



Michał Setlak

Raport dla wszystkich

Na tę chwilę czekała cała Polska. Jedni spokojnie, inni z napięciem, niektórzy z histeryczną wręcz niecierpliwością. Wreszcie 29 lipca, w czternastym miesiącu od wypadku, Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego pod przewodnictwem ministra Jerzego Millera opublikowała swój raport dotyczący przyczyn i okoliczności katastrofy smoleńskiej. Jak na światowe standardy, dokument powstał szybko – dla porównania, raport w sprawie wodowania na Hudson, wypadku spowodowanego jedną, ewidentną od początku przyczyną – zderzeniem z ptakami, amerykańska NTSB opublikowała po 15 miesiącach prac.

Podobnie jak dla środowiska lotniczego, konkluzja raportu nie była dla nas zaskoczeniem. Fakt zejścia poniżej minimalnej wysokości zniżania i nadmierna prędkość opadania znane były od chwili opublikowania transkrypcji CVR, pisaliśmy o tym w analizie raportu MAK w PLAR 2/2011 i wielokrotnie tłumaczyliśmy sytuację pytającym nas o to dziennikarzom z innych mediów.

Jak się należało spodziewać, raport komisji Millera nie jest zaprzeczeniem raportu MAK, a raczej jego rozszerzeniem i doprecyzowaniem. Według MAK przyczyną wypadku było niepodjęcie przez załogę we właściwym czasie decyzji o odejściu na lotnisko zapasowe mimo świadomości braku warunków do lądowania. Komisja Millera przyczynę formułuje inaczej, właśnie jako „zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania przy nadmiernej prędkości opadania opadania, w warunkach atmosferycznych uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg”, argumentując przy tym, że samo wykonanie podejścia do minimalnej wysokości zniżania nie stanowiło naruszenia przepisów. Zdaniem pilotów liniowych, z którymi o tym rozmawialiśmy, podchodzenie w tych warunkach – bez szans na lądowanie – było zupełnie niepotrzebnym ryzykiem.

Istotną różnicą w stosunku do raportu MAK jest zaliczenie w polskim raporcie do czynników mających wpływ na zdarzenie lotnicze (ale nie do jego przyczyn) m. in. „przekazywanie przez kontrolera strefy lądowania załodze informacji o prawidłowym położeniu samolotu względem progów drogi startowej, ścieżki schodzenia i kursu, co mogło utwierdzać załogę w przekonaniu o prawidłowym wykonywaniu podejścia, gdy w rzeczywistości samolot znajdował się poza strefą dopuszczalnych odchyłań” – o tym, że komunikaty kontrolera mogły uspokajać pilota, pisaliśmy również w PLAR 2/2011. Mając wątpliwości co do wiarygodności kapryśnego, przestarzałego radaru o małej dokładności, kontroler nie powinien był w ogóle przekazywać informacji o położeniu samolotu na ścieżce. Nie musiał tego robić, bo pilnowanie wysokości według wysokościomierza barometrycznego należało do pilota. Możliwe jednak, że nie mając ciągłości w obsłudze tego urządzenia na tym konkretnym lotnisku, mógł nie być świadomy jego błędnych wskazań.

Ustalenia KBWLLP tworzą liczącą 163 pozycje listę faktów, wychodzącą daleko poza stwierdzenia MAK. Większość z nich to nieprawidłowości leżące po stronie polskiej, jednak metodycznie wyliczono też uchybienia rosyjskie. Wiele z uchybień po obu stronach

nie miało bezpośredniego wpływu na wypadek, ale rolę komisji jest ustalenie wszystkich okoliczności dla podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.

Już w dniu publikacji raportu, TVN24 przedstawiła wyniki sondażu Millward Brown SMG/KRC, według których 24 proc. badanych uważa, iż raport komisji Millera jednoznacznie wyjaśnił przyczyny katastrofy smoleńskiej, a 49 proc. jest zdania, że przyczyny katastrofy smoleńskiej nadal są niejasne. Trudno sobie wyobrazić, by opinie te wynikały z dokładnego zapoznania się z 328-stronicowym dokumentem. To raczej odzwierciedlenie społecznego oczekiwania na wskazanie konkretnych osób odpowiedzialnych za katastrofę. Wśród Polaków wciąż pokutuje błędne przekonanie, że winnych powinna wskazać Komisja, która zgodnie z międzynarodowym prawem nie może tego zrobić; to należy do prokuratury.

Obowiązujące obecnie na świecie reguły badania wypadków lotniczych wypracowano w latach pięćdziesiątych w Anglii. Praktyka dowiodła, że rygorystyczne rozdzielenie badania przyczyn od ustalania odpowiedzialności pozwala uzyskać więcej informacji, służących poprawie bezpieczeństwa. Skuteczność takiego podejścia sprawiła, że z czasem stało się ono międzynarodowym standardem i w cywilizowanym świecie efekty pracy komisji lotniczych nie mogą być wykorzystywane w postępowaniu prokuratorskim oraz jako dowody w sądzie – prokuratura musi powoływać własnych biegłych i gromadzić dowody w sposób procesowy.

W taki właśnie sposób dochodzi się prawdy – tej uniwersalnej, zgodnej z rzeczywistością, choć czasem bolesnej, a nie subiektywnej, wygodnej, wymagowanej „Prawdy” przez duże P. Raport MAK, choć nie wolny od kontrowersji, jest owej uniwersalnej prawdy bliski. Jeszcze bliżej doprowadza do niej raport Millera – choć na przykład rzeczywistych zamiarów załogi PLF101 nie będziemy pewni nigdy. Od prawdy oddala nas za to tzw. Biała Księga, której autorzy twierdzą, że „upadek Tu-154M na ziemię był konsekwencją wydarzeń, które rozegrały się 15 metrów nad ziemią”, choć akapit wcześniej zawiera wyjaśnienie „co w tym miejscu jest równoznaczne z poziomem gruntu” (str. 165), albo że rosyjscy kontrolerzy spowodowali katastrofę, bo... informowali o warunkach meteorologicznych gorszych, niż były w rzeczywistości, by skłonić Polaków do rezygnacji z lądowania (str. 113, 114). Taka logika (czy raczej – kompletny brak logiki) dyskwalifikuje ów dokument jako podstawę do sensownych wniosków.

Niestety, wielu rodaków traktuje wskazanie polskich błędów jako plamę na narodowym honorze – a przecież honor to także umiejętność przyjęcia z godnością krytyki, tak ważnej dla poprawy bezpieczeństwa naszych lotników i ich pasażerów.

Raport KBWLLP to przede wszystkim materiał wyjściowy dla procesu uzdrowienia 36 Pułku i całych Polskich Sił Powietrznych. Powinien jednak być również inspiracją do przemyśleń dla wszystkich lotników, w tym pilotów GA. Refleksja przed wlotem w fatalną pogodę czy podjęciem się zadania przekraczającego umiejętności może ocalić życie.

Michał Setlak