

Eksperci niech mówią o faktach

Nasz Dziennik, 2012-04-20



Z gen. bryg. rez. Janem Baranieckim, zastępcą dowódcy Wojsk Lotniczych Obrony Powietrznej w latach 1997-2000, mającym doświadczenie w badaniu przyczyn katastrof lotniczych, rozmawia Marcin Austyn.

W rozmowie z "Gazetą Wyborczą" Maciej Lasek, zastępca przewodniczącego podkomisji lotniczej w komisji Jerzego Millera twierdzi, że przyczyną katastrofy Tu-154M było "zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania, przy nadmiernej prędkości

opadania, w warunkach uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg". To ustalenie jest pełne i wyjaśnia wszystko na temat katastrofy?

- A czy wyjaśnione zostały przyczyny zmiany kursu samolotu i trajektorii lotu? Przecież samolot nie leciał po kursie i ścieżce, jak zapewniała wieża. Z czego to wynikało? To był efekt braku umiejętności pilotów? A może zawinił sprzęt nawigacyjny? A może jeszcze jakieś inne czynniki? Tego komisja ministra Jerzego Millera nie wyjaśniła. Opisujemy efekt, ale nie znamy jego przyczyn i w tym tkwi problem. Tak naprawdę nie wiemy też, z czego wynikała nadmierna prędkość opadania. Niby tłumaczone było to spóźnionym wejściem na ścieżkę schodzenia. Tyle że dziś wiemy także, że załoga była świadoma tego, co się dzieje, współpracowała, a rosyjscy kontrolerzy mieli nakazać zejście nie do 100, ale do 50 metrów. O tym mówili piloci samolotu Jak-40, który wcześniej wylądował na Siewiernym. Tych liczb wypowiedzianych w języku rosyjskim nie można pomylić, podobnie jak w języku polskim. Można źle rozróżnić liczby 70, 60, 50, ale nie 50 i 100. Dlaczego komisja milczy na ten temat? Przecież jej eksperci mieli do dyspozycji odpowiedni materiał i mogli go dokładnie odsłuchać.

Zgodzi się Pan z oceną, że porównanie wszystkich ekspertyz fonoskopijnych wskazuje, iż są one komplementarne, a nie sprzeczne?

- Jeśliby spojrzeć na tę sprawę w taki sposób, że opracowania wychodzą z tego samego źródła, to takie stwierdzenie można by uznać za słuszne. Faktem jest, że różnice w odczytach są, ale nie czuję się odpowiednią osobą do ferowania ocen w tym zakresie. Owszem, mam całą dokumentację, także tę sporządzoną przez MAK w języku rosyjskim, ale nie udało mi się przez nią przebrnąć, bo dla mnie było to mataczenie. Dlatego też czekam na wyniki prac zespołu biegłych powołanych przez wojskową prokuraturę, kierowanego przez najbardziej doświadczonego w Polsce badacza katastrof lotniczych dr. inż. Antoniego Milkiewicza. Jestem przekonany, że będzie to pierwszy niezależny raport, który ze spokojem przeczytam od deski do deski.

Lasek podtrzymuje, że przed katastrofą do kabiny załogi wchodziły osoby postronne w randze generałów. Twierdzi też, że krakowscy eksperci nie stwierdzili, iż zarejestrowany głos nie należy do dowódcy Sił Powietrznych, a jedynie go nie rozpoznali. Mówimy więc o ustaleniach czy domysłach?

- To wszystko, co mówi się o obecności generałów w kokpicie, to tylko domysły. I to koreluje z ogólną tendencją co do sposobu informowania o katastrofie. Wiemy chociażby o SMS-ach do polityków PO, pouczających ich, jak należy wypowiadać się w sprawie katastrofy: że to wina naciskanych pilotów, a pozostaje tylko ustalić, kto ich do tego lądowania zmusił. Ta opinia rozprzestrzeniana przez większość mediów, podtrzymana przez MAK niestety nadal funkcjonuje. Wiele osób nie śledzi dokładnie tego, co się dzieje wokół badania katastrofy, a zwolennicy PO bezkrytycznie przyjmują pewne tezy. Dlatego szczególnie eksperci powinni mówić wyłącznie o bezsprzecznych ustaleniach.

Szef PKBWL zauważa, że ekspertyzy fonoskopijne wskazują, iż po meldunku o przygotowaniu pokładu do lądowania zostały zarejestrowane głosy osób postronnych w kokpicie lub jego bezpośredniej bliskości, że ktoś, kto był blisko kabiny, rozmawiał lub usiłował rozmawiać np. przez telefon...

- Tym bardziej wysnuwanie z tych informacji wniosków o obecności generałów w kokpicie jest nieuprawnione. Należy pamiętać, że w badaniu katastrof lotniczych w pierwszej kolejności nie bierze się pod uwagę głosów dobiegających gdzieś z pobliza kabiny pilotów, ale analizuje się

korespondencję z wieżą, kierownikiem lotów, z osobami, które mają wpływ na lot. To te kwestie są decydujące i one są badane w pierwszej kolejności. Głosy z kabiny rozpatruje się w końcowej fazie badań. A tu - i przyznaje to Edmund Klich - były naciski ze strony rządu, by opublikować stenogramy z rozmów w kabinie. Już wtedy miałem przecucie, że dojdzie tu do manipulacji. I co się okazało? A to nie rozpoznano części głosów, a to nie odczytano dokładnie treści... Pamiętamy, ile nieprawdziwych słów przytaczano. Oczywiście nie wykluczam, że w czasie lotu ktoś z generalicji był w kokpicie, ale zasada jest taka, że pod koniec lotu w kabinie ma być spokój. I wiem, że ci, którzy zginęli, zawsze tej zasady przestrzegali.

Lasek twierdzi, że nikt nie wywierał presji bezpośredniej na pilotów, ale istniała presja pośrednia. Mówi też, że nie można jej łączyć z obecnością w kabinie konkretnej osoby postronnej. Skoro nikt nie naciskał, a obecność osób postronnych nie miała znaczenia, to po co cała ta awantura o generałów w kokpicie?

- Załoga leciała zgodnie z planem: miała podejść do 100 m, zobaczyć, jak przedstawia się sytuacja nad lotniskiem, i w razie braku możliwości lądowania odejść. Tymczasem komisja zamiast pokazać konkretne ustalenia na temat tego, co stało się w końcowej fazie lotu, jakie były przyczyny takiego, a nie innego zachowania maszyny, mydli nam oczy informacjami o naciskach, które - jak się okazuje - nie miały większego znaczenia. Tak tworzy się medialną dyskusję na temat obecności generałów w kokpicie. Równocześnie nie wyjaśnia się np. roli rosyjskiego samolotu Il-76, który w tym samym czasie latał nad Smoleńskiem. I to nie tylko kwestia tego, że takie loty powinny być wtedy zabronione, ale też tego, co Rosjanie tam robili. Albo bagatelizuje się fakt, że nie odnaleziono jednego z rejestratorów i przechodzi się z tym do porządku dziennego. Tego rejestratora należało szukać do skutku. Wydaje się to szczególnie ważne dziś, w sytuacji gdy pojawiają się poważne głosy o zarejestrowaniu wstrząsów na pokładzie Tu-154M. Z tej perspektywy patrząc, zbadanie tej skrzynki jest istotne. Bo jaką mamy pewność, że w jej miejscu nie umieszczono zupełnie innego "urządzenia"? Oczywiście wygodniej jest całkowicie pomijać tezę o możliwości przeprowadzenia zamachu z uwagi na brak przesłanek i sprowadzać problem do poziomu oszołomstwa. Tyle że bez dokładnych badań, bez skompletowania wszystkich części samolotu, bez odpowiednich analiz niczego poza błędem załogi ustalić nie można.

Dziękuję za rozmowę.