

Prof. zw. dr hab. Paweł Tyrała

Wyższa Szkoła Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych
W Katowicach

Katastrofa samolotu Tu – 154M na lotnisku Siewiernyj pod Smoleńskiem – analiza na bazie kompetencji specjalistów lotnictwa

Abstract

I was the pilot and the navigator of the first class, for many years, spending many hours in the air, I was doing a very dangerous job. Military aviation was responsible not only for your safety but above all to be me in the training of people. I can't be indifferent to what are doing cynically incompetent people. It is dangerous for all Poles because many forget about the need for the use of reason. It is my duty to work in the area of scientific knowledge provide safety educational objective. I cannot move away from the securitologies methodology in evaluating this tragedy. This text is supposed to have the importance of educational teaching and studying for students in the fields of security. Show cause and effect relationships is communication. If the crew is not fully prepared for the flight, if you do not provide your safety and the safety of these aircraft, which flies it should not even take off. This is a potential security risk in the airspace. If before the flight, it was considered that the data about the airport were not complete, that's why startyd from Warsaw? Reviews of prominent experts in air accidents. Should be considered the most significant in this whole sentence on the crew Commander directed the Director Mariusz Kazana: "Please convey to the President, that does not give advice, is mist, enters, also we cannot circulate due to fuel consumption?" If I had a Siewiernyj airport emergency DKL as it made the same information as the crew Russian DKL. There were sufficient data to go to the airport.

Key words: pilot, navigator, dangerous job, military aviation, security, prepared for the flight, safety of aircraft.

1. Na bazie własnego doświadczenia lotniczego

Byłem pilotem i nawigatorem pierwszej klasy, przez wiele lat spędzając w powietrzu wiele godzin, wykonywałem często bardzo niebezpieczne zadania. W lotnictwie wojskowym odpowiadałem nie tylko za swoje bezpieczeństwo ale przede wszystkim za podlegających mi w szkoleniu ludzi¹. To taki zawód, w którym na co dzień żyje się z zagrożeniami podczas lotów często w ekstremalnie niebezpiecznych warunkach. W tej dziedzinie systemy ratownicze od dawien dawna były opracowywane w oparciu o refleksję teoretyczną praktyczną, podobną do proponowanego mojego pojmowania sekuritologii. Tutaj jest potrzeba holistycznego rozważania wielorakich zjawisk związanych z lataniem i na tej podstawie budowania systemów ratowniczych i umiejętnego działania człowieka w warunkach niebywałego stresu psychicznego i obciążenia fizycznego. Pilot wojskowy przed

¹ Płk pil. nawig. Paweł Tyrała. Pierwsza klasa lotnicza. Absolwent „Szkoły Orłąt” w Dęblinie. Szef rozpoznania i poprawiania ognia artylerii i rakiet 56 Pułku Lotnictwa Wojsk Lądowych w Inowrocławiu. Wieloletni członek Rady Naukowej i Senatu „Szkoły Orłąt” w Dęblinie. Wieloletni członek Rady Naukowej Akademii Lotniczej Republiki Słowackiej w Koszycach. Szef rejonu kierowania ruchem wojsk w systemie mobilizacyjnym państwa. Autor wielu publikacji lotniczych oraz z tematyki bezpieczeństwa.

każdym lotem zakłada spadochron. Siedzi na fotelu katapultowym, wykonuje zadania nieporównywalnie trudniejsze jak pilot sportowy, czy komunikacyjny, mam na myśli wielką dynamikę i przeciążenia w takich lotach. Z pełnym szacunkiem odnoszę się do tych lotników, ponieważ ten etap latania każdy pilot wojskowy także przechodził w tym i ja. Równie niebezpiecznie jest podczas lotów na śmigłowcach. To jest kwintesencja myślenia sekuritologicznego. Myślę, że lotnicze doświadczenia upoważniają do zabierania głosu w sprawie bezpieczeństwa. Przeciężni ludzie nawet nie są w stanie sobie tego wyobrazić, ponieważ załogę latającą widzą w warunkach podobnych co najwyżej do jazdy samochodem, gdzie nie ma takich przeciążeń jak podczas lotów na samolocie odrzutowym. Trudno nie wspomnieć o mojej pracy dydaktyczno naukowej w „Szkole Orląt” w Dęblinie oraz w Wojskowej Akademii Lotniczej Republiki Słowackiej w Koszycach².

Nie mogę być obojętnym na to co cynicznie robią niekompetentni ludzie. To jest niebezpieczne dla wszystkich Polaków ponieważ wielu zapomina o potrzebie wykorzystania rozumu. Także tych, którzy bez względu na posiadany rozsądek przystąpili do zwolenników fałszywej propagandy o zamachu na samolot Tu – 154M.

Nie można być obojętnym na to co robią ignoranci i cynicy urabiający świadomość ludzi o rzekomym zamachu na polski samolot Tu - 154M w dniu 10 kwietnia 2010 roku. **Byłbym niegodziwcem mając wieloletnie doświadczenie lotnicze, to jest moim obowiązkiem aby w obszarze bezpieczeństwa dostarczyć wiedzy obiektywnej.** Nie mogę odejść od metodologii sekuritologicznej przy ocenianiu tej tragedii lotniczej. Ten tekst ma mieć znaczenie dydaktyczno wychowawcze dla studentów kształcących się na kierunkach bezpieczeństwa. Ma ukazywać związki przyczynowo skutkowe w komunikacji lotniczej. Każdy lot musi być perfekcyjnie przygotowany aby nie doprowadzić do katastrofy, ma być bezpieczny. Mamy być mądrzy przed szkodą³. Należy obiektywnie oceniać ryzyko zagrożenia bezpieczeństwo lotu, uwzględnić niebezpieczne czynniki pogody – szczególnie w miejscu lądowania. Nie poddawać się żadnym wpływom na decyzję pilotowania samolotu. Ponieważ tylko i wyłącznie załoga ma kompetencje lotnicze, nawet wtedy gdy na pokładzie są pasażerowie najwyższych stanowisk w państwie. Współczuję wszystkim rodzinom, którzy w tej katastrofie stracili najbliższych im ludzi. My lotnicy ten ból najlepiej znamy. Podczas naszej służby w powietrzu przeżywalismy takie cierpienia, ponieważ wielu naszych najserdeczniejszych kolegów ginęło wykonując niebezpieczne zadania na różnych typach aparatów latających. Jednak zawsze komisje badające te katastrofy składały się z ludzi kompetentnych. Umiały przeanalizować zaistniałe w lotach błędy. Błąd nie jest winą załogi. Jednak wnioski tych komisji były potrzebne dla poprawienia bezpieczeństwa lotów. To powinno być świętą zasadą w lotnictwie. Skandalem jest, że niektórzy politykierzy, czy metalurzy mają śmiałość zajmować się badaniem katastrofy lotniczej. Czegoś tak skomplikowanego na czym się nie znają. Przypomnę im składaną przysięgę po otrzymaniu stopnia naukowego doktora, że należy być rzetelnym, odpowiedzialnym i przyzwoitym oraz nie wychodzić poza swoje kompetencje naukowe podczas wnioskowania naukowego.

Pierwszym naszym kolegą, który zginął w katastrofie lotniczej był podchorąży Jan Wielgolewski. Zginął 23 maja 1962 roku podczas lotów w Dęblinie. Ja w tym czasie też byłem podchorążym „Szkół Orląt” w Dęblinie. Wykonywał lot na samolocie Lim - 2 w szyku z instruktorem por. pil. Aleksndrem Turczyniakiem, który pilotował drugi samolot Lim - 2. Był to lot w strefie pilotażu parą. To bardzo dynamiczne ćwiczenie z programu szkolenia. Należało utrzymywać się w szyku często zmieniając prędkość i wysokość,

² P. Tyrała, Kształcenie lotnicze, Wyd. JERSTAN Dęblin – Kraków 1995. ISBN 83 86541 02 4.

³ Tyrała P., Nauki o bezpieczeństwie. Treści specjalistyczne w edukacji dla bezpieczeństwa. Wyd. AMELIA Rzeszów 2013, s. 22 – 32. ISBN 878 83 63359 96 6.

wykonując ostre nurkowania i zwroty bojowe na wielkim wznoszeniu z dużym przeciążeniem. Jednocześnie prowadzony musiał zarówno w nurkowaniu jak i w zwrotach bojowych przechodzić na drugą stronę prowadzącego. Kolega pchr. Jan Wielgolewski w jednej z tych figur przechodząc na drugą stronę popełnił błąd, zbliżył się za bardzo do prowadzącego samolotu i zderzył się z nim w wyniku czego urwał się statecznik poziomy jego samolotu. W tej sytuacji samolot poszedł w nurkowanie. Katapultował się na zbyt małej wysokości aby mógł opuścić fotel katapultowy i otworzyć spadochron. Zginął zapięty w fotelu katapultowym. Na powierzchniach szczątków znajdowały się ślady materiałów energetycznych. Ponieważ fotel katapultowy wystrzeliwany jest przez ładunek prochowy. To nie jest dowód na przyczynę wybuchu podłożonej bomby.

Do dzisiaj pamiętam dramatyczny głos kierownika lotów oraz pilota prowadzącego wzywającego Jana Wielgolewskiego po numerze indeksu i po nazwisku „Wielgolewski katapultuj się, skacz, skacz...!”. To było moje pierwsze lotnicze doświadczenie, kiedy odsłuchiwaaliśmy nagranie na czarnej skrzynce korespondencji w czasie katastrofy naszego kolegi. Później przez długie lata mojego latania w lotnictwie było to rutynową czynnością. Ponieważ latanie to wiele trudnych sytuacji, w tym katastroficznych. Zginęło wielu lotników wojskowych, także z mojej promocji. Jan Wielgolewski był w tym samym co ja pierwszym plutonie podchorążych, w grupie 213. Ja byłem w grupie 214. Na tym samym samolocie też wykonywałem loty. Ja latałem w tym dniu rano na pierwszej zmianie lotów wykonując takie same ćwiczenia. Jasiu latał na drugiej zmianie w tym dniu.



Szcątki samolotu Lim - 2 w miejscu katastrofy 7 kilometrów od miejscowości Krzywda. Zginął nasz kolega podchorąży Jan Wielgolewski podczas lotów szkoleniowych w Dęblinie w szyku pary samolotów.



Ten sam samolot sprawny Lim - 2.

Przywołałem katastrofę Jana Wielgolewskiego i moje doświadczenie lotnicze aby uwiarygodnić prawo do zabierania głosu w sprawie katastrofy samolotu Tu - 154 M pod Smoleńskiem. Nie mogę być obojętny wobec cynicznych polityków, nie mających pojęcia o lotnictwie, na których także ja płacę podatek.

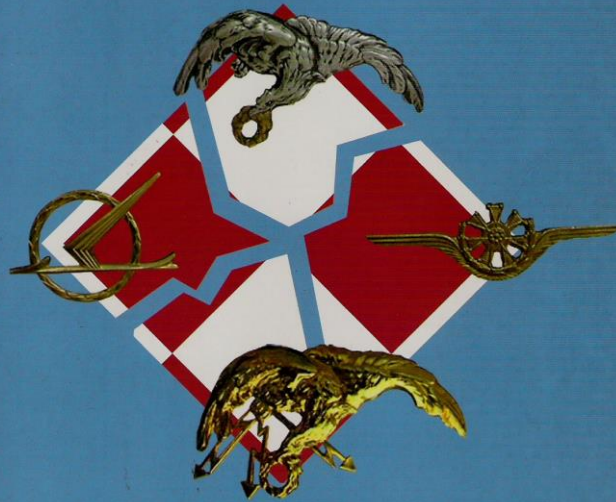


Wielgolewski Jan	23 V 1962
Szymański Jerzy	09 IV 1964
Dąbrowski Ryszard	02 XII 1964
Stojek Ryszard	26 V 1965
Miturski Stanisław	14 VII 1965
Korzeniowski Jan	14 II 1966
Ruchlewicz Stanisław	09 VII 1966
Staniewicz Kazimierz	19 IX 1966
Michalski Marian	30 XI 1966
Szymański Józef	13 VI 1967
Nowicki Lech	04 VII 1987
Ziątek Walenty	22 I 1968
Niewiadomski Henryk	8 VIII 1968
Woźniak Krzysztof	03 IX 1968
Florek Zbigniew	25 X 1969
Rackiewicz Władysław	17 V 1970
Kopacki Stanisław	14 VII 1972
Komor Edward	16 III 1977
Hałka Henryk	12 XII 1980
Nowicki Lech	04 VII 1987

Lista kolegów pilotów z mojej promocji z 1963 roku, którzy zginęli w katastrofach lotniczych i daty ich katastrof. Sytuacje bardzo trudne uniemożliwiły im powrót do żywych. To nie były takie sytuacje jak podczas lotu Tu – 154M 10 kwietnia 2010 roku, kiedy wystarczyło wykonać zalecenie DKLa i odejść bezpiecznie na lotnisko zapasowe.

Lech Kubacki

**Antologia pilotów wojskowych
poległych w latach 1945-2000**



Radom 2001



Autor urodził się 10.01.1938 r. w Łodzi. W 1951 r. kończy szkołę podstawową, a w 1955 r. uzyskuje maturę. Od młodości pasjonuje go lotnictwo. W 1954 r. kończy kurs spadochronowy, w 1955 i 1956 r. lata na szybowcach i kończy kurs latania na samolotach, nalatując 50h na samolocie PO-2 w Aeroklubie Łódzkim. We wrześniu 1956 r. wstępuje do OSL w Dęblinie, skąd w 1958 r. zostaje przeniesiony do OSL w Radomiu. Promocją do stopnia podporucznika uzyskuje 13.03.1960 r. i jednocześnie przydział jako instruktor do 60 plszb w Radomiu. W 1971 r. kończy jako prymus Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie, uzyskując tytuł pilota - inżyniera. W 1976 r. kończy Wydział Mechaniczny na WSIiZ w Lublinie uzyskując tytuł inżyniera - mechanika. Brał udział w Defiladzie 1000-lecia lecąc w ugrupowaniu „Szachownica”. W 1977 r. zwalnia się z zawodowej służby wojskowej mając na swym koncie wyszkolonych około 55 podchorążych, około 3000h nalotu na samolotach odrzutowych i I klasę pilota myśliwskiego. W październiku 1977 r. podejmuje pracę w Centralnym Ośrodku Akrobacji Samolotowej jako instruktor, a od 1978 r. jako Z-ca Dyrektora COAS ds. Szkolenia przy Aeroklubie Radomskim. Posiada cywilną licencję pilota zawodowego II klasy, licencję pilota szybowcowego, instruktora I klasy, oraz uprawnienia do lotów IFR. Był członkiem egzaminatorem lotów przy PLKE Inspektoratu Lotnictwa. Do 1989 r. nalatał w lotnictwie cywilnym około 1500h szkoląc wielu pilotów i instruktorów. Czynnie przestał latać w 1995 r. Od 1989r. pracuje prowadząc własną działalność gospodarczą.

ISBN 83-916011-0-2

Tę książkę napisał mjr pil. Lech Kubacki. W ten sposób przywrócił historii lotniczej pamięć o szlachetnych Polakach. W tej antologii znajduje się na końcu wykaz 472 lotników, którzy zginęli podczas służby w powietrzu w latach 1945 – 2000⁴. Te katastrofy były badane i analizowane przez kompetentne komisje lotnicze. To niewyobrażalne, że dzisiaj w sprawach lotniczych mogą zabierać głos ignoranci politykierzy i urabiać opinie Polaków. To źle świadczy o Polakach, że dopuszczają do takich praktyk. To wielka narodowa nieprzyzwoitość. To nic innego jak zdemoralizowanie. Ignoranci bez skrupułów mogą właśnie fałszować lotniczą rzeczywistość, która miała miejsce 10 kwietnia 2010 roku.

Moim zdaniem niesłusznie używa się określenia „katastrofa smoleńska”. To była katastrofa polska – polskiego samolotu, który leciał na lotnisko Siewiernyj pod Smoleńskiem. Jako były pilot i nawigator wojskowy chcę podkreślić, że w głowach i rękach Polaków było bezpieczeństwo tego lotu, od nich zależało wszystko. Także od tych, którzy nie byli członkami załogi, mieli zostawić z chwilą wejścia na pokład wszystko do decyzji i działania załogi. W powietrzu najważniejszym na pokładzie samolotu jest dowódca załogi, który nie może być niczym ubezwłasnowolniony.

Na słowa niektórych Polaków, że gdyby w Smoleńsku rozbił się samolot prezydenta USA to na pewno Amerykanie nie pozwoliliby na powołanie komisji rosyjskiej, powołaliby własną komisję do badania takiej katastrofy, zawsze odpowiadałem, że tak by nie było. Ponieważ nigdy w tych warunkach nie doszłoby do takiej amerykańskiej katastrofy. Przestrzegaliby podstawowych zasad bezpieczeństwa, uszanowaliby decyzję DKL – a i odeszliby na lotnisko zapasowe. To nakazuje międzynarodowe prawo lotnicze w imię bezpieczeństwa. Nawet amerykański prezydent na pokładzie statku latającego jest tylko bardzo ważnym pasażerem, to dlatego jest bezpieczny i załoga jest bezpieczniejsza oraz bez hamulców polega na swych

⁴ Kubacki L., Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000, Radom 2001. ISBN 83 916011 0 2.

kompetencjach. Jako były lotnik muszę być rzetelny, nie będę w swych rozważaniach niczego „owijał w bawełnę” nie będę „pływał”. Przedstawiając tę wiedzę nie zmierzam do określenia winy konkretnych ludzi. To zawsze należy do postępowania prokuratorsko – sądowego. Komisje badania wypadków lotniczych poszukują związków przyczynowo skutkowych zaistniałej katastrofy. Na podstawie badań informacji zarejestrowanych na obiektywnych urządzeniach parametrów lotu odtwarzają przebieg takiego lotu. Także nagranych informacji podczas postawienia zadania na taki lot oraz nagrania przebiegu rozgrywki tego postawionego zadania.

OSOBISTY DZIENNIK OFICERA UPRAWNIONEGO DO KIEROWANIA LOTAMI
(KIEROWNIK LOTÓW, DYŻURNY KIEROWNIK LOTNISKA*)

Mjr Paweł Tyrak

(stopień, imię i nazwisko)

*) niepotrzebne skreślić

Rozpoczęto dnia 12.06.67
Zakończono dnia 20.08.77
Zawiera 164 arkuszy

Pierwsza strona mojej książki kierowania lotami.

Rozdział I
KURSY I SZKOLENIA

Data miejsce	Kursy i szkolenia z zakresu kierowania lotami	Podpis, pieczęć
12.06.67	Wyciąg z rozkazu dziennego nr 136/67 z dnia 12.06.1967 r. pkt. 10 Zgodnie z R4L-66 pkt. 281 przyjęto egzamin z następujących zagadnień: 1. Zasady organizacji lotów oraz kierowanie lotami w lotnictwie wojennym 2. Sposoby udzielania pomocy załogom samolotów i samolotów w powietrzu w nagłych wypadkach lotu 3. Zasady i sposoby wykorzystania zasobów środków dowodzenia i ubezpieczenia lotów 4. Struktury organizacyjnej i zasady pracy stażystów Należy uprawnienia do kierowania lotami w dzień i w nocy, w zwykłych i w trudnych warunkach atmosferycznych do pracy wlotem jako Dyżurny Kierownik Lotniska (DKL)	<i>[Pieczęć okrągła: DOKŁADNIK, 1641]</i> <i>[Podpis:]</i> S. S. S. 74. <i>[Podpis:]</i> ppk. naviq. R. Bug

Fragment mojej książki kierowania lotami, tutaj są potwierdzenia uprawnienia do kierowania lotami w roli Dyżurnego Kierownika Lotniska (DKL). Na lotnisku Siewiernyj załoga samolotu Tu-154M prowadziła korespondencję właśnie z DKL - em. Słowa DKL – a były do bezwzględного wykonania. Były zgodne z sytuacją pogodową jaka panowała w tym czasie. Pogoda była bardzo trudna, mgła na pasie lądowania. Wszystkie warunki były poniżej minimów dla tego lotniska oraz poniżej minimów uprawnień (wyszkolenia) załogi. Załoga powinna DKL-owi potwierdzić, że zrozumiała co jej przekazał i powiedzieć na jakie odchodzi lotnisko zapasowe. To powinna wiedzieć w wyniku dobrego przygotowania do tego lotu. Przed startem powinna mieć wystudiowane wszystkie możliwe trudne sytuacje oraz sposoby postępowania w takich rzeczywistych warunkach. Do kabiny nikt nie powinien nikogo wysyłać, dyrektor Kazana nie powinien tam przychodzić ze słowami, że „prezydent nie ma jeszcze decyzji”. Każdy pasażer, każdego lotu już przed startem musi wiedzieć, że wszystkie decyzje należą tylko do załogi lub inspektora kontrolującego załogę. Wtedy inspekcjonujący odpowiada za bezpieczeństwo takiego lotu. Stawiam pytanie, dlaczego badający tę katastrofę nie biorą pod uwagę treści rozkazu 36 specjalnego pułku transportowego?. W rozkazie wymienia się wszystkich członków załogi oraz ich role (zadania) w tym ewentualnego inspektora (kontrolującego). Politykierzy (karykatury polityków) w tych sprawach nie powinni zabierać głosu.

Data miejscę	Kursy i szkolenia z zakresu kierowania lotami	Podpis, pieczęć
4. 02. 1976	Udzielanie pomocy radiowej, które utraciła orientacja	Za ds. liniowy [Pieczęć: JEDNOSTKA WSKAZUJĄCA, Nr 1641]
7. 06 1976	Kierowanie lotami z ukrytego SD	Za ds. liniowy [Pieczęć: JEDNOSTKA WSKAZUJĄCA, Nr 1641]
14. 08 1977	Obowiązek osób funkcyjnych podmas. przygotowania do lotów, kierowanie lotami oraz omówienie lotów.	Za ds. liniowy [Pieczęć: JEDNOSTKA WSKAZUJĄCA, Nr 1641]
20. 08 1977	Kierowanie lotami z ukrytego SD.	Za ds. liniowy [Pieczęć: JEDNOSTKA WSKAZUJĄCA, Nr 1641]

Fragment mojej książki kierowania lotami. Widać tutaj tematy stałego szkolenia. W tym jest „kierowanie lotami z ukrytego SD” (ukrytego stanowiska dowodzenia). Czyli z takiego jakie było na lotnisku Siewiernyj. Ignoranci robili wiele szumu, mieli pretensje, że na tym lotnisku nie było wieży, w rozumieniu wysokiej budowli. A łączność prowadzono z wieżą. To demaskuje cynicznych ignorantów, którzy powołują komisję parlamentarną nie mając o lotnictwie żadnego pojęcia. To jest skandal w skali światowej. Właśnie tam było ukryte stanowisko dowodzenia. Nie można Rosjanom stawiać zarzutów, że mają takie lotnisko. Należy wszystko wcześniej przestudiować i ewentualnie nie lecieć na to lotnisko, jeżeli uznało się je za niebezpieczne. Rosja ma wiele innych wyższej klasy lotnisk. Nie po to mamy Kancelarię Prezydenta żeby ktoś inny miał jej pracowników wyręczać w analizowaniu i przygotowaniu bezpiecznego wylotu na uroczystości do Katynia.



Wieża na lotnisku Siewiernyj, ukryte SD, większość elementów specjalistów wspomagających kierownika lotów znajduje się pod ziemią. Fot. PAP/Agencja TVN.

Przywołam z pamięci loty na śmigłowcach kiedy ja byłem szefem rozpoznania i poprawiania ognia artylerii 56 Pułku Lotnictwa Wojsk Lądowych w Inowrocławiu. Zaplanowałem loty szkoleniowe na rozpoznanie obiektów wojskowych przeciwnika oraz rozpoznanie przeszkody wodnej dla własnych wojsk. Loty wykonywaliśmy w rejon miejscowości Nieszawa nad Wisłą. Sam jako szef rozpoznania wykonywałem taki lot z pilotem Władysławem Frąckiem, którego kontrolowałem w zakresie umiejętności rozpoznawania (inspektor wg określeń NATO) i jednocześnie sam wykonywałem swój lot treningowy w zakresie rozpoznawania przeszkody wodnej. Dolatując do Nieszawy zauważyłem, że na środku Wisły znajduje się śmigłowiec z załogą, która wystartowała przed nami w ten rejon na rozpoznanie Wisły w tym miejscu. Byli to pilot Bogdan Fiołek i nawigator rozpoznania Bogdan Kowalówczany. Okazało się, że podczas podchodzenia na zniżaniu do zawisu nad lustro wody zaczęli o nieoznakowany przewód przechodzący przez Wisłę. Przewód oplątał się o wycieraczkę szyby kabiny i nie pozwolił pilotowi na odejście do brzegu rzeki. Wylądowali awaryjnie na środku Wisły. W tej sytuacji my wylądowaliśmy na przeciwległym brzegu gdzie ćwiczyło zgrupowanie batalionu saperów. Saperzy podpłynęli do śmigłowca łódką i uratowali załogę. Ja zostałem z saperami i kierowałem akcją saperów wyłowienia śmigłowca i przyciągnięcia go do brzegu w miejscowości Nieszawa. Pilot Władysław Frącek zabrał zmoczoną załogę i poleciał do Inowrocławia. Oczywiście powołano komisję kompetentnych specjalistów do zbadania tego wypadku lotniczego. Przeanalizowano wszystko od strony odpowiedzialności szefa rozpoznania i poprawiania ognia artylerii za to zdarzenie. Wszystko pod względem postawienia zadania na takie loty, przygotowania do tych lotów oraz rozgrywki tych lotów było nagrane na taśmie magnetofonowej. Kiedyś tak robiono dla poprawienia bezpieczeństwa lotów. Byłem przesłuchiwany przez prokuratorów wojskowych. Ostateczny raport tej komisji uznał brak zaniedbań z mojej strony. Odpowiedzialność za to ponosił podmiot, który przeprowadził takie przewody przez Wisłę i ich nie oznakował tablicami oraz nie wprowadził do wykazu takich przeszkód dla służby nawigatorskiej lotnictwa. Nikomu wtedy nie przychodziło do głowy aby powoływać jakieś amatorskie komisje badania wojskowych wypadków lotniczych. Ten jednak skrótowy opis tego przypadku ukazuje moje doświadczenie lotnicze, które upoważnia mnie do zabierania głosu w sprawie katastrofy w Smoleńsku. Dlatego stawiam pytanie dlaczego komisja nie analizowała taśm z nagraniem postawienia zadania na loty do Smoleńska i rozgrywki naziemnej tych lotów?. Czy był analizowany rozkaz 36 Specjalnego Pułku Transportowego, w którym powinien być wykaz załogi wyznaczonej do tego lotu oraz zalecenia w zakresie bezpieczeństwa?. W tamtym czasie wykonywaliśmy także loty z pasażerami – oficerami różnych rodzajów wojsk. Jednak przepisy nie pozwalały zabierać na pokład więcej jak jednego generała. Było to rozsądne z punktu widzenia ewentualnej katastrofy – wtedy minimalizowano straty generałów. Na pokład samolotu Tu – 154M ze zwierzchnikiem Sił Zbrojnych wsiadło bardzo wielu generałów z najwyższych stanowisk Sił Zbrojnych. Czy to było rozsądne? Czy ten racjonalny przepis już nie obowiązywał? Jeżeli tak, to dlaczego?

Już na temat katastrofy w Smoleńsku tak pisałem: ”Z wielkim smutkiem przyjąłem wiadomość o tragicznej śmierci tylu znakomitych ludzi. Każde życie jest bezcenne. To jest strona uczucia żalu z powodu tej tragedii. Jednak druga strona oceny przyczyny tej tragedii wymaga lotniczej obiektywności i męskiej prawdziwości. Jako pilot, wykonywałem takie same loty. Jednak ten tragiczny lot w Smoleńsku, z punktu widzenia lotniczej sztuki i zasad bezpieczeństwa był kompromitujący, mam pewność, że naruszono wszystkie możliwe zasady zabraniające podchodzenia do lądowania na lotnisko, na którym w tym momencie była mgła. To jest podstawowa przyczyna tej tragedii. Takie loty z nad chmur według dwóch radiostacji prowadzących sam wykonywałem. Jednak nigdy nikt rozsądny na całym świecie nie podchodzi do lądowania na pas, na którym jest mgła. Czyli podstawa chmur na pasie

lądowania ma zero metrów. Nikt z pilotów na całym świecie w książce lotów nie ma uprawnień do lądowania przy podstawie chmur zero metrów. Ja też w zachowanej mojej książce lotów pilota nie mam takich uprawnień. Byłem DKL - em, czyli dyżurnym kierownikiem lotów i takie same informacje jak tamci na „wierzy” w Smoleńsku bym przekazał, czyli odejść na lotnisko zapasowe. Oni pierwszy raz przekazali to już w 18 – tej minucie lotu, kiedy nawiązano z nimi łączność po wystartowaniu z Warszawy. Już wtedy należało zawrócić na lotnisko startu. Później już podczas podejścia do rejonu lotniska to samo na „wierzy” powtórzono. Tylko zabrakło zwykłej męskiej dojrzałości najważniejszej osoby na pokładzie tego samolotu na odpowiedzialną decyzję dla załogi pozwalającą na bezpieczne odejście na lotnisko zapasowe i uniknięcie śmierci tylu ludzi. Z przesłuchania nagrania na „czarnej skrzynce” słyszałem jak perswadował pilot dyrektorowi Kazanie (szefowi protokołu dyplomatycznego w MSZ), który był w kabinie załogi, że jest mgła, „zaciąga” i należy odejść na zapasowe lotnisko. Po powrocie dyrektor stwierdził, że prezydent nie ma jeszcze decyzji. Przyczyny tej kompromitującej tragedii leżą nie w Smoleńsku lecz w Polsce”⁵.

Przytoczę informacje jak należy postępować gdy na lotnisku jest mgła. To potwierdza, że w Polsce potrafimy dbać o bezpieczeństwo lotów samolotów pasażerskich. **Zacytuję opis sytuacji pogodowej na lotnisku Okęcie w Warszawie:** „Mgła i chmury nad Okęciem - samoloty mają opóźnienia⁶. Gęsta mgła i niska podstawa chmur utrudnia ruch samolotów nad Okęciem - informuje tvnwarszawa.pl. Przemysław Przybylski, rzecznik Lotniska Chopina, potwierdza, że aktualnie piloci mają problem z lądowaniem w Warszawie. Rzecznik lotniska powiedział, że gęsta mgła utrzymuje się od godziny pierwszej w nocy. Powodem opóźnień jest także niska podstawa chmur sięgająca 30 metrów. W tych warunkach pomoc nawigacyjna w postaci systemu ILS nie jest w stanie pomóc pilotom w lądowaniu - zaznacza Przemysław Przybylski. Samoloty krążą w powietrzu, czekają na możliwość lądowania. Opóźnienia wynoszą około 30 minut – wyjaśnia. Jak informuje rzecznik warszawskiego portu lotniczego, kilka samolotów zostało przekierowanych na inne lotniska. Samolot z Tel Awiwu wylądował w Krakowie, maszyna Ryanair ze Sztokholmu wylądowała w Łodzi. Samolot Lufthansy z Frankfurtu zawrócił - mówi Przybylski. Ponadgodzinne opóźnienie notuje samolot z Toronto, który przelatywał nad burzą śnieżną. Pozostałe samoloty, głównie na trasach europejskich, notują około 30 minutowe opóźnienia”.

Nic więcej nie trzeba dodawać. Na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku nie było nawet środków ISL. Były środki nawigacyjne starszej generacji. Więc tym bardziej należało tak postępować jak na Okęcie, nie podchodzić do lądowania, kiedy na pasie była mgła!.

⁵ Tyrała P., Tradycje lotnicze Ligoty Dolnej. Moja lotnicza przygoda od modelarstwa do samolotu CSS – 13. Wyd. AMELIA Rzeszów 2012, s. 9 – 10. ISBN 978 83 63359 16 4.

⁶ TVNWarszawa.pl, IAR aktualizacja 2013-02-09 (11:22).



Fot. PAP / Jacek Turczyk. Lotnisko Okęcie 2013. 02. 09. Tak samo było na lotnisku Siewiernyj koło Smoleńska w dniu 2010. 04. 10. Nie należało tam podchodzić do lądowania. DKL odsyłał załogę Tu – 154M na lotnisko zapasowe i należało to bezwzględnie wykonać.

Dla tych ignorantów, którzy mają pretensje, że nie zamknięto lotniska chcę oznajmić, że słowa DKL - a o złej pogodzie – poniżej minimów uprawnień załogi z propozycją odejście na zapasowe lotnisko było niczym innym jak zamknięciem dla tej załogi lotniska Siewiernyj pod Smoleńskiem. To należało uszanować i odejść na lotnisko, które powinno być określone przez załogę już na etapie przygotowania do tego lotu po postawieniu takiego zadania w 36 pułku. Jednym z elementów właściwego przygotowania do lotu jest określenie hipotetycznych nadzwyczajnych sytuacji, które mogą wystąpić w takim locie oraz sposobów postępowania jeżeli takie sytuacje rzeczywiście wystąpią. Pasażerowie tego lotu też powinni o tym wiedzieć, że może wystąpić taka sytuacja, podczas której załoga musi odejść na lotnisko zapasowe, aby tam bezpiecznie wylądować. Nawet podczas podejmowania decyzji na prywatny przelot pasażerski jakimikolwiek liniami lotniczymi dopuszczamy możliwość wylądowania na innym bezpiecznym lotnisku, jeżeli na planowanym lotnisku docelowym będzie pogoda poniżej dopuszczalnych minimalnych bezpiecznych warunków meteorologicznych. Do tego wystarczy mieć rozsądek jeżeli w grę wchodzi zagrożenie życia. Nie trzeba należeć do żadnej elity, wystarczy być tak zwanym normalnym rozsądnym człowiekiem. DKL przekazywał komendy zgodnie z międzynarodowymi przepisami nie miał prawa zakazać lądowania. Wszyscy eksperci lotniczy dobrze to wiedzą, że może zakazać lądowania tylko w dwóch wypadkach: gdy pas startów i lądowań jest zajęty oraz gdy odległość do innego statku powietrznego nie gwarantuje bezpiecznego lądowania. Dane przekazane załodze przez DKL a były wystarczające do podjęcia przez załogę decyzji o nie lądowaniu w tym konkretnym czasie na lotnisku Siewiernyj.

Tutaj przytoczę informację na temat przygotowania lotnisk zapasowych: „Szef MSWiA Jerzy Miller, który przewodniczy polskiej komisji wyjaśniającej okoliczności katastrofy smoleńskiej, zapewnił w Sejmie, że do wizyty polskiej delegacji 10 kwietnia przygotowane były dwa lotniska zapasowe. Miller, który uczestniczył w posiedzeniu komisji obrony narodowej, odniósł się w ten sposób do pytań posła Ludwika Dorna (niezrzeszony.). Lotniska były dwa, w pełni przygotowane - mówił minister, podkreślając, że potwierdzają to także stenogramy z nagrań czarnych skrzynek. Dodał jednocześnie, że "lotnisko zapasowe

jest miejscem lądowania, a nie miejscem, gdzie ma być rozłożony czerwony dywan". Jedno z lotnisk zapasowych było na terenie Białorusi, chyba pan nie sądzi, że była to kwestia nieuzgodniona ze stroną białoruską. Wszystkie właściwe organy polskie podjęły właściwe kroki nie tylko w zakresie, osadzenia samolotu, ale też m.in. kolumny (samochodów z delegacją - PAP) - dodał, zwracając się bezpośrednio do byłego szefa MSWiA"⁷.

Jeżeli załoga nie jest w pełni przygotowana do lotu, jeżeli nie zapewnia bezpieczeństwa swojego samolotu oraz bezpieczeństwa tych, do których leci to nie powinna nawet startować⁸. To jest potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej. Nie wzięto także pod uwagę danych o pogodzie, które przekazali koledzy z samolotu Jak - 40, którzy przed nimi lądowali w bardzo niebezpiecznych warunkach. Brak mi w tym całym badaniu tego tragicznego lotu nagrań z postawienia zadania oraz nagrań z rozgrywki tych lotów, czyli stawiania pytań, sprawdzenia dokumentacji i obliczeń nawigacyjnych oraz określania możliwych nadzwyczajnych sytuacji dla załogi Tu - 154M oraz dla załogi Jaka - 40. Tak to było podczas mojej służby w lotnictwie wojskowym. To dyscyplinowało całą procedurę przedlotową - przyczyniało się do podniesienia bezpieczeństwa lotniczego. Nic w tym wszystkim nie mówi się o przezorności przyczyniającej się do bezpieczeństwa ludzi znajdujących się na pokładzie tego samolotu oraz bezpieczeństwie samego samolotu, który my podatnicy oddaliśmy na ten lot. Podchodząc do lądowania w tych wszystkich okolicznościach zignorowano także bezpieczeństwo tych, do których wykonywano lot. Przecież ten samolot mógł się rozbić w miejscu gdzie znajdowali się miejscowi ludzie. W tym locie był krytyczny punkt, od którego wszystkie zjawiska są skutkami. Może tym punktem były słowa dyrektora Kazany: „pan prezydent nie ma jeszcze decyzji”?. Wtedy załoga nie odchodziła na lotnisko zapasowe i zaczęła kierować samolot na zniżaniu w stronę pasa lądowania. Krytyczny punkt był tym momentem, po którym załoga nie była w stanie skutecznie kooperować między sobą dla uniknięcia katastrofy, popełniała kolejne błędy. Narastało napięcie psychiczne i fizyczne wszystkich członków załogi.

Przed tym punktem wszystkie zjawiska są przyczyną tej tragedii. W tym praprzyczyny. Do nich należy zaliczyć incydent w 2008 roku w Gruzji. Wtedy załoga nie wystartowała po otrzymaniu polecenia na lot nie zaplanowany w systemie ruchu lotniczego. Nie zabezpieczony przez służby ochrony prezydenta. Lot w rejon konfliktu zbrojnego. Nie należy zapominać o piśmie Przemysława Edgara Gosiewskiego do ministra Obrony Narodowej wnioskującego o ukaranie załogi za właściwe postępowanie. Mnie lotnika niebawem wzburzyło słowo o tchórzostwie załogi. To wszystko było skandaliczne i zniesławiające załogę. W lotnictwie tak jak w każdej służbie są napięcia między ludźmi. Jednak należy postawić pytanie w jakim stopniu to obniżało podjęcie śmiałej decyzji na odejście na lotnisko zapasowe? Wiele się spekuluje na temat skutków, chce się im zaprzeczyć. Skutki tego wszystkiego były realne, wszelkie spekulacje o tym, że ten samolot powinien się odbijać i nie rozpadać bo był przerobionym na pasażerski bombowcem, nie powinno dojść do oderwania końcowej części skrzydła, czy o tym, że nie powinien przejść na plecy są tylko spekulacjami ignorantów - cyników. Jarosław Kaczyński w środkach masowego przekazu mówił o tym bombowcu.

⁷ Informacja po posiedzeniu komisji sejmowej. Onet. pl, 2011.

⁸ Tyrała P, Europejskie i globalne czynniki bezpieczeństwa Polski. W: Miłek M., Wilk - Jakubowski G., Brzoza S., Wschód i Zachód w wymiarze globalnym. Doświadczenia z przeszłości a perspektywy na przyszłość, Kielce 2012, s. 42. ISBN 978 83 61791 249.

Trzeba to przyjąć z pokorą bo zarówno pokazana fotografia na początku szczątków samolotu Lim - 2, jak i zdjęcia szczątków samolotu Tu - 154 M są obrazami realnymi. Tak to się rozpadało bez wymyślonych wybuchów bomb. Tygodnik ANGORA pisał o rozmowie z telefonu specjalnego (satelitarnego) znajdującego się na pokładzie samolotu pomiędzy pewnymi dwoma braćmi bliźniakami przed samą katastrofą. Poczekajmy na oficjalne informacje o tym. Sam jako lotnik rozpoznawczy dziwiłbym się, że nie ma danych z rozpoznania radioelektronicznego prowadzonego przez środki kilku państw w tym USA.

Paweł Deresz: „padło sformułowanie lądujcie koniecznie w Smoleńsku”⁹. (...) „Wcześniej czy później zostanie ujawnione nagranie amerykańskich i rosyjskich służb wywiadowczych, które – o czym jestem przekonany – potwierdzi, że w czasie rozmowy Jarosława Kaczyńskiego z Lechem Kaczyńskim padło sformułowanie "Lądujcie koniecznie w Smoleńsku" – mówi Faktowi Paweł Deresz o tym, co jego zdaniem stało się 10 kwietnia 2010 roku”. Nasuwa się pytanie. Czy należy zakończyć oskarżanie decyzji o prowadzeniu badania przez komisję rosyjską MAK zgodnie ze standardami i zalecaną praktyką Załącznika 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO)? Polska i Rosja to porozumienie podpisały. Czy nie powinno się przestrzegać i szanować tego prawa międzynarodowego, które Polska postanowiła jeszcze przed tym lotem przestrzegać? Amerykanie także oświadczyli, że to nie ich sprawa, że ta katastrofa ma być badana przez komisję: rosyjską i polską. Bracia Kaczyńscy powinni od ojca wiedzieć, że w lotnictwie zdarzają się bardzo niebezpieczne sytuacje zagrażające nawet katastrofą. Ich ojciec Rajmund Kaczyński tuż po zakończeniu II wojny światowej szkolił się na szybowcach w Szkole Szybowcowej w Rzadkowie koło Chodzieży¹⁰. Takie ojcowskie relacje mają wielkie znaczenie w procesie kształtowania osobowości swych dzieci. Podkreśla to pedagogika jako nauka. Nawiązując do wypowiedzi Pawła Deresza należy sformułować kolejne pytania. Czy Jarosław Kaczyński rzeczywiście rozmawiał z bratem poprzez połączenie telefoniczne? Jeżeli tak było, czy nie powinien perswadować bratu aby zrobił wszystko dla natychmiastowego odejścia na lotnisko zapasowe?

Informacja na temat stanu lotniska Siewiernyj. „Były ambasador w Moskwie Jerzy Bahr potwierdził, że przed wizytami w Katyniu 7 i 10 kwietnia polscy dyplomaci przekazali do kraju informację o stanie lotniska w Smoleńsku. Jak podał tvn24.pl, informowali, że według rosyjskich władz lotnisko nie nadaje się do użycia¹¹. Na stronach internetowych Tvn24.pl opublikowano dwa pisma ambasadora Bahra kierowane do MSZ dotyczące przygotowania wizyt premiera Donalda Tuska i prezydenta Lecha Kaczyńskiego z 7 i 10 kwietnia 2010 r. Polscy dyplomaci z Moskwy informowali centralę w Warszawie, że od przedstawicieli władz rosyjskich dowiedzieli się, iż lotnisko w Smoleńsku nie nadaje się do użycia. Co najmniej do połowy marca 2010 r. strona rosyjska nie miała też oficjalnego powiadomienia, że prezydent Lech Kaczyński faktycznie 10 kwietnia będzie w Katyniu. Przy okazji konferencji prasowej z udziałem byłych szefów BBN (Bahr pełnił tę funkcję w 2005 r.) dziennikarze pytali Bahra, czy wiedział, że przed wizytami premiera i prezydenta w Katyniu planowanymi na 7 i 10 kwietnia, "odtworzano" infrastrukturę techniczną na tym lotnisku. Strona polska otrzymała informację, że to lotnisko jest w innym stanie, niż było poprzednio. Tego rodzaju wiadomości - w odniesieniu do ambasadora - są formułowane w języku bardzo ogólnym i nie wchodzi się w technologiczne sprawy. Sygnał był jasny i przekazaliśmy go do kraju. Trudno powiedzieć, czy były dodatkowe dokumenty na ten temat, które to

⁹ Paweł Deresz dla Faktu w internecie 4.12.2012r. Mąż jednej z ofiar tej katastrofy.

¹⁰ J. Łukaszewicz (red.), Szkoła Szybowcowa Rzadkowo 1936 – 1952, Poznań 2008.

¹¹ Na stronach internetowych Tvn24.pl. Autor: K Le Źródła: PAP.

potwierdzają. Polska grupa przygotowująca wizyty premiera i prezydenta jeszcze kilkadziesiąt godzin przed przylotem Donalda Tuska, a cztery dni przed planowanym przybyciem Lecha Kaczyńskiego, bezskutecznie zabiegała o sprawdzenie lotniska Smoleńsk Siewiernyj. Portal powołuje się też na polskiego akredytowanego przy MAK Edmunda Klicha, który powiedział, że według jego wiedzy grupa nie dotarła nawet w pobliże bramy lotniska”.

Jeżeli przed lotem uznano, że dane o lotnisku były nie pełne, to dlaczego wystartowano z Warszawy? Pragnę też zwrócić uwagę, że o gotowości załogi oraz samolotu do tego lotu prezydentowi meldował dowódca Sił Powietrznych. Czyli nie miał zastrzeżeń do stanu wiedzy o lotnisku docelowym. Według zasad dowodzenia tak zawsze w lotnictwie robił najważniejszy członek załogi, dowódca załogi lub kontrolujący załogę wykonującą dany lot. W środowisku lotniczym istnieje pytanie, czy to była rola inspekcjonującego jak się obecnie według zasad NATO określa taką kontrolę? W każdym bądź razie ten meldunek świadczy o tym, że pod względem ewentualnych bomb na pokładzie samolot był sprawdzony, że załoga miała aktualne uprawnienia do wykonywania takich lotów jednak przy pewnych minimach pogodowych dla tego lotniska i jeżeli w chwili znajdowania się nad lotniskiem pogoda byłaby poniżej minimum to załoga wiedziała o konieczności odejścia na bezpieczne lotnisko zapasowe. Politykierzy (karykatury polityków) w tej sprawie poniewierają krzyżem, używając symboli wiary podjudzają ludzi do hecnych manifestacji. Nie szanują prawdy, że każda chwila jest boska, Bóg dał ludziom wiele możliwości poznawczych i praktycznego działania, w tym latania. Jednak wyznaczył granice, taką granicą w lotnictwie jest możliwość bezpiecznego lądowania w mgłę. To boskie prawo należało uszanować i w czasie tego lotu oraz teraz podczas uzurpowania sobie prawa do cynicznych, niekompetentnych ocen – powoływania amatorskich komisji do badania tej katastrofy. Bóg wymaga od wszystkich ludzi przyzwoitego zachowania, przestrzegania przykazania boskiego ”nie mów fałszywego świadectwa przeciw bliźniemu swemu”. Czy specjaliści metalurgii to kompetentni ludzie w temacie badania katastrofy lotniczej?

2. Wiedza na podstawie badań oficjalnej polskiej komisji państwowej

Kolejne sekwencje kompetentnej wiedzy lotniczej na ten temat przekazuję poprzez przeprowadzony wywiad dziennikarzy. Agnieszka Kublik i Roman Imielski w dniu 2.11.2012 roku przeprowadzili wywiad z doktorem inżynierem Maciejem Laskiem szefem Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, członkiem komisji Jerzego Millera na temat katastrofy samolotu Tu – 154 -M pod Smoleńskiem na podejściu do lotniska Siewiernyj. Uzyskane informacje od tego wybitnego, kompetentnego specjalisty badania wypadków lotniczych opublikowali w dniu 3.11.2012 roku w internecie.

Zacytuję słowa z tego wywiadu dra inż. Macieja Laska: „I wybuch i rzekome polecenie zejścia na 50 m - to wszystko są kłamstwa smoleńskie (...) Specjaliści wojskowi nie znaleźli w Smoleńsku żadnego dowodu na punktowy wybuch, czyli coś połączanego z falą ciśnieniową i nadtopieniami (...) Pierwsi członkowie komisji byli na miejscu już 10 kwietnia. Koledzy, którzy przeprowadzali badania - następnego dnia. Przewodniczącym komisji, do której zostałem włączony 5 maja, był najpierw Edmund Klich, a zastępcą płk Mirosław Grochowski. Potem szefem został minister Jerzy Miller, a Edmund Klich pozostał akredytowanym. W końcu rozszerzono jej skład do 34 osób: 17 wojskowych, 17 cywilów z organizacji takich jak LOT, Państwowe Porty Lotnicze, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Warszawski, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych. W większości specjaliści od badania zdarzeń lotniczych. Sami, a nie jako osoby towarzyszące Rosjanom. Rosjanie przeprowadzali swoje prace, a nasi eksperci dokumentowali i robili swoje pomiary. W raporcie kończącym pracę komisji są m.in. zdjęcia, na których widać, jak koledzy dokonują

pomiaru wysunięcia trzonów układów sterowniczych. Pobierali też różne próbki. Cały materiał, który tam zebrali, stanowił bardzo ważny element naszych badań. Są opisane w jednym z załączników do raportu: m.in. fragmenty ubrań, parasolka, banknot, nadpalona książka. To wszystko są materiały chłonne, które mają największe szanse na absorbowanie obcego materiału, który mógłby być naniesiony w trakcie wybuchu. Dzień po wypadku i w dniach następnych. Szczątki samolotu przed ich przeniesieniem w miejsce, gdzie nastąpiła tzw. obrysówka, czyli złożenie wraku w obrysie samolotu. Wszystkie zabezpieczone próbki zostały przywiezione do Polski i poddane badaniom w Wojskowym Instytucie Chemii i Radiometrii. Badaliśmy, czy miała miejsce eksplozja materiałów, które nie miały prawa znaleźć się na pokładzie samolotu. Dopiero stwierdzenie takiego faktu stanowi podstawę do podjęcia działania przez inne, wyspecjalizowane służby. To zadanie dla prokuratury. My mamy przeprowadzić badanie techniczne, stwierdzić, czy przyczyny leżą w działaniu załogi, w niesprawności sprzętu, czy w czynniku niezależnym od sprzętu i załogi, np. wybuchu. Jednym z dowodów była ekspertyza Wojskowego Instytutu Chemii i Radiometrii, w której nie stwierdzono żadnych śladów materiałów wybuchowych. Kolejnym dowodem była analiza czarnych skrzynek z kokpitu. Gdy otrzymaliśmy kopie ich zapisu, przesłuchaliśmy je, ale jednocześnie przekazaliśmy do ABW i policyjnego Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego, żeby zrobić dwie ekspertyzy. Sprawdzaliśmy, czy nie wystąpiły charakterystyczne odkształcenia konstrukcji samolotu. Robili to specjaliści, którzy badali niejednen wypadek lotniczy - i to najczęściej wojskowy, gdzie przy zderzeniu z ziemią następuje eksplozja materiałów wybuchowych przewożonych przez samolot. Wojsko ma duże doświadczenie w tego typu badaniach, np. wybuchu bomby przenoszonej pod Su-22 na poligonie w Nadarzycach, kiedy zginął pilot. I właśnie koledzy, którzy są w tym wyszkoleni, byli w Smoleńsku. Nie znaleźli żadnego dowodu na punktowy wybuch, czyli coś połączonego z falą ciśnieniową, z nadtopieniami. Ewidentnie wszystko było pogięte... po włączeniu komputera z plikami bardzo dokładnych zdjęć pokazał odcięte przez brzozę skrzydło, końcówkę skrzydła... Gdzie tu są wywinięte części, które mogłyby wskazywać na eksplozję?(...).

Zderzenie z brzozą było i jest całkowicie oczywiste, a dowody jednoznaczne. Tak, charakterystyczne odkształcenie pokrycia, tzw. harmonijka, które ewidentnie wskazuje, jak skrzydło było niszczone. A to brzożka przycięta przez skrzydło tupolewa - to zdjęcie jest w naszym raporcie. Rośnie przy bliższej radiolaterni [ok. 1 km przed progiem pasa]. Nic innego nie mogło ściąć tej brzożki - wokół jest wysoka sucha trawa i nie ma śladu, by ktoś podjechał i ściął drzewko. To dla tych, którzy twierdzą, że samolot był w tym miejscu znacznie wyżej. Czyli najszybciej została zweryfikowana hipoteza o wybuchu. Negatywnie (...).



Elementy po katastrofie samolotu Tu – 154M. Dla mnie to nie pierwszy przypadek, że tak wyglądają szczątki samolotu pasażerskiego po takiej katastrofie. Tak nie musiało być, wystarczyło odejść na zapasowe lotnisko.



Tu-154M na lotnisku w Warszawie, fot. Bartosz Bobkowski/Agencja Gazeta.

Kadłub został rozpruty w chwili, gdy maszyna zderzyła się z ziemią z prędkością 250-260 km/godz. Samolot ważył jakieś 80 ton, zderzał się z nierównym terenem, z drzewami, innymi przeszkodami. Rozpadł się na tysiące kawałków wzdłuż toru, którym się poruszał. Rozrzut szczątków wskazuje na typowe zderzenie z ziemią pod niewielkim kątem. Dlaczego jest tak mocno zniszczony w porównaniu z normalnym lądowaniem? Tylko dlatego, że na górze mieliśmy w tym momencie ciężkie skrzydła. Dokumentację i zapisy czarnych skrzynek. Wszystkie zapisy parametrów lotu wskazują, że do zderzenia z brzozą samolot był w stu procentach sprawny. Wróćmy do hipotezy wybuchu. Gdyby, załóżmy, nastąpił w kadłubie,

wzrost ciśnienia powinna była to zarejestrować czarna skrzynka, która rejestruje m.in. nadciśnienie wewnątrz samolotu z częstotliwością 4 Hz. Żaden rejestrator (a były dwa od siebie niezależne) nie zanotował problemów z hermetyzacją kadłuba. Do samego końca system działa prawidłowo, a ciśnienie w kabinie w ostatnich minutach lotu jest równe ciśnieniu zewnętrznemu. Mamy wreszcie rejestrator dźwięków w kokpicie, który nie nagrał odgłosu wybuchu. Zamontowana przez polskich ekspertów czarna skrzynka monitorująca różne systemy maszyny jest dokładniejsza od tej zamontowanej przez Rosjan. Badali ją tylko polscy eksperci. Nasz rejestrator szybkiego dostępu QAR rejestruje więcej parametrów niż rejestrator wypadkowy FDR, choć korzysta z tych samych danych. Dodatkowo mierzy poziom wibracji silników. Został zamontowany po katastrofach samolotów Il-62 w latach 80., by monitorować, czy nie dochodzi do usterek elementów silników, które doprowadziły do tragedii maszyn LOT-u. Ten QAR został odnaleziony kilka dni po wypadku i przywieziony do Warszawy. Rosjanie w ogóle się nim nie zajmowali. Jest objęty ochroną patentową i tylko firma ATM ma odpowiedni klucz, by zapisane dane rozkodować. W Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych został odczytany przez specjalistów z ATM i od razu otrzymaliśmy wyniki. Zostały też przekazane Rosjanom. Gdy od Rosjan dostaliśmy kopie zapisu FDR, porównaliśmy je z QAR. Były zgodne, co pozwoliło nam wykluczyć manipulację. Zresztą jakakolwiek ingerencja w QAR zostawiłaby ślady, które firma ATM by odkryła. Rejestrator dźwięków w kokpicie zapisuje na taśmie magnetycznej głosy z czterech kanałów. Jego zapis skopiowano do postaci cyfrowej i dopiero na nim pracowano. Każda komisja na świecie stosuje taką technikę. Ani więc Rosjanie nie pracowali na oryginałach, ani my. Łatwo można zweryfikować, czy zapis nie jest manipulowany. Robi się zdjęcia rejestratora, taśmy, potem analizę całego zapisu, wreszcie sprawdza namagnesowanie taśmy (...).

W Polsce wykonano już wystarczająco dużo analiz, które wykluczyły manipulację. Odnosząc się do zeznań chorążego Remigiusza Musia z załogi Jaka-40, który lądował przed Tu – 154M. Muś twierdził, że rosyjscy kontrolerzy kazali załodze i Jaka, i Tupolewa, i rosyjskiego Ila-76 zejść na pułap 50 m. A zgodnie z procedurą mogła tylko do 100 m. Wyjaśnijmy te 50 m. Będzie bolało. Załoga samolotu Jak - 40 z dziennikarzami na pokładzie złamała podstawowe zasady obowiązujące przy lądowaniu, czyli zeszła poniżej dopuszczalnej wysokości. Więcej: wylądowała bez zgody kontrolerów. Ba, dostała komendę "uchodi na wtorej krug" [odejdz na drugi krąg, czyli przerwij lądowanie]. A co by było, gdyby odmowa zgody na lądowanie wynikała z przeszkody na pasie, np. zepsutego samochodu? Nasza komisja dysponowała zapisami rejestratora dźwięku Jaka-40. To prosty magnetofon, który zapisuje tylko korespondencję radiową, czyli to, co przychodzi do załogi, i to, co załoga odpowiada. Ma bardzo długi zapis, dzięki temu mogliśmy go odsłuchać po powrocie samolotu. Był odczytany tylko w Polsce.

Komisja miała kopie zapisu rejestratora dźwięku z Jaka, z Tupolewa i z wieży. W dodatku sami zgrywaliśmy zapis z magnetofonu rejestrującego głosy na wieży. Rosjanie nie bardzo chcieli, ale się dogadaliśmy na miejscu. Koledzy z wojska zgrali to na swój magnetofon i w Polsce przeprowadzaliśmy analizy. W żadnym z zapisów nie pada komenda: "możecie zejść na 50 m". Jest mowa wyłącznie o 100 m. Pada komenda: "uchodi na wtorej krug"? Wcześniej pada komenda "posadka dopolnitielna" - nieznana większości pilotów wojskowych, z którymi rozmawialiśmy. Oznacza "kontynuuj podejście, ale zgody na lądowanie jeszcze nie masz". Lądowanie Jaka - 40 i słaba znajomość języka rosyjskiego przez jego załogę wprowadziły dodatkowe zdenerwowanie na wieży. Kontrolerzy nie mogli wykluczyć, że załoga Tupolewa również nie zdoła prawidłowo prowadzić korespondencji po rosyjsku. Po wylądowaniu Jaka - 40 pada z wieży: "mołodcy" ("zuchy"). Kontrolerzy są zdziwieni, że udało im się wylądować. Potem wydali załodze komendę "rulaj priamo" - "kołuj prosto". Ale samolot skręca w prawo, bo "priamo" z "prawo" się załodze pomyliło. Jeżeli ktoś

nie zna rosyjskiego, to łatwo o taki błąd (...).

Załoga Jaka-40 siedzi w maszynie i słucha korespondencji między wieżą a Iłem - 76, która nagrywa się przy okazji na magnetofon. Wydaje mi się, że Rosjanie nie spodziewali się, iż mamy ten zapis. Dla nas był to nieoceniony materiał, bo pomógł ocenić współpracę wieży nie tylko z Tupolewem i Jakiem, ale również z Iłem-76. Co z tego wynika? Ił - 76 nie dostał zgody na lądowanie i zszedł poniżej minimalnej wysokości decyzji. Dwukrotnie spróbował wylądować, według świadków niewiele brakowało, żeby się rozbił. To wywołało bardzo duży stres na wieży, padały niecenzuralne słowa. W końcu pilot Iła - 76, który znał lotnisko w Smoleńsku, stwierdził, że nie da rady, i odleciał do Moskwy. Poza zeznaniami Musia i pierwszego pilota por. Artura Woszytyła nie ma żadnego dowodu, że załoga Jaka - 40 dostała komendę o zejściu na 50 m? Nie ma też dowodu na manipulację danymi, bo trzy magnetofony - z Jaka, z Tupolewa i z wieży - potwierdzają to samo. Jest za to rzecz wstydliva. Załoga Jaka mówi załodze Tupolewa, że widoczność wynosi tylko 400 m, ale że "mogą spróbować wylądować". Czy lotnik z 12-letnim stażem, doświadczony (por. Woszytył), powinien coś takiego sugerować? To jest absolutnie niezgodne z procedurami wojskowymi, nie można próbować lądować w takich warunkach. Podejść do lądowania – owszem, podejść do minimów, ale tekst: "No, wiecie, tu jest bardzo źle, ale możecie spróbować, nam się udało". Jak to brzmi? Później jeszcze informują załogę Tupolewa, że teraz to widać 200 m. Ale lądowania też nie odradzają. Kapitan Tupolewa kwituje tę informację: "Dzięki".

Jaki radar jest w Smoleńsku? Jedni mówią, że radar precyzyjnego podejścia, inni - że zwykły, mało dokładny radar naprowadzający. Tam jest rosyjski system RSP, u nas zwany RSL, czyli dosyć prymitywny radar jedynie wspomagający lądowanie w trudnych warunkach. Minima określone dla takiego systemu, przy wykorzystaniu dwóch radiolatarni plus RSL, są dosyć wysokie, wynoszą dla tupolewa 1000 m widoczności poziomej i 100 m pionowej. Dowódca tupolewa takich uprawnień nie miał. Powinien był się stosować do 1800m i 120 m. On w ogóle nie miał ważnych uprawnień lotniczych, bo nie przechodził kontroli w wyznaczonym czasie. A wojskowy regulamin lotów - wojskowa biblia latania - mówi wprost: niewykonanie kontroli techniki pilotażu w strefie skutkuje automatycznie zawieszeniem wszystkich uprawnień. Z całej załogi tupolewa 10 kwietnia 2010 r. tylko technik pokładowy miał prawidłowo nadane i ważne uprawnienia do wykonywania lotu. Z formalnego punktu widzenia reszta nie miała prawa polecieć do Smoleńska. Kolejna hipoteza: niewłaściwe działanie załogi. To najtrudniejsze do stwierdzenia. Dlaczego zeszła poniżej bezpiecznej wysokości? Dlaczego maszyna zniżała się za szybko? Dlaczego załoga nie reagowała na komendy systemu TAWS "terrain ahead" ("ziemia przed tobą") i "pull up" ("natychmiast do góry")? To ten moment, kiedy maksymalnie dodajesz gazu i ściągasz wolant na siebie (...). Psychologowie mówią o tunelowaniu poznawczym i z nimi trzeba by o tym porozmawiać. Najprawdopodobniej dowódca załogi skoncentrował się na pilotowaniu samolotu, a bodźce zewnętrzne do niego nie docierały. Czy dowódca Tupolewa pierwszy raz zszedł poniżej minimalnej wysokości i złamał przepisy? Nie, to zdarzało się wcześniej. Nawet w trakcie lotu do Smoleńska załoga rozmawia ze sobą, jak wylądowała poniżej minimów w Gdańsku. Przeanalizowaliśmy loty członków załogi w ostatnich dwóch latach. Z tych analiz wynika, jak często były łamane procedury i przepisy nie tylko dotyczące pilotowania, ale również innych czynności lotniczych¹².

¹² Wywiad z doktorem Maciejem Laskiem, przeprowadzony przez dziennikarzy: Agnieszkę Kublik i Romana Imielskiego w dniu 2.11.2012. Internet. Serwis Wirtualna Polska.



Państwowa komisja pod kierownictwem ministra Jerzego Millera.

Zacytowałem najważniejsze treści przekazane przez dra inż. Macieja Laskę, które są wiedzą kompetentną, ustaloną przez najlepszych polskich fachowców specjalistów od badania wypadków lotniczych. Podczas badania katastrofy lotniczej należy pozbyć się emocji i tendencyjności. Wnioskowanie powinno być obiektywne. Wiedza tak uzyskana powinna przyczynić się do formułowania zaleceń do stosowania przez organizatorów lotów, służby ubezpieczenia lotów, użytkowników aparatów latających oraz załogi latające w celu uniknięcia tych błędów w przyszłości i poprawy bezpieczeństwa lotniczego. To nic innego jak metodyka sekuritologii lotniczej. Te dane ukazują, że ryzyko katastrofy wynosiło 100%, warunki atmosferyczne były poniżej wszystkich minimów uprawnień lotniczych załogi. Dlatego dyżurny kierownik lotów na tym lotnisku, w tym konkretnym czasie kiedy warunki pogodowe były poniżej obowiązującego minimum dla tego lotniska odsyłał ten samolot na lotnisko zapasowe. To polecenie należało bezwzględnie wykonać. Ten obszerny fragment treści poświęcony bezpieczeństwu lotniczemu na przykładzie wielkiej tragedii katastrofy załogi oraz pasażerów samolotu Tu – 154M pod Smoleńskiem powinien przyczynić się do podniesienia wiedzy studentów o bezpieczeństwie, do których ta wiedza jest adresowana. W poważnym, odpowiedzialnym państwie nie ma miejsca na amatorskie komisje do badania katastrof lotniczych. Takie praktyki tylko ośmieszają Polskę na arenie międzynarodowej. Skandalem jest fakt, że członkowie oficjalnej kompetentnej komisji państwowej są obrażani przez cynicznych ignorantów.

Jeżeli chodzi o wątek zniecierpliwienia niektórych polityków pozostawianiem w Rosji wraku, „naszej własności”, to jest czysta cyniczna gra na podzielenie społeczeństwa. To też jest niebezpieczne postępowanie – urabianie ludzi. To nie ma nic wspólnego z rozsądkiem. Z punktu widzenia bezpieczeństwa powinniśmy podkreślać potrzebę właściwego przygotowania i wykonania tego lotu bezpiecznie. Tak aby ta „nasza własność” nie została zniszczona, nie jesteśmy państwem zbyt bogatym, aby wróciła jako nie rozbity samolot z 96. ludźmi, których życie było bezcenne. Uczmy Polaków postępowania rozsądnego, polegającego na „mądrości przed szkodą”. Mieliśmy z kolegą potrzebę w 2002 roku oddać szacunek dla pomordowanych i leżących w Katyniu naszych rodaków. Pojechaliśmy do Katynia przez Smoleńsk z moim przyjacielem na nasz koszt. Ukłękaliśmy przed ich

mogliami, zapaliliśmy znicze, oddaliśmy im cześć i wróciliśmy bezpiecznie do swoich domów.

W internecie ogłoszono: „Powstanie nowa komisja rządowa, która ma zająć się „weryfikowaniem tez” o przyczynach katastrofy smoleńskiej. Politycy Platformy przyznają, że chodzi o to, by skończyć z oddawaniem pola Prawu i Sprawiedliwości. Musimy w końcu podnieść tę rękawicę i pokazać, że rzuca ją cherlawy rycerzyk, a nie orędownicy prawdy. Reaktywacja komisji Jerzego Millera (58 l.) wyjaśniającej przyczyny katastrofy smoleńskiej byłaby przyznaniem się do błędów, których nie popełniono. To propaganda pisowska sprawia, że ludzie wierzą, że jest inaczej. Na jej czele stanie Maciej Lasek (46 l.), przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz wiceszef komisji rządowej, która kierował Jerzy Miller. Nie tylko ja, ale także koledzy, którzy pracowali razem z nami przy katastrofie smoleńskiej, uważają, że należy hipotezy, które nie znajdują potwierdzenia w faktach, które są oparte na wyrwanych zdaniach, lub przeznaczonych faktach, dementować – mówił niedawno Lasek. Podkreślał, że problemem jest to, że robią to w wywiadach czy komentarzach prasowych, a nie ma instytucji, która może prostować nieprawdziwe informacje na temat katastrofy”¹³.

Warto przytoczyć informację – relację z udziału kompetentnego fachowca w programie TVN pod nazwą „Kropka nad i”:¹⁴ „Płk pil. Piotr Łukaszewicz, były szef oddziału szkolenia lotniczego zastanawiał się nad przyczynami katastrofy smoleńskiej. W kabinie Tu-154M był gen. pil. Andrzej Błasik. Załoga nie mogła się skupić na wykonywaniu obowiązków, nagle w tej kabinie zaczynają się dziać dziwne rzeczy. Kabina zamieniła się w salę konferencyjną - powiedział pilot w "Kropce nad i" próbując znaleźć wytłumaczenie dla obecności Dowódcy Sił Powietrznych w kabinie prezydenckiego samolotu. Łukaszewicz zastanawiał się nad treścią rozmów zarejestrowanych przez czarne skrzynki Tu-154. Nagle dowiadujemy się, że »jak nie wylądujemy to mnie zabijają«, że »prezydent nie podjął decyzji«. Tam zostały stworzone warunki, które uniemożliwiły załodze pracę i podejmowanie decyzji. Dowódca sił powietrznych miał prawo być w kabinie, tylko trzeba zadać pytanie, czy jego obecność pomogła załodze - ocenił pilot. Gen. Błasik musiał być skierowany do kabiny, przez dysponenta samolotu, czyli przez prezydenta, bądź przez osobę, która została do tego wyznaczona - powiedział. Dodał również, że gen. Błasik został wezwany w momencie, w którym "wiadomo było, że są kłopoty". Pułkownik Łukaszewicz przypomniał także punkty wojkowego regulaminu, który jasno określa, kto odpowiada za bezpieczeństwo w trakcie lotu. Dowódca załogi ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo lotu, osób i rzeczy. Dowódca ma prawo wydawać polecenia członkom załogi i osoby te mają obowiązek poddać się tym poleceniom - mówił pułkownik podkreślając, że w trakcie tragicznego lotu Tu-154 zabrakło egzekucji tych przepisów. Pokutują pojęcia wojskowe. Niestety żołnierz ma wykonywać rozkazy, a nie myśleć - dodał ekspert, który przedstawił również ocenę przebiegu ostatnich sekund przed uderzeniem samolotu w ziemię. Samolot wykonywał lot wznoszący, zbocze jaru wznosiło się szybciej niż samolot. W wyniku uderzenia w drzewo samolot stracił połowę lewego skrzydła. Pojawił się moment obrotowy, samolot zderzył się z ziemią. Gdyby lądował normalnie, a nie na grzbiecie, sądzę, że szanse na przeżycie części załogi, bądź pasażerów byłyby większe - powiedział. Krytycznym momentem całego lotu jest to, co miało miejsce w kabinie pilotów. Trzeba znaleźć odpowiedź na pytanie, co takiego zaszło, że czterech ludzi odpowiednio przeszkolonych podjęło decyzję, która była wbrew przepisom,

¹³ Internet Onet. pl, 1. styczeń 2013r.

¹⁴ Program „Kropka nad i”, TVN 2012.

wbrew sztuce lotniczej - stwierdził płk Łukaszewicz podkreślając, że informacje jakie posiadała załoga były wystarczające do tego, by wykonać manewr odejścia na drugi krąg”.

Nieodpowiedzialne zachowanie w opinii polityków i prasy przywołują refleksje o przyczynie tragicznego lotu. Oto fragmenty relacji prasowych:¹⁵ „Incident w Gruzji będzie miał negatywny wpływ na stosunki polsko-rosyjskie - uważa marszałek Sejmu Bronisław Komorowski. Jego zdaniem Lech Kaczyński i polska dyplomacja znaleźli się w trudnej sytuacji. Marszałek Sejmu odniósł się w ten sposób do strzałów oddanych do konwoju wiozącego prezydentów Polski i Gruzji. Do zdarzenia doszło w niedzielę na górskiej drodze w Gruzji prowadzącej do granicy z Osetią Południową.



Z lewej prezydent Polski, z prawej prezydent Gruzji.

Marszałek stwierdził w radiowych "Sygnałach Dnia", że incydent choć był niepoważny, stawia nas w niewygodnej sytuacji i nasuwa wiele pytań do strony polskiej i gruzińskiej. Chodzi przede wszystkim o zabezpieczenie prezydenckiego konwoju i fakt jego wyjazdu w niebezpieczną strefę. Jeżeli (to był - red.) zamach, to powiedziałbym: jaka wizyta, taki zamach, no bo z 30 metrów nie trafić w samochód, to trzeba ślepego snajpera. Więc raczej wygląda to na coś bardzo niepoważnego, a przykrego, bo stawiającego polskiego prezydenta w dosyć niezręcznej sytuacji i prowokująca sytuacja do niedobrych wypowiedzi - powiedział Komorowski. Dodał, że "trzeba wyjaśnić, kto strzelał i czy na pewno celem była kolumna prezydencka". Prezydent Lech Kaczyński o ostrzelanie konwoju, w którym jechał, oskarżył Rosjan. Ci zdecydowanie zaprzeczyli twierdząc, iż to nie oni otworzyli ogień. Rosyjski resort obrony i tamtejsze media ogłosili, że była to prowokacja strony gruzińskiej". (...) „Lech Kaczyński pojechał do Tbilisi świętować piątą rocznicę rewolucji róż. Tym razem był jedynym gościem. Prezydenci krajów bałtyckich i Ukrainy, którzy zwykle chętnie fotografują się przy boku Micheila Saakaszwilego zostali w domu. Zdaniem Lecha Wałęsy, zachowanie prezydenta Lecha Kaczyńskiego było "niepoważne". Były prezydent komentuje w ten sposób wczorajszy incydent, do którego doszło na granicy z Osetią Południową - informuje serwis gazeta.pl. Według Lecha Wałęsy wyjazd był "politycznie i strategicznie bardzo źle rozegrany". Jak podkreśla, prezydencka kolumna nie powinna wycofywać się po

¹⁵ 10:05, 24.11.2008 /IAR

ostrzelaniu, lecz kontynuować swą podróż”. (...) Gazeta Wyborcza:¹⁶ „Biuro Ochrony Rządu nie wiedziało, że prezydent będzie wyjeżdżał poza Tbilisi. Gdy do samochodu Lecha Kaczyńskiego wsiadł prezydent Gruzji Micheil Saakaszwili, polska ochrona nie wiedziała, dokąd obaj się udają i jaką trasą - informują źródła w BOR. Według rozpisanego co do minuty planu wizyty prezydenta L. Kaczyńskiego w Gruzji, miał on wylądować w Tbilisi, z lotniska pojechać do pałacu prezydenckiego Saakaszwilego, stamtąd do opery, wrócić do pałacu i na lotnisko, skąd miał lecieć do Warszawy. "O tym, że ten plan został zmieniony, dowiedzieliśmy się, kiedy pod pałacem prezydenckim prezydent Saakaszwili wsiadł do samochodu naszego prezydenta i od razu pojechali do obozu gruzińskich uchodźców w Metechi. To wtedy, pod pałacem, prezydent Kaczyński musiał zdecydować, że zmienia plan wizyty" - wynika z relacji źródła gazety. "GW" twierdzi, że prezydenci zmieniali trasę, a trasa nie była przygotowana przez gruzińską ochronę. Według informatora dziennika, niedopuszczalne było, że prezydenci jechali jednym samochodem i że polska ochrona, decyzją Gruzinów, jechała dopiero w piątym wozie za Lechem Kaczyńskim”.

Takie nie dojrzałe postępowanie nie przystaje do tak wysokiego stanowiska w państwie. Podobnie po informacji załogi przekazanej dyrektorowi Mariuszowi Kazanie. Czy raczej należało postępować przezornie i przekazać załodze, że powinna odchodzić na zapasowe lotnisko?. Czy nakazywanie przez Prezydenta załodze w 2008 roku wykonania lotu niezaplanowanego przez służby ruchu lotniczego, nie zabezpieczonego przez BOR, czyli bez zapewnionych warunków bezpieczeństwa było rozsądne? Czy to wspomnienie było obojętne dla psychiki załogi podczas lotu na lotnisko Siewiernyj w 2010 roku?

W przestrzeni środków masowego przekazu ukazywały się także takie sugestie.

Do katastrofy polskiego Tu-154M pod Smoleńskiem mogła doprowadzić tajna instrukcja, zgodnie z którą samolot może odejść na lotnisko zapasowe tylko za zgodą "głównego pasażera" - informowała "Komsomolskaja Prawda". "Komsomolskaja Prawda" wyjaśniała, że o istnieniu takiej tajnej instrukcji w 36. Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego dowiedziała się od jednego z polskich dziennikarzy. Nie podała jednak jego nazwiska. Według niej "jest zrozumiałe, skąd się wziął dokument - stało się to po tym, jak dowódca statku powietrznego odmówił wykonania rozkazu prezydenta Polski (Lecha Kaczyńskiego) posadzenia samolotu w Tbilisi w czasie wojny gruzińsko-południowoosetyjskiej. "Komsomolskaja Prawda" zaznacza, że "przyjęcie takiego dokumentu zainicjowała kancelaria prezydenta Polski. **Nie było i nie ma takiej instrukcji, zgodnie z którą prezydencki samolot mógł odlecieć na zapasowe lotnisko tylko za zgodą głównego pasażera - powiedział Radiu ZET szef sił powietrznych, generał Lech Majewski, dementując informację "Komsomolskiej Prawdy".** Decyzję o lądowaniu podejmuje tylko pilot - zapewniał Radio ZET generał Majewski.

Paweł Graś: "Przyczyną katastrofy smoleńskiej nie było zderzenie z brzozą"¹⁷. Nie ma potrzeby wznawiania prac komisji Millera - mówi w RMF FM rzecznik rządu Paweł Graś o doniesieniach w sprawie rozbieżności pomiędzy danymi NPW a danymi komisji Millera na temat uderzenia tupolewa w brzozę. Przyczyną katastrofy nie było zderzenie z brzozą, ale zejście Tu-154M poniżej minimum wysokości według uprawnień dowódcy załogi. Przyczyny i okoliczności są bardzo dokładnie opisane w raporcie (Millera). W tej chwili pracujemy nad

¹⁶ 22:44, 23.11.2008 /PAP.

¹⁷ RMF FM | aktualizacja 2013-02-09 (10:46).

formułą, w której możliwe byłoby działanie zespołu Macieja Laska. Wiem, że przygotowywana jest konferencja naukowa, taka z prawdziwego zdarzenia. Myślę, że członkowie komisji, którzy są niezależni, którzy są najlepszymi w Polsce specjalistami w tej dziedzinie, będą mieli możliwość działania i będą mieli możliwość reakcji na te wszystkie informacje czy teorie, które w przestrzeni publicznej się pojawiają. Prokuratura ujawnia błąd w raporcie komisji Millera. Z ustaleń "Rzeczpospolitej" wynika, że według pomiarów biegłych powołanych przez wojskowych śledczych brzoza, o którą miał skrzydłem zahaczyć Tu-154M, jest złamana prawie trzy metry wyżej, niż napisano w raporcie komisji Millera. Brzoza jest złamana na wysokości 7 metrów i 70 centymetrów - poinformował kpt. Marcin Maksjan z Naczelnej Prokuratury Wojskowej. W raportach rosyjskiego MAK i polskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego napisano, że drzewo zostało złamane na wysokości około 5 metrów nad powierzchnią gruntu”.



Fot. PAP / Wojciech Pacewicz. Złamana brzoza w Smoleńsku.

Oczywiście, że brzoza nie była przyczyną katastrofy. Stawiam pytanie, czy słowa dyrektora Kazany (szefa protokołu dyplomatycznego w MSZ), że „Pan Prezydent nie ma jeszcze decyzji” pomogły załodze? Czy lepiej jakby powiedział, Pan Prezydent zrozumiał sytuację i załoga powinna działać zgodnie z jej kompetencjami? To uderzenie w brzozę było faktem. Spór o wysokość uderzenia nie zmieni przyczyny. Przyczyną było zejście poniżej 100 m wysokości. Poniżej tego mamy obszar skutków. Całkowita niezdolność załogi do kooperacji. Niesamowite napięcie psychiczne nie pozwalające w niesamowitym deficycie czasu na skoordynowane działanie. Tylko piloci mogą o tym kompetentnie zabierać głos. My wiemy co to jest lotniczy stres, przeciążenie organizmu, pot na plecach i napięcie mięśni oraz paraliż świadomości w takiej krytycznej sytuacji. W tym uderzenie skrzydłem w brzozę. Dalej przejście na plecy i rozrywanie samolotu na kawałki oraz utrata życia wszystkich ludzi obecnych na pokładzie.

3. Opinie wybitnych znawców wypadków lotniczych

Przytaczam kolejne słowa kompetentnego specjalisty badania wypadków lotniczych. Maciej Lasek: nie trzeba przeliczać trajektorii samolotu¹⁸. „Naczelna Prokuratura Wojskowa podała, że brzoza, w którą 10 kwietnia 2010 r. uderzył samolot Tu-154M, została przełamana na wysokości około 6,66 m od podłoża. Tymczasem w opublikowanym w lipcu 2011 r. protokole z prac komisji badającej katastrofę, którą kierował ówczesny szef MSWiA Jerzy Miller, podano, że drzewo złamano na wysokości 5,1 m. Podobną wysokość - "około 5 metrów" - podaje też w swoim raporcie Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK). Szef Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych uważa, że pomiary Naczelnej Prokuratury Wojskowej nie wykluczają też zawartych w raporcie. Nie mam powodu aby zmieniać swoje stanowisko. Na podstawie pomiarów przeprowadzonych przez członków komisji na miejscu zdarzenia stwierdzono, że samolot zderzył się z brzozą na wysokości 5,1 m. - mówi rp.pl Lasek. W raporcie komisji Millera podano wysokość uderzenia w brzozę, które doprowadziło do oderwania końcówki skrzydła, a nie wysokość przełamania drzewa - tak szef PKBWL Maciej Lasek tłumaczy 1,5-metrową różnicę między danymi komisji i prokuratury.

Podtrzymuję to, co napisaliśmy, bo to jest rzecz, którą zmierzylili nasi koledzy na miejscu zdarzenia. Oni określili punkt zderzenia na wysokość 5,1 m - powiedział Lasek. Dodał, że "666 cm, podane przez prokuraturę, to wysokość kikuta". Lasek - podobnie jak w poniedziałek prokuratura - zwrócił uwagę, że drzewo jest ucięte nieregularnie. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych zaznaczył, że brzoza była okorowana. Jego zdaniem stało się tak, ponieważ tuż przed uderzeniem samolot zaczął się wznosić i skrzydło uderzyło w drzewo pod kątem. Przy prostopadłym uderzeniu drzewo nie powinno być okorowane - zauważył Lasek. (...) Lasek zaznaczył, że zderzenie z brzozą nie było przyczyną katastrofy smoleńskiej. Jak napisano w raporcie komisji Millera, przyczyną katastrofy było zejście poniżej minimalnej wysokości - przy nadmiernej prędkości opadania, w warunkach atmosferycznych, które uniemożliwiały zobaczenie ziemi - oraz spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg. Obie te przyczyny doprowadziły do zderzenia z drzewem, oderwania fragmentu lewego skrzydła, co doprowadziło do utraty sterowności i zderzenia z ziemią”.

Marek Żylicz opublikował artykuł pt.: Katastrofa smoleńska w świetle międzynarodowego prawa lotniczego¹⁹. Zacytuję fragmenty tego artykułu: „Katastrofa polskiego prezydenckiego samolotu Tu-154M w dniu 10. IV. 2010 przy próbie lądowania na rosyjskim lotnisku pod Smoleńskiem była wydarzeniem niemającym precedensu, przynajmniej w ostatnich dekadach – po pierwsze, ze względu na śmierć prezydenta, jego małżonki oraz 94 innych osób, w tym znanych postaci życia publicznego; po drugie, z uwagi na zbieg wielu okoliczności i przyczyn prowadzących do tragicznego zakończenia lotu, leżących zarówno po stronie państwa przynależności samolotu, jak i państwa, w którym miała miejsce katastrofa; po trzecie, ze względu na problemy powstałe w obszarze stosunków międzynarodowych i w Polsce, wśród polityków, przedstawicieli mediów, a także prawników. Patrząc na katastrofę smoleńską z punktu widzenia międzynarodowego prawa lotniczego, można wyodrębnić zagadnienia o szczególnie istotnym, a zarazem kontrowersyjnym znaczeniu. Będą to przede wszystkim: międzynarodowo prawny status samolotu; zasady rządzące wykonaniem, kontrolą i zabezpieczeniem lotu; zasady i procedury badania okoliczności i przyczyn katastrofy; kwestie powstałe w stosunkach polsko-rosyjskich

¹⁸ rp.pl, WP.PL, PAP | aktualizacja 2013-02-13 (20:29).

¹⁹ PAŃSTWO i PRAWO 4/2011, s. 5 – 15, Warszawa.

i sposoby ich rozstrzygnięcia; problemy odpowiedzialności karnej i materialnej. Tym zagadnieniom są poświęcone dalsze rozważania i wnioski, poprzedzone krótkim przypomnieniem niektórych faktów.

1. *Przebieg wydarzeń.* Lot prezydencki został zgłoszony przez stronę polską w drodze dyplomatycznej i tą samą drogą uzyskano zezwolenie na jego wykonanie. W planie lotu określono go znakiem M (*military*) oraz kryptonimem *Head*, wskazującym na lot z głową państwa (lub szefem rządu) na pokładzie. Przygotowanie lotu w relacjach służb polskich i rosyjskich odbywało się w trybie niezbyt jasno określonym. Niezupełnie jasne i znane stronie polskiej były też przepisy obowiązujące w ostatniej fazie lotu w obszarze lotniska wojskowego, wyłączonego z normalnej eksploatacji. Zarówno po stronie polskiej, jak i rosyjskiej miały miejsce okoliczności i działania (także błędy), których badanie miało być przeprowadzone przez wyznaczone do tego organy, a których omawianie nie leży w kompetencjach autora artykułu.

Badanie okoliczności i przyczyn wypadku (badanie lotnicze) zostało poddane – na mocy półformalnego porozumienia obu rządów¹ – zasadom i procedurom określonym w załączniku 13 konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym². Zorganizowanie i przeprowadzenie badań lotniczych, należące do państwa zdarzenia, zostało powierzone komisji rosyjskiej, a w zakresie „technicznym” – Międzypaństwowemu Komitetowi Lotniczemu (MAK). Do udziału w badaniach ze strony polskiej wyznaczono akredytowanego przedstawiciela z grupą ekspertów (doradców). Równolegle z badaniami MAK, na podstawie polskiej ustawy z 3 VII 2002 – Prawo lotnicze³, badanie lotnicze powierzono Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP). Niezależnie od badań lotniczych, na podstawie przepisów o postępowaniu karnym i pomocy prawnej, podjęte zostały postępowania rosyjskiej prokuratury (i komisji śledczej) oraz polskiej prokuratury wojskowej – zasługiwałyby one na odrębne omówienie”. (...)

„2. Status prawny statku powietrznego. Kluczowe znaczenie dla określenia prawa rządzącego żeglugą powietrzną ma status prawny statku powietrznego. W prawie międzynarodowym, w szczególności według konwencji chicagowskiej, odróżnia się statki powietrzne cywilne i statki powietrzne państwowe. Konwencja stanowi (art. 3 lit. a), że stosuje się ją wyłącznie do statków powietrznych cywilnych, a nie do państwowych, przy czym statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za państwowe (art. 3 lit. b)”. (...)

¹ Porozumienie niedokonane w klasycznej pisemnej formie ma również moc wiążącą, zob. W. Góralczyk, S. Sawicki: *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2004, s. 68 (zob. też art. 3 konwencji wiedeńskiej z 1969 r. o prawie traktatów).

² Dz. U. nr 35/1959, poz. 212 ze zm.; załącznik 13 – Dz. Urz. ULC nr 15/2009, poz. 183.

³ Tekst jedn. Dz. U. nr 100/2006, poz. 696 ze zm.

„W dokumentach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) obok służb wojskowych, celnych i policyjnych wymienia się także inne służby aparatu przymusu (*law enforcement services*)⁴. W literaturze międzynarodowego prawa lotniczego wymienia się służby: straży granicznej, straży pożarnej, poszukiwania i ratownictwa, sanitarne, geologiczne, kartograficzne, ochrony środowiska itp.⁵ Co ważniejsze dla naszych rozważań, do państwowych zalicza się też statki powietrzne służące do przewożenia VIP-ów i w ogóle do przewozów „rządowych”, w szczególności służące głowie państwa lub szefowi rządu. Polskie Prawo lotnicze do polskich państwowych statków powietrznych zalicza statki używane w służbach wymienionych w konwencji chicagowskiej oraz w służbie granicznej i pożarnej (art. 2 pkt 2). Poza tym stanowi, że w przypadku ich wykorzystania do działalności innej niż służba publiczna zastosowane będą odpowiednio przepisy cywilne. Podobne postanowienia znajdujemy w rosyjskim kodeksie lotniczym⁶. W innych państwach definicje są różne. Polskie i rosyjskie przepisy prawne zawierają definicje państwowych statków powietrznych nieco szersze niż definicja z konwencji chicagowskiej, jednak nie wymieniają statków powietrznych służących głowie państwa. Jest tak z pewnością dlatego, że przewozy takie są z reguły wykonywane przez statki powietrzne zakwalifikowane (i zarejestrowane) jako wojskowe.

⁴ *ICAO Manual on the regulation of international air transport*, Doc. 9626, 1006.

⁵ Przykłady omawia M. Milde: *International Air Law and ICAO*, Utrecht 2008.

⁶ Wersja angielska dostępna na: <http://www.avia.ru>. (...)

„Praktyka międzynarodowa wskazuje na różne traktowanie statków powietrznych w konkretnych przypadkach. W 1986 r. samolot mozambicki z prezydentem Mozambiku na pokładzie rozbił się na terytorium RPA. Wypadek został poddany w RPA badaniom według procedur cywilnych, chociaż samolot można było uznać za statek powietrzny państwowy¹¹. Katastrofa samolotu sił zbrojnych USA w 1996 r. w Chorwacji była traktowana przez Chorwację jako wypadek cywilnego statku powietrznego, ponieważ samolot przewoził cywilnych pasażerów¹², a sprawę badały organy cywilne obu państw (choć z udziałem władz wojskowych USA). W tym samym roku lotnictwo wojskowe USA zmusiło do lądowania (we Włoszech) pasażerski samolot linii egipskich, potraktowany jako samolot państwowy, ponieważ przewoził aresztanta z eskortą policyjną¹³. Na marginesie – warto stwierdzić, że stosując kryterium rodzaju operacji, należący do jednostki wojskowej polski samolot Jak-40, który wylądował w Smoleńsku 10 IV 2010, a przewoził cywilnych pasażerów (dziennikarzy), należałoby w świetle konwencji chicagowskiej potraktować jako statek powietrzny cywilny.

⁷ Konwencja zarządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu 13 X 1919 (Dz. U. nr 6/1929, poz. 54 ze zm.).

⁸ M. Milde, jw.

⁹ P.S. Dempsey: *Air Law*, Montreal 2008.

¹⁰ Jednak w UE (*Single European Sky* – SES) dla celów regulacji ruchu lotniczego kategorii statków powietrznych określa się według ich rejestracji.

¹¹ Podaję za: IATA IFIBN 0 621 0 112399”. (...)

„W 1993 r. między ministerstwami obrony Polski i Rosji zostało zawarte porozumienie dotyczące ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych polskich i rosyjskich w przestrzeni powietrznej obu państw¹⁴. Nie ma w nim definicji statku powietrznego wojskowego. Nie wydaje się, by porozumienie miało obejmować także statki powietrzne używane do celów niewojskowych, jakkolwiek tego nie wyklucza.

Samolot Tu-154M, używany przez 36. pułk lotnictwa wojskowego normalnie dla przewozów rządowych nienależących do działań wojskowych, a w danym przypadku do obsługi prezydenta i osób mu towarzyszących, należało uznać za statek powietrzny państwowy – niewojskowy. Oznaczało to, że jego lot nie podlegał reżimowi konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Trudno byłoby jednak uznać, że lot ten miałby podlegać postanowieniom porozumienia z 1993 r. dotyczącego lotnictwa wojskowego.

3. *Reżim prawny lotu*. Sam status prawny statku powietrznego nie przesądza do końca o przepisach, które rządzą wykonywaniem lotu. Jak wiadomo, mogą to być przepisy międzynarodowe albo przepisy stanowione przez poszczególne państwa, właściwe z tytułu ich zwierzchnictwa – w stosunku do przestrzeni, w której lot się odbywa, do statku powietrznego przez wzgląd na jego przynależność państwową oraz do załogi z tytułu zwierzchnictwa osobowego. Jeżeli wiążąca państwa umowa międzynarodowa nie normuje danych spraw, może powstać kolizja przepisów i jurysdykcji różnych państw. Wówczas – mimo suwerennej ich równości – decyduje na ogół prawo państwa sprawującego zwierzchnictwo terytorialne w danej przestrzeni¹⁵.

¹² *Accident Investigation Board Report, August 1996-4*.

¹³ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1.

¹⁴ Porozumienie między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Narodowej Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw, sporządzone w Moskwie 14 XII 1993 (niepubl.).

¹⁵ Na temat hierarchii praw zwierzchniczych zob. *Shawcross and Beaumont: Air Law*. Jakkolwiek żegluga powietrzna samolotu państwowego w zasadzie nie podlega

postanowieniom konwencji chicagowskiej, to jednak w pewnym zakresie jej zasady muszą być stosowane również do lotu tych kategorii statków. Chodzi przede wszystkim o potwierdzoną w art. 1 zasadę całkowitego i wyłącznego zwierzchnictwa państwa w jego terytorialnej przestrzeni powietrznej¹⁶. Konwencja zobowiązuje państwa do zapewnienia, że ich przepisy dotyczące lotów ich statków powietrznych państwowych będą uwzględniać bezpieczeństwo statków cywilnych (art. 2 lit. c). Nakłada też na państwa obowiązek zapewnienia, że każdy statek powietrzny w granicach ich terytorium i każdy statek powietrzny mający ich przynależność państwową znajdujący się w granicach innego państwa musi stosować się do przepisów obowiązujących w danym miejscu (art. 12). Państwa zobowiązują się, tak dalece jak to możliwe, zapewnić zgodność swoich (miejscowych) przepisów z przepisami ustanowionymi na podstawie konwencji. Te ostatnie zawarte są w załączniku 2 dotyczącym ruchu lotniczego¹⁷ (częściowo też w załączniku 11 dotyczącym służb ruchu lotniczego i w innych załącznikach), a odchylenia każde państwo jest obowiązane notyfikować innym państwom przez ICAO (jedynie nad morzem pełnym obowiązują przepisy ICAO bez wyłączeń). Z kolei w załączniku 2 stwierdza się wyraźnie, że jego postanowienia stosuje się w zakresie, w jakim nie jest to sprzeczne z przepisami państwa, w którym lot się odbywa.

Zgodnie z przepisami ICAO, przestrzeń powietrzna dzieli się na tzw. przestrzenie klasyfikowane, w których mogą obowiązywać różne zasady wykonywania i kontroli lotów, oraz nieklasyfikowane, poddane przez państwa odrębnym zasadom ruchu i jego kontroli. Jakkolwiek nie jest to w konwencji wyraźnie nakazane, ze względu na bezpieczeństwo przepisy dotyczące ruchu statków powietrznych państwowych powinny być zharmonizowane z przepisami ruchu statków cywilnych. Mogą też w niektórych obszarach być stosowane bez zróżnicowania.

W przypadku lotu do Smoleńska polski samolot państwowy wykonywał lot przez przestrzeń podlegającą przepisom polskim, później białoruskim, wreszcie rosyjskim – w końcowej fazie w przestrzeni nieklasyfikowanej. Dane dotyczące m.in. przepisów obowiązujących w lotach w przestrzeni państw członkowskich ICAO są, zgodnie z normami załącznika 15 konwencji chicagowskiej o służbach informacji lotniczej, zgłaszane przez państwa i zamieszczane w zbiorze AIP (*Aeronautical Information Publication*). Problem w tym, że w rosyjskim AIP nie było informacji o lotnisku smoleńskim (normalnie nieczynnym); ani załoga red. J.D. McClean *et al.*, t. I, London 1999, s. I/23a.

¹⁶ O problemach zwierzchnictwa powietrznego zob. C. Berezowski: *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964; współczesne przejawy – M. Polkowska: *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej. Geneza, zakres, ewolucja*, Warszawa 2009.

¹⁷ Polski tekst: *Przepisy ruchu lotniczego*, Warszawa 2005.

Załoga samolotu nie miała świadomości, jaki reżim lotu i kontroli lotu obowiązywał w obszarze tego lotniska, ani nie udało się ściśle ustalić tej kwestii w toku badań. Rosjanie zapewniali natomiast, że w przypadku podobnych lotów nie odróżnia się lotów statków powietrznych cywilnych i państwowych, a lot samolotu polskiego traktowany był tylko jako lot nieregularny obcego statku powietrznego. Jak widać, prawo międzynarodowe zawiera istotne luki nie tylko w kwestiach statusu statku powietrznego, lecz również w przedmiocie zasad ruchu, którym podlegają statki powietrzne państwowe.

4. *Badanie okoliczności i przyczyn katastrofy*. Po katastrofie trzeba było ustalić i uzgodnić między obu rządami zasady i procedury badań przyczyn i okoliczności wypadku (badania lotnicze). Bez takiego uzgodnienia Rosja z tytułu suwerenności terytorialnej sama decydowałaby o tych sprawach. Rząd rosyjski zaproponował, a rząd polski zgodził się na zastosowanie w tym celu przepisów załącznika 13 konwencji chicagowskiej, dotyczącego badania wypadków i incydentów lotniczych. Porozumienie było nieformalne, przyjęte w trybie roboczym. Jednak prawo międzynarodowe nie jest nadmiernie formalistyczne i porozumienie, które obie strony niezwłocznie wprowadziły w życie, jest dla obu państw wiążące. Być może – gdyby był dłuższy czas do namysłu – można było próbować uzgodnić

tryb załatwiania spraw spornych, widocznie jednak liczone na realizację porozumienia przez strony w dobrej wierze – bez zakłóceń. Samo przyjęcie zastosowania załącznika 13 nie oznaczało uznania samolotu polskiego za statek powietrzny cywilny ani też uznania, że w jego przypadku miały zastosowanie wszystkie postanowienia konwencji (o tym, które mogły mieć zastosowanie, mowa będzie w dalszym toku wywodu). Status prawny samolotu nie był przedmiotem rozmów między stronami.

Podjęto decyzję pragmatyczną, przyjmując powszechnie stosowany i wypróbowany reżim, pozostawiający badaniu państwu miejsca katastrofy, mającemu na miejscu odpowiednie środki, z zapewnieniem pełnego udziału przedstawicieli państwa rejestracji (i użytkownika) statku powietrznego w tych badaniach. W ten sposób wypełniona została luka w prawie międzynarodowym w odniesieniu do statku powietrznego państwowego wyłączonego w zasadzie spod rządów konwencji chicagowskiej, niebędącego statkiem powietrznym wojskowym w ścisłym znaczeniu wobec wykonywania niewojskowych zadań.

Czy istniały inne (lepsz) rozwiązania? Czy strony mogły – mając do wyboru załącznik 13 konwencji chicagowskiej i porozumienie międzyresortowe z 1993 r. – zgodzić się na zastosowanie tego drugiego aktu? Z pewnością mogły, tyle że trzeba by było w takim przypadku wynegocjować dodatkowo zasady i procedury badania wypadku. Nie wiadomo, z jakim by to nastąpiło rezultatem, i nie wiadomo, jak długo trwałyby negocjacje opóźniające podjęcie wspólnych badań¹⁸. Powołanie jakiegokolwiek międzynarodowej komisji nie było realne bez zgody Rosji. W swoim czasie (w 1984 r.) ZSRR zgodził się na zbadanie przez komisję ICAO sprawy zestrzelenia przez lotnictwo wojskowe pasażerskiego samolotu południowokoreańskiego, jednak uczynił to w warunkach silnego nacisku społeczności międzynarodowej. Po katastrofie smoleńskiej próby zaangażowania Kongresu USA, Unii Europejskiej czy ICAO w celu stworzenia jakiejś niezależnej komisji czy procedury badania bez zgody zainteresowanych rządów nie mogły przynieść skutku (poza konsultacjami technicznymi, z których skorzystano). Strona polska założyła rzetelne wykonanie w dobrej wierze postanowień załącznika 13 konwencji przez obie strony. Czy coś innego, co mielibyśmy wynegocjować z Rosją, dawałoby rękojmię lepszej realizacji?

Ze strony rosyjskiej do prowadzenia badań lotniczych została wyznaczona komisja rządowa pod przewodnictwem szefa rządu, z której ramienia faktyczne działania (badania techniczne) zlecono Międzypaństwowemu Komitetowi Lotniczemu (MAK), będącemu formalnie organem Wspólnoty Niepodległych Państw, działającym w systemie prawa rosyjskiego i pod rosyjskim kierownictwem¹⁹. Ze strony rządu polskiego, zgodnie z art. 5.18 załącznika 13 konwencji chicagowskiej, do udziału w badaniach MAK wyznaczono akredytowanego przedstawiciela wraz z grupą doradców (ekspertów). Niezależnie od działań przewidzianych w załączniku 13, na podstawie art. 140 polskiego Prawa lotniczego podjęła działania Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, której przewodniczenie powierzono Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji, a skład tego ciała, złożonego dotychczas głównie z osób wojskowych, uzupełniono o grupę ekspertów cywilnych. Komisja miała przeprowadzić własne badanie, korzystając też z materiałów otrzymywanych z MAK i od polskich przedstawicieli w MAK, a następnie dokonać dla potrzeb rządu polskiego oceny wyników działań, projektu raportu i wreszcie końcowego raportu MAK.

W pierwszym okresie udział polskich przedstawicieli w badaniach MAK nie napotykał na istotne trudności (poza drobnymi przeszkodami

¹⁸ Porozumienie z 1993 r. stanowiło tylko w art. 11, że badania incydentów lotniczych mają prowadzić wspólnie organy obu państw, z prawem dostępu do niezbędnych dokumentów, jednak z zachowaniem tajemnicy państwowej.

¹⁹ Międzypaństwowy Komitet Lotniczy został ustanowiony na podstawie umowy państw członkowskich WNP w 1991 r. (*ICAO Registration No 3720*). Na mocy prezydenckich

dekretów nr 439/1993 i nr 904/1996 oraz rządowych rozporządzeń wykonawczych, stał się organem Federacji Rosyjskiej sprawującym nadzór w zakresie certyfikacji statków powietrznych, badania wypadków lotniczych i zapobiegania wypadkom, lotnisk i środowiska. Załącznik 13 konwencji chicagowskiej w art. 5.4 nakazuje, by organ badający wypadki miał zapewnioną niezależność w prowadzeniu badań. Chodzi o niezależność m.in. od organów odpowiedzialnych za sprawy bezpieczeństwa lotnictwa, jednak MAK sam jest takim organem.

Z czasem jednak okazało się, że MAK nie zapewnia pełnego, zgodnego z normami art. 5.25 załącznika 13, dostępu do czynności badawczych, dokumentów i informacji. Żądania akredytowanego przedstawiciela w tej mierze nie przynosiły w wielu przypadkach skutku. Niektóre dokumenty były doręczane stronie polskiej innymi kanałami.

W październiku 2010 r. MAK sporządził projekt raportu końcowego, który został przekazany rządowi polskiemu do zgłoszenia uwag w trybie załącznika 13. Uwagi polskie zostały przekazane rządowi rosyjskiemu w wymaganym terminie w dniu 18 XII 2010. W uwagach tych szczegółowo przedstawiono zarzuty dotyczące pominięcia lub niepełnego wyjaśnienia przez MAK licznych okoliczności i faktów leżących po stronie rosyjskiej, a także zarzuty związane z niezapewnieniem przez MAK polskim przedstawicielom pełnego uczestnictwa w badaniach oraz nieograniczonego dostępu do potrzebnych materiałów i dowodów. Jednakże MAK nie podjął przewidzianej w art. 6.3 załącznika 13 próby uzgodnienia raportu z uwzględnieniem polskich uwag i wniosków, sporządził raport końcowy w zasadzie nieodbiegający od poprzedniego projektu i zaprezentował go w niepraktykowany w normalnych stosunkach sposób na konferencji prasowej swej przewodniczącej. Konferencja wywołała sprzeczności w Polsce, a w innych krajach spowodowała powstanie zafałszowanego (jednostronnego) medialnego przekazu.

Ze strony rządu polskiego już wcześniej miały miejsce interwencje, w wyniku których strona rosyjska udostępniała mu niektóre materiały nieprzekazane przez MAK. Po otrzymaniu projektu raportu MAK Prezes Rady Ministrów oświadczył, że dokument ten nie nadaje się do przyjęcia, jako przedstawiający niepełny obraz okoliczności i przyczyn wypadku. W tym samym tonie wypowiadali się też przewodniczący KBWL LP i inni przedstawiciele władz polskich. Podobne były oświadczenia przedstawicieli rządu polskiego po ogłoszeniu raportu zaprezentowanego przez przewodniczącą MAK. Ze strony władz rosyjskich padały wypowiedzi mające potwierdzić stanowisko MAK i osłabić zarzuty polskie. Nastąpiła też wymiana argumentów na poziomie ekspertów z obu stron i mediów. Nie doszło natomiast do wymiany oficjalnych oświadczeń między rządami obu stron, więc nie można było mówić o powstaniu sporu międzynarodowego. Rząd polski wstrzymywał się z oficjalnymi wystąpieniami, oczekując wyników prac KBWL LP. Nie zostały spełnione żądania opozycji, by na raport MAK odpowiedzieć niezwłocznie, i to na najwyższym szczeblu: szefa rządu, Sejmu i Prezydenta RP. Niektóre wypowiedzi w Polsce zapowiadały możliwość – w razie braku porozumienia z Rosją – wystąpienia na forum organizacji międzynarodowej (ICAO)”.

Dokonałem skrótów kierując się przede wszystkim uznaniem za istotne te fragmenty, które dostarczają wiedzy o przyczynie (przyczynach) tej katastrofy. Nie dopuszczając do nieposzanowania słów DKL – a nakazującego odejść na lotnisko zapasowe dzisiaj nie mówili byśmy nic o przebiegu badań przyczyn, o pogrzebach, o transporcie wraku do Polski. Należało przestrzegać zasad bezpieczeństwa i higieny lotów (BHL) i nie dopuścić do takiej katastrofy.

Przytoczę fragmenty obszernego artykułu wybitnego konstruktora lotniczego oraz pilota Edwarda Margańskiego, którego znam osobiście. Odnosi się ten wybitny specjalista do katastrofy samolotu TU – 154M.

Co gorsze, w wielu mediach ton dyskusji o niej nadają ignoranci i ludzie złej woli. U nas o okolicznościach i wnioskach z katastrofy pisze wybitny polski konstruktor lotniczy i pilot – Edward Margański. (...)

Odpowiedzialność

Dla zweryfikowania swej wiedzy, czy też poglądów powinniśmy pytać i jak najszerszej dyskutować. O ile to możliwe, czynić to wśród ludzi kompetentnych, aby końcowe wnioski maksymalnie zracjonalizować. W tym wypadku pozwoliłem sobie na ankietę wśród naprawdę kompetentnych ludzi. Pytanie brzmiało: *Masz te wszystkie informacje, które mieli (lub powinni mieć), ci którzy podjęli próbę lądowania na lotnisku w Smoleńsku. Wiesz o pogodzie, lotnisku, samolocie, załodze, sytuacji na pokładzie. Jest kilka minut przed rozpoczęciem lądowania (a może tylko podejścia), a Ty jako ten obserwator z zewnątrz oceniasz szanse bezpiecznego lądowania. Ile im dasz? Jaki procent szans na bezpieczne lądowanie?* Nikt z ankietowanych nie dał więcej niż 50%. Średnia oscylowała w granicach 10-15%. Im bardziej kompetentny respondent, tym mniej. Żeby uzmysłowić sobie wymowę tych liczb przyjmijmy, że jest odwrotnie: to nie 10% szans, że bezpiecznie wylądujemy, lecz 10%, że się zabijemy. Oczami wyobraźni widzę tego kogoś, kto chce podjąć taką decyzję (lądować?), jak staje przed prawie setką ludzi, a może dodatkowo stosowną liczbą członków ich rodzin, czy wręcz współobywateli, i pyta: mamy 10% szans, że w tym lądowaniu się zabijemy, lecz misja, którą mamy wypełnić jest tak wielka, że może warto zaryzykować. Kto za? Już widzę ten las rąk do góry. Przypomnijmy, że nie 90%, jak uważają fachowcy, lecz jedynie marne 10%. (...) I w tym miejscu możemy zacząć esej o odpowiedzialności, a może, jak chcą niektórzy, również o misji, poświęceniu i takie tam.

Ci którzy w skali światowej przyczynili się do tego, że lotnictwo dziś jest tym czym jest, a jest m.in. najbezpieczniejszym sposobem podróżowania, jaki wymyślił człowiek, zapewne nie przewidzieli, a jeśli nawet tak, to nie pogodziliby się z myślą, że w dziesiątym roku naszego wieku podróżowanie samolotem ma być swego rodzaju *rosyjską ruletką*. **Decyzję o lądowaniu w takich warunkach, jak 10 kwietnia można by podjąć właściwie tylko w jednej sytuacji, jaką byłby brak innej możliwości, a więc puste zbiorniki paliwa i brak możliwości lądowania na innym, odpowiednim do tego lotnisku.** Jest to jednak w praktyce tylko hipotetyczna sytuacja, gdyż ci, których zasługą jest dzisiejszy stan bezpieczeństwa podróżowania maszynami latającymi, niezależnie od ich stworzenia określili warunki, w jakich muszą one być eksploatowane, aby ów wysoki poziom bezpieczeństwa uzyskać. Owe warunki są bardzo rygorystyczne i, co z moralnego punktu widzenia najważniejsze, pisane krwią. Krwia najczęściej Bogu ducha winnych osób. **Ci ludzie złożyli w ofierze swe życia i zdrowie właśnie po to, abyśmy dziś nie znaleźli się w takiej sytuacji jak oni, a więc abyśmy analizowali to, co się zdarzyło i opracowali przedsięwzięcia, których przekraczanie lub omijanie jest wręcz przestępstwem zarówno pod względem formalnym, jak i moralnym.** W przypadku katastrofy smoleńskiej owe badania i analizy trwają. Zasady, które obowiązują przy ich realizacji oraz to, że w dzisiejszej rzeczywistości w sytuacji dostępu do informacji trudno zamieść pod dywan niewygodne fakty, powodują, że można się spodziewać, iż wyniki tych badań, zawarte w ostatecznej wersji sprawozdań dwóch różnych przecież komisji badania wypadków lotniczych, będą obiektywną i dokładną historią

²⁰ 15 listopada 12:02 Edward Margański / Altair RAPORT wojsko technika obronność

katastrofy. Oczywiście w sprawozdaniu znajdują się również fakty co prawda nie mające bezpośredniego wpływu na katastrofę, lecz będące świadectwem niekompetencji, głupoty, lenistwa i braku odpowiedzialności, które w przyszłości mogłyby doprowadzić do następnego nieszczęścia.

Świat się dziwi

Zdarzenia takie, jak te spod Smoleńska, badane i analizowane są nie tylko przez nadzory lotnicze zainteresowanych krajów, lecz również przez instytucje i organizacje międzynarodowe (ktoś przecież na ich podstawie opracowuje wspomniane uprzednio zalecenia, zasady, czy przepisy). **Smutne jest to, że w międzynarodowych podręcznikach, biuletynach i informacjach polski przypadek ma szansę znaleźć się na czołowym miejscu tych, które cechują się niekompetencją, brakiem umiejętności organizacyjnych i lekceważeniem elementarnych, wręcz bezdyskusyjnych zasad, na których opiera się lotnictwo.** Podsumowując powyższe pozwolę zacytować sobie opinię jednej ze znanych dziennikarek, która w dyskusji z którymś z rozmówców sformułowała ważną myśl. Po retorycznym wprowadzeniu: *ja się co prawda na tym nie znam, ale*, pani redaktor zapytała: *Jak to jest, że w tym naszym LOT, gdzie kilkadziesiąt samolotów lata praktycznie non-stop w temacie katastrof od niepamiętnych czasów nic się nie dzieje, zaś w Siłach Powietrznych, które takich samolotów mają kilka, co rusz to jakaś katastrofa. Ja się co prawda na tym nie znam, ale...* Przy tej okazji w epoce transparentności decyzji i pewności informacji chciałbym się dowiedzieć, co się dzieje z tą sprawą Herculesa. Jakiego? A no tego, który rozbił się w Afganistanie. Tego, na który tak długo czekaliśmy. Mimo, że interesuję się sprawami lotnictwa w Polsce, jakoś w tym wypadku natknąłem się na *czarną dziurę*.

Odpowiedzialność szefa

Pisząc o katastrofie smoleńskiej, o szeroko pojętej odpowiedzialności, nie sposób uciec od kwestii nacisku na pilotów co do decyzji w sprawie lądowania. Były naciski na pilotów? W świetle znanych powszechnie faktów bezdyskusyjnie były. Dowód? W kabinie w trakcie lądowania był generał. Generał, któremu my obywatele powierzyliśmy pieczę nad naszymi Siłami Powietrznymi. I w tym wypadku nie jest ważne, czy i w jakiej formie kazał czy tylko zalecał lądować, czy współdziałał w tej samobójczej drodze do śmierci, czy nie! Ważne jest, że nie zakazał tego lądowania. Głupio piszę? A jak ocenilibyśmy, my, lub prokurator sytuację, w której prezes, dyrektor, czy tylko kierownik idzie przez halę fabryczną czy magazyn i widzi jak jego pracownik, Pan Czesio z palącym papierosem w gębie i być może pod *wpływem* przelewa sobie z bańki do bańki benzynę. Nasz prezes nie reaguje, wybucha pożar. Są straty, są poszkodowani. Jaka i czyja odpowiedzialność? **Czepiam się niniejszym Pana Generała?** Być może tak, ale usprawiedliwia mnie chyba okoliczność, że dzięki powyższemu oszczędzę innym generałom, pułkownikom, czy nawet podporucznikom naprawdę trudnego dylematu: **czy przestrzegać przede wszystkim zasad zawodowych i moralnych, czy podporządkować się rozkazom, lub tylko oczekiwaniom tego, od którego zależy kariera, lub nawet tylko jego dworu.** Tu krótka dygresja. W tych gorących dniach tuż po katastrofie czytałem sobie na przystanku autobusowym gazetę otwartą na stronie, z której wręcz krzyczał tytuł artykułu o katastrofie. Widziało go starsza pani, siedząca obok. *Panie! Jak oni mogą tak pisać o naszych lotnikach. Panie! Przecież mamy tak wspaniałych lotników, oni nie mogli zrobić coś tak głupiego, jak to piszą ci wstrętnei dziennikarze.* Niby jedna starsza Pani, ale czy nie jest to opinia, a ściślej oczekiwanie przeciętnego Polaka? Czy my polscy lotnicy choć w części spełniamy te oczekiwania? **Czy wręcz, jak twierdzą niektórzy, jesteśmy Bantustanem lotniczym**

współczesnej Europy? Gwoli ścisłości, owa według mnie tak krzywdząca nasze środowisko lotnicze opinia dotyczy głównie jednej kwestii. Kwestii organizacji lotów osób najważniejszych w państwie. Czy to tylko malkontenci się wymądrzają? Może fakt, że robimy to inaczej niż inni, świadczy raczej o naszej innowacyjności? Przerzucanie się odpowiedzialnością, kto odpowiada za fatalną organizację podróży lotniczej najważniejszych osób przez kancelarię rządu, kancelarię prezydenta, BOR, wojska lotnicze, czy 36. SPLT, nawet nie jest śmieszne. **Gdzie jest ta osoba (najlepiej) lub komórka, która ma niezbędne kompetencje merytoryczne i formalne, która odpowiada nie tylko przed prezydentem, premierem, marszałkiem, lecz również przed nami obywatelami za bezpieczeństwo i powagę tych podróży. Która powie: *Panie Prezydencie, Panie... w tych warunkach atmosferycznych i przy tym wyposażeniu lotniska docelowego nie ma możliwości wykonania tego lotu. Poczyniliśmy przygotowania, aby podróż wyglądała następująco...*** W innym przypadku mogłoby wyglądać to następująco: *Panie..., możemy polecieć na uroczystość zaprzysiężenia milego nam prezydenta zaprzyjaźnionego kraju, ale właśnie wybuchł wulkan Monika i ruch lotniczy nad środkową Europą jest zamknięty. Nasi piloci oczywiście daliby sobie z tym radę, ale powaga Pańskiego urzędu nie pozwala na łamanie ogólnie przyjętych zasad. To by był po prostu zły przykład i Pańscy koledzy z ościennych i dalszych krajów w zdecydowany sposób tak nie zrobią.* Innymi słowy, odpowiednia osoba z niezbędnym autorytetem i zapleczem (osobowym i materialnym), usytuowana w którejś z wymienionych już instytucji. Najlepiej według dobrych zagranicznych wzorców”.

Fragmenty wypowiedzi pika pil. Edmunda Klicha:” piloci Tu-154 byli bez szans²¹

„Tupolew nie miał żadnych szans na bezpieczne lądowanie w Smoleńsku. Mgła była tak gęsta, że piloci nie mogli zobaczyć ziemi - powiedział w wywiadzie dla "Rzeczpospolitej" Edmund Klich, przedstawiciel Polski akredytowany przy działającej w Rosji komisji MAK badającej katastrofę prezydenckiego samolotu pod Smoleńskiem. Jego zdaniem było 12 przyczyn katastrofy tupolewa. Wstrząsające, że było aż tyle niedoróbek, łamania zasad podczas organizacji i samego lotu - powiedział gazecie Klich. Obwinia ludzi odpowiedzialnych za wojskowe lotnictwo. Uważa, że wojsko nie przestrzega procedur i dlatego dochodzi do wypadków. Podkreśla jednak, że i Rosjanie nie są bez winy”. (...)

„Wspomniał pan, że istnieją elementy po stronie polskiej, które należałoby wyjaśnić. Co konkretnie ma pan na myśli?”

„Jak załoga była przygotowana do lotu? Czy procedury organizacji lotu z najważniejszymi osobami w państwie były przestrzegane? Pojawi się też kwestia przygotowania lotnisk zapasowych. Okazało się przecież, że jedno ze wskazanych (w Witebsku) było w dniu lotu zamknięte. Chciałbym wyjaśnienia błędów w samym przygotowaniu lotu - ktoś przecież prowadził korespondencję ze stroną rosyjską i nie była to załoga samolotu. Trzeba wyjaśnić również, co się działo na lotnisku w Warszawie - jaka była rola dowódcy Sił Powietrznych gen. Andrzeja Błasika? Chciałbym również, aby w końcu ktoś jasno odpowiedział na pytanie, dlaczego skutki katastrofy w Mirosławcu nie pozostawiły żadnych śladów w działaniach załogi Tu-154M lecącego do Smoleńska. Czy znaczy to, że wszystko, o czym mówił generał Anatol Czaban i minister Bogdan Klich, faktycznie nie miało miejsca i sprowadzało się do pozorów? Zostały one jedynie na papierze, a w rzeczywistości nic się nie zmieniło? W

²¹ Rzeczpospolita 2010. MK / PAP

Smoleńsku powtórzyła się przecież prawie taka sama katastrofa jak w Mirosławcu. Tutaj nie wystarczą słowa - muszą się pojawić decyzje i czyny”.

Przytaczam opinię Tomasza Hypkiego, "Polska wystawia się na pośmiewisko. Bronimy przegranej sprawy"²² (...) „**My, jako Polska, wystawiamy się na pośmiewisko próbując bronić przegranej sprawy - uważa Tomasz Hypki, prezes Agencji Lotniczej Altair, ekspert ds. lotnictwa. Według niego, próba zrzucania winy na Rosjan nie zmieni faktu, że polska strona ma w sprawie katastrofy w Smoleńsku najwięcej na sumieniu. Wskazuje przy tym, że zapisy rozmów w wieży kontroli lotów niewiele wniosą do śledztwa. A MON i minister Bogdan Klich dla propagandy są w stanie zaryzykować i publiczne pieniądze, i bezpieczeństwo ludzi**”.

Konkluzja

Czy należy uznać za najbardziej znaczące w tej całej sprawie zdanie dowódcy załogi skierowane do dyrektora Mariusza Kazany: „proszę przekazać prezydentowi, że nie damy rady, jest mgła, zaciąga, nie możemy także krążyć ze względu na zużycie paliwa?” Gdybym ja jako DKL miał dyżur na lotnisku Siewiernyj to przekazałbym załodze takie same informacje jak rosyjski DKL. To były wystarczające dane aby odejść na lotnisko zapasowe. W Polsce stracił przytomność kierowca autobusu. Kobiety pasażerki bez prawa jazdy doskoczyły do kierownicy i uratowały wszystkich pasażerów od katastrofy. Stawiam pytanie czy nie byłoby dobrze, gdyby któryś z kompetentnych w sprawach lotnictwa pasażerów nie zapytał pilotów o decyzję dyżurnego kierownika lotniska i podał swoją decyzję na odejście na lotnisko zapasowe?

Bibliografia

Deresz Paweł dla Faktu w internecie 4.12.2012r. Mąż jednej z ofiar tej katastrofy.
Gądek Jacek 08:16 / Onet.pl 18.01.2011r.
IAR 10:05, 24.11.2008.
Informacja po posiedzeniu komisji sejmowej. Onet. pl, 2011.
Internet Onet. pl, 1. styczeń 2013r.
Kubacki L., Antologia pilotów wojskowych poległych w latach 1945-2000, Radom 2001.
ISBN 83 916011 0 2.
Łukaszewicz P., (red.), Szkoła Szybowcowa Rządowo 1936 – 1952, Poznań 2008.
Margański Edward 15 listopada 12:02 / Altair RAPORT wojsko technika obronność
Na stronach internetowych Tvn24.pl. Autor: K Le Źródła: PAP.
PAŃSTWO i PRAWO 4/2011, s. 5 – 15, Warszawa.
PAP 22:44, 23.11.2008.
Program „Kropka nad i”, TVN 2012.
RMF FM | aktualizacja 2013-02-09 (10:46).
Rp.pl, WP.PL, PAP | aktualizacja 2013-02-13 (20:29).
Rzeczpospolita 2010. MK / PAP
TVN Warszawa.pl, IAR aktualizacja 2013-02-09 (11:22).

²² 08:16 Jacek Gądek / Onet.pl 18.01.2011r.

Tyrała P., Europejskie i globalne czynniki bezpieczeństwa Polski. W: Miłek M., Wilk – Jakubowski G., Brzoza S., Wschód i Zachód w wymiarze globalnym. Doświadczenia z przeszłości a perspektywy na przyszłość, Kielce 2012, s. 42. ISBN 978 83 61791 249.

Tyrała P., Kształcenie lotnicze, Wyd. JERSTAN Dęblin – Kraków 1995. ISBN 83 86541 02 4.

Tyrała P., Nauki o bezpieczeństwie. Treści specjalistyczne w edukacji dla bezpieczeństwa. Wyd. AMELIA Rzeszów 2013, s. 22 – 32. ISBN 878 83 63359 96 6.

Tyrała P., Tradycje lotnicze Ligoty Dolnej. Moja lotnicza przygoda od modelarstwa do samolotu CSS – 13. Wyd. AMELIA Rzeszów 2012, s. 9 – 10. ISBN 978 83 63359 16 4.

Wywiad z doktorem Maciejem Laskiem, przeprowadzony przez dziennikarzy: Agnieszkę Kublik i Romana Imielskiego w dniu 2.11.2012. Internet. Serwis Wirtualna Polska.