To nie był typowy wypadek

23 października 2010

„Katastrofa typowa, niestety” – pisze dziś w „Gazecie Wyborczej” Władimir Gierasimow, „wybitny rosyjski ekspert od katastrof lotniczych”. My, wbrew stanowisku panom z Kremla, Moskwy i ul. Czerskiej w Warszawie, wciąż będziemy przypominać, dlaczego katastrofa pod Smoleńskiem nie była TYPOWYM wypadkiem.

„To był typowy wypadek” – tak „Gazeta Wyborcza” zapowiedziała niedawno cykl tekstów, mający, jak można przypuszczać, przygotować czytelników do lekkiego przełknięcia mającego się wkrótce ukazać raportu MAK. Na pierwszy ogień poszedł Władimir Gierasimow. Z jego artykułu w „Gazecie Wyborczej” wynika, że ten „wybitny rosyjski ekspert” już wie, co było przyczyną katastrofy.

Jeśli wziąć pod uwagę tylko wymienione już fakty oraz to, że w pułku wożącym polskich VIP-ów nie było programu treningów załóg, technologii współdziałania członków ekip, treningów na symulatorach, a doświadczenie lotników było niedopuszczalnie małe – to jasne się staje, że główną przyczyną katastrofy są poważne błędy w organizacji lotów, a to ona jest fundamentem bezpieczeństwa rejsów.

Natomiast przyczyną bezpośrednią była klasyczna, niestety, pomyłka pilotów, którzy odwrócili swą uwagę od przyrządów i przez okna zaczęli szukać kontaktu wizualnego z ziemią –

czytamy w „Gazecie Wyborczej”.

Także Jarosław Kurski, wicenaczelny „Wyborczej”, zna już okoliczności katastrofy: Oto przyczyny: słabe wyszkolenie pilotów, niejasny status lotniska, spóźnienie, pośpiech, presja, stare karty lotniska, mgła, polityczne znaczenie wizyty, brak „lidera” na pokładzie, niejasny status lotu, wąwóz, determinacja, by lądować za wszelką cenę…

Niezależna.pl, wbrew stanowisku panom z Kremla, Moskwy i ul. Czerskiej w Warszawie, wciąż będzie jednak przypominać, dlaczego katastrofa pod Smoleńskiem nie była TYPOWYM wypadkiem.

Pierwsza – i chyba najbardziej fundamentalna sprawa – to zachowanie się samolotu i załogi Tu-154 w ostatnich minutach lotu. Nastąpiła wówczas sekwencja tak dziwnych zdarzeń, że wydaje się nieprawdopodobne, by mogły być zbiegiem okoliczności. Najpierw samolot zboczył z kursu i ścieżki podejścia, potem otrzymał mylne sygnały naziemnej radiolatarni naprowadzającej samoloty na pas, a następnie nieprawdziwe informacje wieży o położeniu maszyny. Czy tak wygląda typowy wypadek?

Prędkość opadania – 14 m/sek. w ostatniej fazie lotu utrzymująca się do wysokości 20 metrów – wskazuje, że samolot spadał niemal lotem nurkowym. Co ciekawe – maszyna zaczęła gwałtownie tracić wysokość dwa kilometry przed pasem, tuż po tym, jak drugi pilot wydał komendę podniesienia Tu-154, mówiąc: „Odchodzimy”. Rozpowszechniana na forach internetowych sugestia (powtórzona nawet przez prokuratora generalnego Andrzeja Seremeta), że mogło to być „Podchodzimy” [do lądowania], jest absurdalna. Żaden z pilotów, z którymi rozmawialiśmy, m.in. kpt. Janusz Więckowski, nie uznał jej za możliwą choćby z jednego względu – komenda „Podchodzimy” w ogóle nie jest używana.

A zatem piloci „odchodzili”, czyli próbowali się podnieść,

tymczasem samolot zaczął gwałtownie opadać. Zdaniem wspomnianego już kpt. Janusza Więckowskiego, który na tupolewach latał wiele lat, piloci musieli z jakiegoś powodu utracić wpływ na zachowanie maszyny. Samolot robił wówczas próbne podejście, by ocenić warunki do lądowania, ze wschodu na zachód. Jak wynika z wykresu zawartego w karcie podejścia lotniska Smoleńsk-Siewiernyj, samolot powinien znajdować się: w odległości 10,41 km na wysokości 500 metrów, w odległości 6,10 km na wysokości 300 metrów, w odległości 1,1 km – 70 metrów (taka jest, zgodnie z kartą podejścia tego lotniska, wysokość decyzyjna, na której pilot musi rozstrzygnąć, czy są warunki do lądowania, czy z niego zrezygnować). Około kilometr od pasa lotniska Tu 154 był jednak nie tylko na lewo od pasa o około 40 m, ale także na wysokości zaledwie około 8 metrów. Co było powodem takiego zachowania maszyny?

Według Marka Strassenburga Kleciaka, pracującego w Niemczech polskiego specjalisty ds. systemów trójwymiarowej nawigacji i oraz Hansa Dodla, niemieckiego eksperta ds. nawigacji i wojny elektronicznej, autora książki Satellitennavigation, załogę mogło wprowadzić w błąd użycie tzw. meaconingu. Meaconing polega na nagraniu sygnału satelity i ponownym nadaniu go (z niewielkim przesunięciem w czasie i z większą mocą) na tej samej częstotliwości w celu zmylenia załogi samolotu.

Załóżmy jednak, że piloci oszaleli i chcieli, np. pod wpływem Lecha Kaczyńskiego, „zanurkować” wbrew zdrowemu rozsądkowi i własnym komendom. Dlaczego jednak wieża do końca podawała im błędne dane? Kontrolerzy w Smoleńsku cały czas przekazywali bowiem pilotom informacje, że lecą oni prawidłowo.

– Nie mam wątpliwości: informacje kontrolera ze stenogramu: 10.40.13–4 na kursie i ścieżce, 10.40.26–3 na kursie i ścieżce (przy założeniu, że stenogram mówi prawdę) były ewidentnie niezgodne z rzeczywistym położeniem samolotu – mówił nam wieloletni kontroler wieży na Okęciu.

Jego zdaniem kontroler, który był przekonany o właściwym

działaniu radaru, powinien zacząć się niepokoić, kiedy na dwóch kilometrach od progu pasa nie widział samolotu. A wiedział przecież, że nieuchronnie zbliża się moment decyzji. Kontroler musiał więc być przekonany o właściwym położeniu samolotu albo ktoś go zmusił do takiej wypowiedzi.

Np. komenda „Horyzont, 101” (oznaczająca polecenie odejścia na drugi krąg, czyli zrezygnowania z podejścia), padła co najmniej 5 sekund za późno, gdy samolot był na wysokości… 20 metrów.

Pilot Jaka 40, mjr Artur Wosztyl, który wylądował wcześniej i słyszał rozmowy wieży z pilotami Tu 154, zeznał w prokuraturze, że wieża w Smoleńsku podała pilotom polskiego Tu-154, gdy dolatywał do lotniska: „zejdźcie do 50 metrów. Jak na wysokości 50 metrów nie zobaczycie pasa, odlatujcie”. Samolot był już wówczas na fałszywej ścieżce, w głębokiej na 60 m dolinie. Cytowane przez Wosztyla słowa kontrolera brzmią inaczej w przygotowanych przez Rosjan stenogramach – prawdopodobnie zostały sfałszowane. Czy to też przemawia za wersją o typowym wypadku?

Do dziwnego zejścia z kursu i ścieżki, mimo trzech wysokościomierzy i systemu TAWS, ostrzegającego przed niebezpiecznym zbliżaniem się do ziemi, i do fałszywych komend wieży, dołączył się zmylony, w dodatku przerywany, sygnał markera radiolatarni, która upewnia pilotów, że nalatują dokładnie na pas startowy. Bliższa radiolatarnia znajduje się 1,1 kilometra od progu pasa. W stenogramach jest, że piloci odebrali jej sygnał o godz. 10:40:56 – nawigator pokładowy podał, że samolot znajdował się wtedy na pułapie zaledwie 20 m, a powinien odebrać sygnał na wysokości co najmniej 70 m. Dzis już wiemy, że Tu- 154 nie przeleciał nad tą radiolatarnią, lecz 40 m obok.

Autorzy: Leszek Misiak i Grzegorz Wierzchołowski
Zdjęcie: Serge Serebro
Źródło: Niezależna