

Katastrofa pod Smoleńskiem bez sentymentów

Autor tekstu: **Wiesław Jaszczyński**

Na początku mojej kariery lotniczej wykładowca prawa lotniczego powiedział do młodych adeptów sztuki latania: — **Pamiętajcie panowie, prawo, przepisy i procedury lotnicze pisane są krwią lotników i muszą być ściśle przestrzegane.** Po każdej katastrofie czy wypadku lotniczym prowadzone są bardzo wnikliwe badania zdarzenia, wyciągane odpowiednie wnioski i wprowadzane modyfikacje do przepisów i procedur oraz poprawki do konstrukcji statku powietrznego, żeby podobny wypadek nie powtórzył się w przyszłości. Warto tu dodać, że około 90% wypadków lotniczych powodowanych jest błędem pilota, a dopiero reszta problemami technicznymi statku powietrznego. Katastrofy lotnicze zwykle spowodowane są zbiegiem kilku przyczyn.

Dotychczasowe ustalenia dotyczące przyczyn wypadku pod Smoleńskiem już dzisiaj pozwalają na podjęcie działań naprawczych. Najistotniejsze są działania organizacyjne. Nieporozumienie Prezydenta z pilotem samolotu w Gruzji i jego dążenie do pełnej władzy decyzyjnej, ujawniły całkowite niezrozumienie prawa lotniczego i to u prawnika z wykształcenia! Świadczy o tym poniżej zamieszczone zapytanie.

Zapytanie **nr** **2496**

do ministra obrony narodowej w sprawie odznaczenia pilota prezydenckiego samolotu,
kpt. Grzegorza Pietruczuka, srebrnym krzyżem za zasługi dla obronności

Uzasadnienie

Według informacji prasowych i wywiadu, jakiego szef MON udzielił dla Radia Zet 19 września br., kpt. Grzegorz Pietruczuk został odznaczony srebrnym krzyżem za zasługi dla obronności. Wedle słów szefa MON pilot otrzymał medal za przestrzeganie procedur i poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo czterech prezydentów na pokładzie. Ministrowi chodziło o lot, jaki wykonał prezydencki TU-154 na Kaukaz 12 sierpnia br. Planowo samolot miał lądować w Azerbejdżanie w Ganji, ale prezydent RP podjął decyzję o locie do Tbilisi. Pilot odmówił zmiany kierunku lotu. Decyzja pilota doprowadziła do licznych komplikacji w wizie czterech prezydentów w Gruzji. Przejazd drogą do Tbilisi był bardzo niebezpieczny i sprowadzał realne zagrożenie dla osób w nim uczestniczących. Według doniesień medialnych obawy pilota o stan techniczny lotniska w Tbilisi były całkowicie nieuzasadnione i można było na nim bezpiecznie wylądować.

Proszę wobec tego Pana Ministra o odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy pilot ma prawo odmówić wykonania rozkazu zwierzchnika Sił Zbrojnych RP?
2. Czy odznaczenie pilota za de facto zaniechanie działania tak wysokim odznaczeniem państwowym jest zgodne z obowiązującymi procedurami?
3. Czy Minister, podejmując decyzję o odznaczeniu, chciał pokazać, iż będzie premiował w przyszłości przypadki niesubordynacji, tchórzostwa i odmawiania wykonywania rozkazów?
4. Czemu sprawa odznaczenia pilota została tak nagłośniona w mediach przez szefa MON? Czy był to kolejny element prowokacyjnej polityki rządu wobec prezydenta RP?
5. Czy zbadano przebieg wydarzeń w kabinie pilotów i zgodność podejmowanych przez nich decyzji z obowiązującymi procedurami? Jakie są wnioski z tej kontroli?
6. Czemu szef MON nie odznaczył innych członków załogi?
7. Jak MON zamierza reagować, jeśli w przyszłości będą powtarzać się tego typu przypadki odmawiania zmiany kierunku lotu?

Z wyrazami

Poseł

Przemysław

szacunku

Gosiewski

Kielce, dnia 23 września 2008 r.

Był to sygnał zwiastujący możliwość katastrofy. Kiedy pierwszy raz usłyszałem o tym zdarzeniu, w rozmowach z kolegami-pilotami określiłem go jako **przesłanka do wypadku**. Niestety, spełniło się! Politycy powinni być uświadomieni, dlaczego istnieje taka organizacja w lotnictwie i czym grozi interwencja w pracę i decyzje pilota przy całkowitym braku kompetencji w tej dziedzinie.

Drugą sprawą to organizacja wojskowa, która ma sens i sprawdza się w zadaniach bojowych, ale nie powinna mieć zastosowania w lotnictwie cywilnym i przy transporcie VIPów, bo okazuje się

niebezpieczna. Warto w tym miejscu powołać się na [opinie gen. Sławomira Petelickiego i p. Tomasza Hypkiego](http://wiadomosci.onet.pl/2159322,11,ostre_slowa_generala_petelickiego_w_liscie_do_nalda_tuska,item.html) (http://wiadomosci.onet.pl/2159322,11,ostre_slowa_generala_petelickiego_w_liscie_do_nalda_tuska,item.html).

Na świecie były już przykłady konieczności ingerencji w niewłaściwie przyjęte metody organizacyjne dla lotnictwa cywilnego. „Gazeta Wyborcza” opublikowała krótki tekst Vadima Makarenki o historii koreańskich linii lotniczych. Warto go tu przypomnieć w całości:

Koreańskie linie lotnicze musiały wykonać tytaniczną pracę, żeby zmniejszyć liczbę wypadków swoich maszyn.

Kiedy samolot cywilny prowadzi wojskowy pilot, pasażerowie zazwyczaj czują się pewniej. „Oto człowiek, który był szkolony do latania w sytuacjach ekstremalnych, więc z pewnością sprawnie poprowadzi pasażerski samolot w normalnych warunkach” — myślimy na pozór logicznie.

— Wojskowe latanie wywodzi się z latania bojowego, w którym priorytetem jest wykonanie zadania, a minimalne wymogi co do warunków pogodowych są na dalszym planie. Z kolei priorytetem pilotów cywilnych jest bezpieczeństwo pasażerów - mówi Jakub Benke, prezes firmy Blue Jet zajmującej się wypożyczaniem odrzutowców. Ale jest jeszcze coś ważnego: poczucie hierarchii.

Malcolm Gladwell, reporter tygodnika „New Yorker” i autor kilku bestsellerów, w ostatniej książce „Poza schematem” zajął się przypadkiem linii lotniczych Korean Air. Jeszcze pod koniec lat 90. ten przewoźnik miał bardzo wysoki współczynnik wypadkowości. O ile w amerykańskich United Airlines w latach 1988-98 wyniósł on 0,27 na milion lotów, to w Korean Air było 4,79 na milion lotów. „W kwietniu 1999 r. Delta Airlines i Air France zawiesiły porozumienie z liniami Korean Air. (...) Amerykańska Federal Aviation Administration obniżyła ocenę bezpieczeństwa, a kanadyjscy urzędnicy poinformowali zarząd KAL, że rozważają cofnięcie jej prawa przelotu i lądowania w kanadyjskiej przestrzeni powietrznej” — pisze Gladwell.

Problem leżał nie tylko w słabej wówczas znajomości języka angielskiego wśród pilotów, ale w kulturze Korei Płd. Jej mieszkańcy darzą ogromnym szacunkiem władzę oraz osoby starsze wiekiem, co wpływało na pilotów w sytuacjach ekstremalnych. Gdy za sterami siedział kapitan i popełniał błąd, drugi pilot bał się zwrócić bezpośrednio uwagę. Zaczynał owijać w bawełnę: „Myślę, że radar bardzo nam się dziś przydał”, co oznaczało, że kapitan powinien zwrócić uwagę na jego wskazania.

Koreańczycy zatrudnili Davida Greenberga, byłego konsultanta Delta Airlines. Zarządził on, że piloci Korean Air mają porozumiewać się ze sobą wyłącznie po angielsku. „Nie chciał ich amerykanizować. Chciał dać im drugą tożsamość. (...) Dotąd tkwili w pułapce ról dyktowanych im przez kulturowe dziedzictwo kraju. (...) W angielskim nie istnieje tak wiele ostro zdefiniowanych szczebli hierarchii społecznej jak w języku koreańskim. Dzięki temu piloci mogli czerpać z kultury i języka o bardzo odmiennej tradycji” — pisze Gladwell.

Kiedy sadzamy wojskowego za sterem pasażerskiej maszyny, poczucie hierarchii rośnie. A gdy pasażerami są: głowa państwa, zwierzchnik sił zbrojnych i całe dowództwo armii, hierarchia staje się przytłaczająca. Wojsko nie znosi sprzeciwu, zmiany wykonania rozkazu. — Presja może być pośrednia, czyli ktoś wchodzi do kokpitu i mówi, że należy lądować tu i teraz. Może być bezpośrednia, wynikająca z samego faktu obecności przełożonych i historii stosunków z nimi - dodaje Benke."

Ważne również jest uświadomienie czytelników w ocenie stanu technicznego samolotu. Samolot może być **zdatny do lotu** albo **niezdatny**. Ocena samolotu w kategoriach politycznych tj. kierunku jego pochodzenia nie wydaje się właściwa. I tak 20-letni samolot **Tu-154**, świeżo po remoncie i z odpowiednim nowoczesnym wyposażeniem nawigacyjnym jest wg opinii dziennikarzy samolotem starym, bo pochodzi z niewłaściwego kraju na wschodzie, natomiast ponad **40-letnie** samoloty **C-130 Hercules** są akceptowane w euforii, bo pochodzą z kierunku słusznego - zachodniego. A warto o nich poczytać (patrz: artykuł: Andrzej Dominik - **Pierwszy Herkules na złom**— SKRZYDLATA POLSKA nr 3/2010). Jeszcze raz warto podkreślić, że stan techniczny samolotu nie miał żadnego wpływu na katastrofę pod Smoleńskiem i katastrofa mogłaby się wydarzyć nawet na najnowszym typie, a właśnie wiek i pochodzenie są teraz usilnie wykorzystywane jako argument

do zakupu nowych samolotów dla VIPów. Niewysuwane są natomiast żadne argumenty praktyczne do celów, jakim mają służyć.

Podsumowując, głównymi **dotychczas znanymi** przyczynami katastrofy pod Smoleńskiem były:

1. wojskowe podporządkowanie pilota i obecność na pokładzie najwyższych zwierzchników wojskowych,
2. poziom wyszkolenia w posługiwaniu się wszystkimi pomocami nawigacyjnymi (także tymi używanymi w Smoleńsku),
3. prawidłowa ocena komunikatu meteo i możliwości lotniska w Smoleńsku oraz podjęcie odpowiedniej decyzji o starcie lub nie i określeniu innego lotniska docelowego,
4. zbyt mały nalot pilota do wykonywania takiego zadania,
5. zbyt młody wiek pilota do takiego zadania, podejmowania odpowiednich ocen i ich uzasadnienia,
6. zwolnienie wielu dobrych pilotów latających na tym typie samolotu a przeszkolonych w Rosji,
7. wprowadzenie w lotnictwie ocen politycznych (przeszkolony na kierunku słusznym lub niesłusznym) i selekcja pod tym kątem.
8. niewyciągnięcie żadnych wniosków z wypadku w Mirosławcu i zaproszenie tylu ważnych w Państwie osób do jednego samolotu.

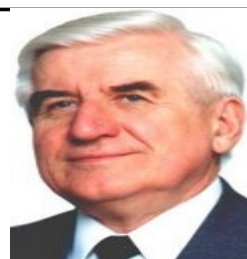
Obecnie najszybciej i najkorzystniej byłoby wykorzystać pilotów komunikacyjnych (jako niezależnych i bardziej wszechstronnie wykształconych) i samolotów, będących na wyposażeniu naszego lotnictwa cywilnego ze względu na wyszkoloną i przygotowaną odpowiednio obsługę naziemną. Jak ważne jest wszechstronne wykształcenie pilota świadczy wypadek z lądowaniem na rzece Hudson w Nowym Jorku rok temu. W niezwykle trudnej sytuacji utraty ciągu obu silników zaraz po starcie, pilot zdołał jednak bezpiecznie sprowadzić na wodę (http://www.youtube.com/watch?v=tE_5eiYn0D0&feature=related) ciężki duży samolot (A320 — 180 osób) bez szkody dla pasażerów. Należy tu podkreślić, że było to możliwe tylko dzięki dużemu nalotowi pilota na szybowcach.

Wydarzyła się tragedia, która nie miała powodu się zdarzyć. Prawie sto osób straciło życie w wyniku błędu pilota podejmującego decyzję pod bezpośrednią lub pośrednią presją. Najsmutniejsze w tym wszystkim jest to, że ignorancja, arogancja i głupota polityczna są u nas nagradzane zaszczytnym miejscem pochówku oraz nazwami ulic, placów i obiektów użytku publicznego. Najbardziej trafny a zarazem dramatyczny komentarz o wawelskim pochówku przeczytałem w komentarzach na Racjonalistcie. Czytelniczka podpisująca się Kirgizka pisze:

Prof. Ziejka, prof. Brzeziński, prof. Staniszkis, wszyscy oni wydali z siebie takie wyważone opinie. I takie szokujące. Bo sama propozycja „dosypania trochę Katynia” do Prezydentostwa, dla upamiętnienia „tamtych” świadczy o tym, że profesorowie na Wawelu bywali nieczęsto. I że sprawę Katynia wcześniej mieli w nosie. Nie kryminał w końcu. Ale teraz nagle, lekką ręką, dosypują trochę „tamtego” Katynia to tu, to tam, bo teraz to temat nagłówków. I teraz nie o ziemię z prochami poległych oficerów chodzi, ona tam już jest od dwudziestu lat. Chodzi o wsadzenie tej ziemi w protestującą gębę. I dlatego te „wyważone” wypowiedzi odbieram jako obelżycze. Miał trzydzieści trzy lata, robił doktorat z prawa. Pięknie grał na skrzypcach. Parę miesięcy wcześniej urodził mu się syn i właśnie wynajęli z żoną większe mieszkanie. No i zaraz zrobił się sierpień, gorący, a potem wrzesień. A potem było już tylko osiem miesięcy obozu w Kozielsku i szybki strzał w tył głowy. Bo miał na sobie polski mundur. Mój dziadek. Szermowanie śmiercią, męczeństwem i „boskim zamysłem” i wkładanie lauru na skronie niewinnych ofiar katastrofy jest niesmaczne. Też ze względu na kontekst „tamtego” Katynia. Jestem wdzięczna państwu Andrzejowi Wajdzie i Krystynie Zachwatowicz. Myślałam, że podobnych głosów będzie więcej.

Wiesław Jaszczyński

Doktor medycyny. Emerytowany lekarz (specjalista medycyny morskiej i tropikalnej), i pilot (latał m.in. w Afryce), były wiceminister zdrowia i opieki społecznej, oraz Główny Inspektor Sanitarny Kraju w latach 1994-1998. Przez dwa lata jako lekarz naczelny Międzynarodowego Portu Lotniczego w Trypolisie zabezpieczał medycznie muzułmańskie pielgrzymki do Mekki. Laureat Złotej Honorowej Odznaki Fundacji



Promocji Zdrowia (2000), odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (2001), jako pierwszy Polak otrzymał godność honorowego patrona Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI (2002). Mieszka w Szczecinie. [Więcej informacji o autorze](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)

(Publikacja: 25-04-2010)

[Oryginał.](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,7266) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,7266>)

Contents Copyright © 2000-2010 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2010 Michał Przech

Autorem portalu Racjonalista.pl jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.
Właścicielami portalu są Mariusz Agnosiewicz oraz Autor.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie strony tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe, zostały wytworzone i są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki zawiera.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl