

Wojciech T. Pyszkowski



KATASTROFA
POD
SMOLEŃSKIEM

WOJCIECH T. PYSZKOWSKI

KATASTROFA
POD SMOLEŃSKIEM

© Copyright by
Wojciech T. Pyszkowski & e-bookowo

Projekt okładki:
Michał Kozakiewicz e-bookowo

ISBN 978-83-7859-458-1

Wydawca: Wydawnictwo internetowe e-bookowo
www.e-bookowo.pl
Kontakt: wydawnictwo@e-bookowo.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Kopiowanie, rozpowszechnianie części lub całości
bez zgody wydawcy zabronione
Wydanie I 2015

Wojciech T. Pyszkowski *Katastrofa pod Smoleńskiem*

Tym, którzy wątpią

WSTĘP

W dalszym ciągu wiele się mówi o katastrofie pod Smoleńskiem, która miała miejsce 10 kwietnia 2010 roku. Temat gorący i ciągle zdaniem wielu bez rozwiązania. W ferworze dyskusji i przeróżnych domysłów zatracą się najważniejszy wątek – podstawową przyczynę katastrofy. Narosło przez te pięć lat wiele mitów i nieprawdopodobnych teorii. Obecnie uważa się, że najważniejszym zadaniem w sprawie rozwikłania „tajemnicy” wypadku jest sprowadzenie szczątków samolotu do Polski. W rzeczywistości badanie ich nie wniesie już do sprawy nic nowego. Będą raczej stanowiły wartość emocjonalną i staną się przyczyną do kolejnych waśni, co z nimi dalej począć.

W tym opracowaniu przytoczę moje wpisy na ten temat, które robiłem na gorąco na moim blogu, począwszy od maja feralnego roku 2010, zanim został opublikowany raport obydwu komisji do spraw badań wypadków lotniczych.

Są one komentarzem tej tragedii z punktu widzenia człowieka, który przelatał na TU 154 M prawie dziesięć lat i zna ten typ samolotu, zasady współpracy w załodze kokpituwej, oraz obowiązujące procedury lotnicze z praktyki. Zna także obowiązujące procedury i programy szkolenia załóg latających.

TYM CZŁOWIEKIEM JESTEM JA.



W kokpicie samolotu TU 154 M, podczas lotu do Pekinu.
Za oknem poświata wschodu słońca.

Katastrofa

28 maja 2010

Wkrótce najprawdopodobniej zostanie podany do publicznej wiadomości zapis „czarnych skrzynek” z prezydenckiego samolotu. Póki co, rodzą się nieprawdopodobne spekulacje, domysły, doszukiwanie się drugiego dna, dorabianie ideologii, szaleńcze nadzieje niektórych polityków, że był to zamach, awaria samolotu, przestarzały sprzęt, zła praca naziemnych kontrolerów lotniska, niekompletne światła podejścia. A tymczasem, nieoficjalna opinia fachowców brzmi: nieproceduralne postępowanie załogi. Podzielałm ich zdanie.

Latałem na samolotach TU 154 przez 10 lat. W sumie, 4730 godzin w powietrzu, 3578920 kilometrów i 2366 bezpiecznych lądowań w różnych warunkach atmosferycznych. Dlaczego bezpiecznych? Ponieważ zawsze, podkreślam, ZAWSZE, przestrzegaliśmy obowiązujących procedur i minimów dla tego typu samolotu. Żaden cywilny lotnik nie ryzykowałby podejścia przy tak ograniczonej widoczności na tak źle oprzyrządowane lotnisko, jakim jest Smoleńsk. W ów fatalny dzień, po odebraniu komunikatu meteorologicznego, od razu podjąłby decyzję o odejściu na najbliższe lotnisko zapasowe. Do podstawowych błędów, popełnionych przez załogę prezydenckiego samolotu, należy zaliczyć:

1. Decyzję o podejściu do lądowania, zamiast lot na lotnisko zapasowe;

2. Nieprzestrzeganie wysokości decyzji (jest to wysokość, przy której, jeśli nie widzi się ani ziemi ani lotniska, trzeba bezwzględnie podjąć decyzję odejścia na drugi krąg i robi się to wtedy bezpiecznie). Załoga mimo wszystko kontynuowała zniżanie;

3. Podchodzenie do lądowania w tak złych warunkach z włączonym autopilotem i automatem ciągu, co zdecydowanie utrudniło manewrowanie samolotem w krytycznej sytuacji.

Gdyby nie to, wszyscy by żyli. Serce się kraje...

Spis treści

WSTĘP	5
Katastrofa	7
Czarna skrzynka	9
Dlaczego tak się stało?	22
EGPWS	24
Procedura omijania przeszkody terenowej	28
Odwzorowanie na ekranie	30
Szkolenie i sprawdzanie okresowe załogi	32
Sprawdzanie w lotach liniowych	35
Pokładowy dziennik techniczny	37
TU 154 M	39
Kwalifikacje w zakresie znajomości tras i lotnisk	41
MEL	43
Burza wokół katastrofy	45
Znowu się dzieje	48
Operacje w warunkach ograniczonej widoczności	51
Przestępstwo?	54
Raport	56
Zakończenie?	59
Przypis	60