generacji jest bardzo hałaśliwy – do tego stopnia, że podczas lotu piloci muszą używać słuchawek, żeby ze sobą rozmawiać. Pomysł, że CVR mógł wychwycić z głośnego otoczenia i zarejestrować oddech Lubitza, jest zdaniem Arnoux niedorzeczny.

2. Według wersji oficjalnej śledczy usłyszeli na nagraniu sygnał dźwiękowy („beep”) pokrętła, którym Lubitz zainicjował obniżanie lotu samolotu. Arnoux kategorycznie stwierdził, że manewrom tą gałką nie towarzyszą żadne sygnały dźwiękowe.

3. Arnoux zastanawia się również, dlaczego dochodzeniowcy nie wspomnieli o usłyszeniu na nagraniu głośnego, ostrego dźwięku z konsoli drzwi kokpitu, jaki rozlega się po wprowadzeniu kodu dostępu w celu awaryjnego otwarcia drzwi do kokpitu. Arnoux przyznaje, że awaryjny kod odblokowujący mógł być ręcznie odrzucony przez osobę w kokpicie, po przytrzymaniu przycisku blokady w pozycji w dół, ale dźwięk towarzyszący wprowadzeniu

kodu z zewnątrz i tak by się rozległ. Byłoby to najbardziej oczywiste potwierdzenie, że jeden z pilotów miał odcięty dostęp do kokpitu. Ale nikt o tym słowem nie wspomniał. Natomiast mamy na słowo uwierzyć zapewnieniom wtajemniczonych w zapis CVR, że ktoś „dobijał się do drzwi” i krzyczał „otwórz te cholerne drzwi”. I to jeszcze przy tym całym hałasie tła w kabinie. Muszą mieć bardzo dobry słuch.

Interesująca jest odpowiedź na komentarze Arnoux innego uczestnika panelu dyskusyjnego. Mówi on: „Dlaczego prokurator rozpowszechniałby nieprawdziwe informacje? Czy oni coś ukrywają?” Na co inni odpowiedzieli, że prokurator musiał być po prostu „źle poinformowany”...

Jeśli chodzi o sposób, w jaki poczynano sobie z tym „dochodzeniem”, to przypomina się tu przypadek samolotu linii Egipt Air lot 990. Ta katastrofa była najprawdopodobniej wynikiem anomalii pogodowych, które okazały się zbyt poważne dla mechanicznych ograniczeń samolotu, ale z punktu widzenia Boeinga „pilot-samobójca” jest o wiele atrakcyjniejszym finansowo wyjaśnieniem, więc czepili się tego i wszczęli postępowanie karne, ku niezadowoleniu władz egipskich.

Sercem jestem ze wszystkimi rodzinami ofiar katastrofy, ale szczególnie współczuję rodzinie Andreasa Lubitza. Nie tylko stracili syna i brata, ale ich wspomnienia związane z nim już na zawsze będą skażone oczernianiem go przez media, które zawsze wolą dramatyczne historie w hollywoodzkim stylu od trzeźwego i uczciwego dochodzenia.

Autorstwo: Joe Quinn

Źródło oryginalne: Sott.net

Tłumaczenie i źródło polskie: PRACowniA