

# Katastrofa Smoleńska

## Fakty Pytania Odpowiedzi

dla każdego  
obywatela

### Podsumowanie

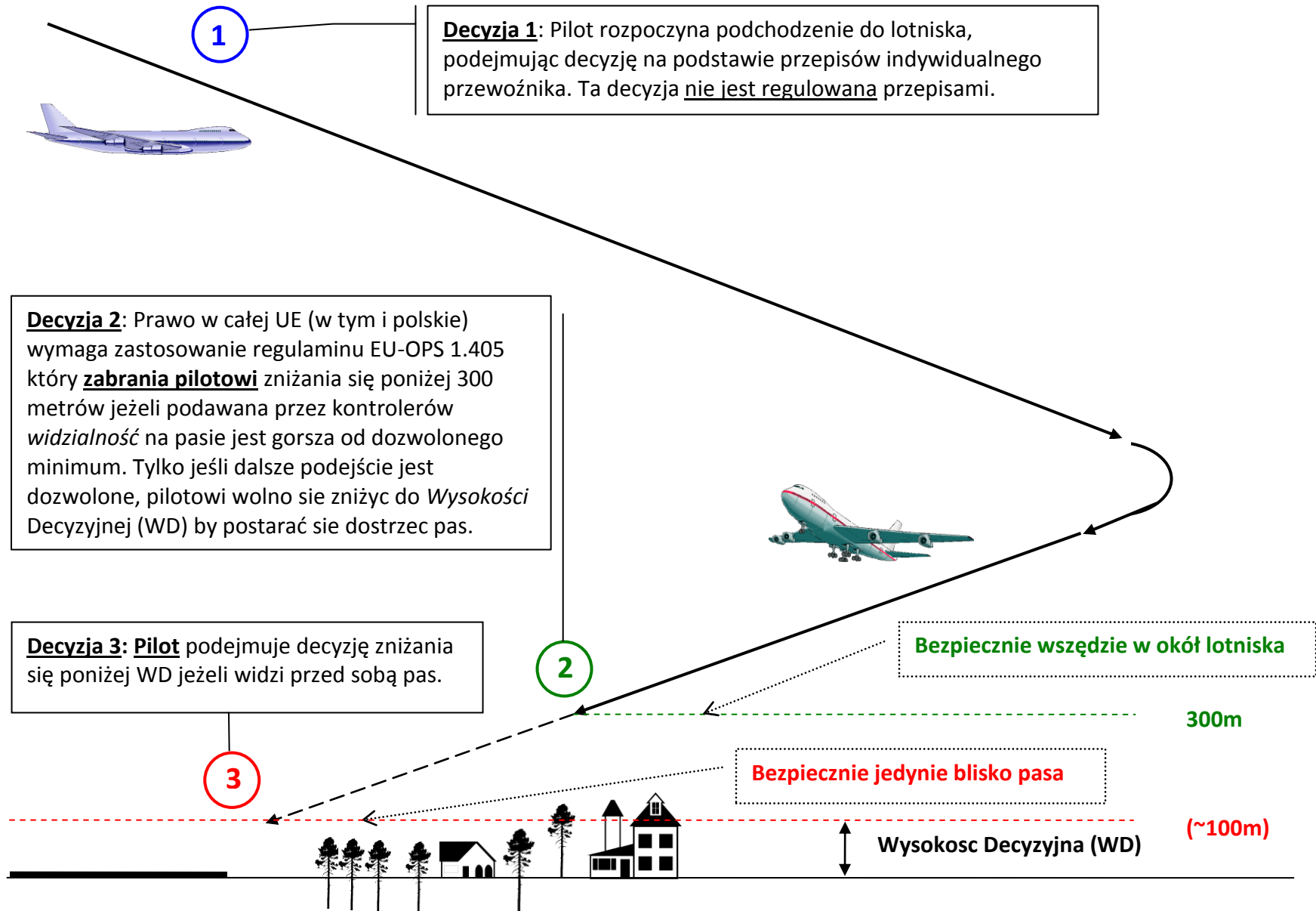
*Według prawnych cywilnych przepisów europejskich oraz polskich, Tupolew nie miał prawa zniżyć się do 100 metrów:*

*„...pilot lecący podejmuje decyzję o kontynuowaniu bądź przerwaniu podejścia przed obniżeniem się poniżej wysokości **1 000 stóp...**” (= 300 metrów)*

Jan Chmielewski  
Listopad 2012

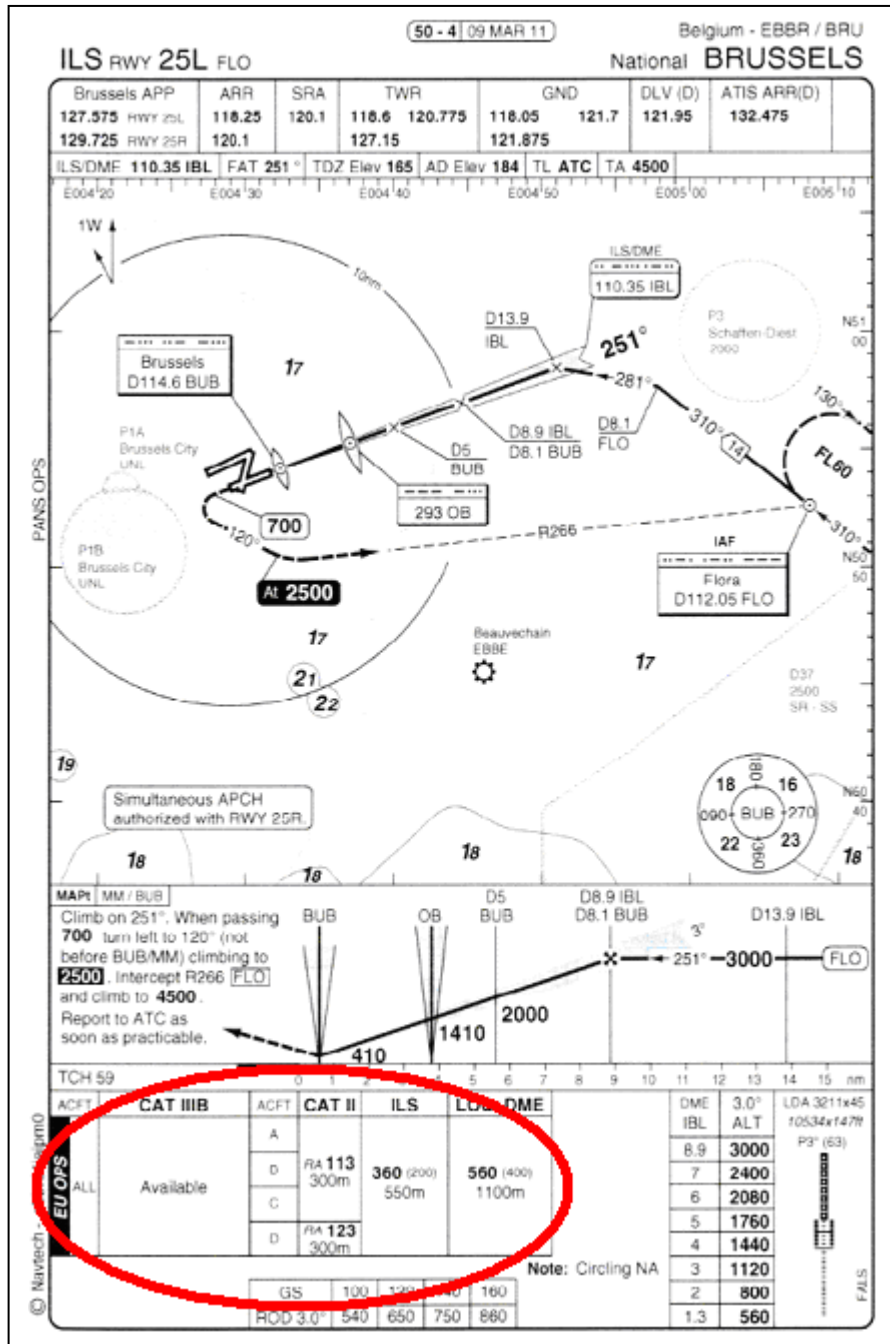
© 2012-2016 Jan Chmielewski, wszelkie prawa zastrzeżone.

# Decyzje o podchodzeniu i lądowaniu

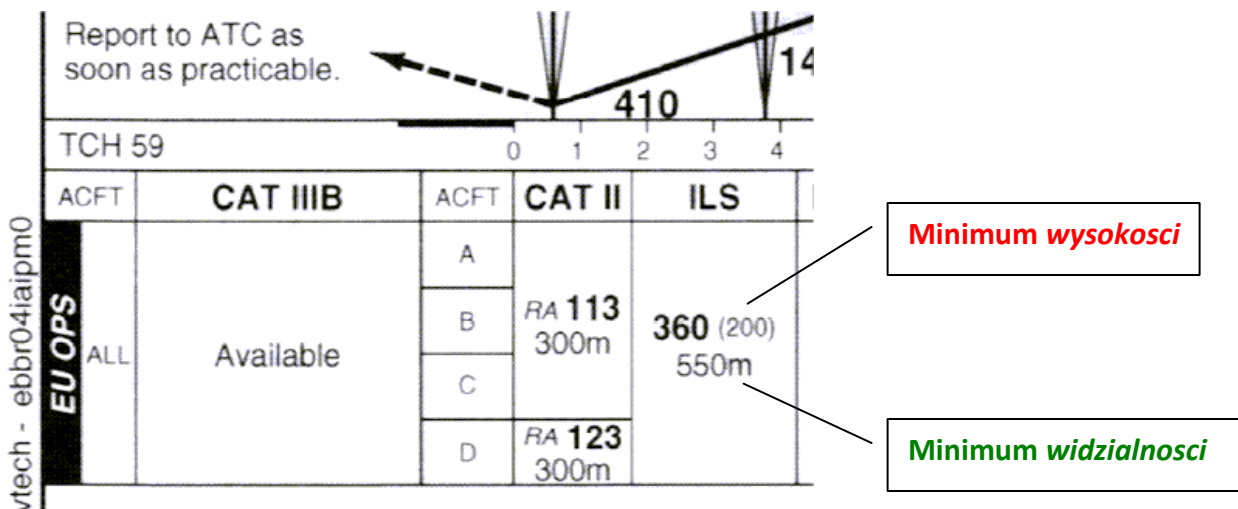


# Limity dotyczące podchodzenia i lądowania

Instrukcje do podchodzenia i lądowania na każdym pasie dostosowanym do „lądowania na instrumentach” zawsze zawierają **dw**a limity (minima): **Minimum Wysokości** oraz **Minimum Widzialności**.



(nie do celów nawigacyjnych)



Kazdy z tych dwóch parametrów jest stosowany w innym miejscu i w innym czasie!

**Minimum widzialności** jest stosowany najpierw - przy decyzji (2), na wysokości, która jest bezpieczna nawet gdy pozycja samolotu jest niepewna: **nigdy niżej niż 1000 stóp (300 metrów) nad poziomem lotniska** (regulamin prawny EU-OPS 1.405: „Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia”). Jeżeli podawana przez kontrolerów widzialność jest dostateczna, pilot może kontynuować podejście. Jeśli nie, to może robić cokolwiek (czekać, próbować inny pas itp.) *pod warunkiem, że utrzyma się przynajmniej 300 metrów nad płytą lotniska.*

W powyższym przykładzie, jeśli podejście jest wykonywane za pomocą systemu ILS, pilotowi wolno jest kontynuować podejście poniżej 300 m wysokości tylko jeżeli podawana widzialność na pasie jest równa albo większa niż 550 metrów.

***W streszczeniu: pilotowi wolno jest się zniżyć poniżej 300 metrów pod ścisłym warunkiem, że podana mu widzialność na pasie jest dostateczna.***

**Minimum wysokości** jest stosowany przy decyzji (3), a więc poźniej i niżej niż minimum widzialności. Minimum Wysokości to jest właśnie ta **Wysokość Decyzyjna** do której pilot się zniża - ale w ściśle kontrolowanym umiejscowieniu samolotu nad progiem pasa, skąd jest szansa zobaczyć światła prowadzące. W momencie znalezienia się na Wysokości Decyzyjnej, jeśli pas nie jest widoczny, pilot ma obowiązek natychmiast wznieść się ponownie na bezpieczną wysokość (wykonać „Odejście”).

W powyższym przykładzie, Wysokość Decyzyjna wynosi 200 stóp nad pasem (albo 360 stóp nad poziomem morza).

***W streszczeniu: w tym przykładzie, pilotowi wolno jest się zniżyć poniżej 200 stóp (ok 75 metrów) pod warunkiem, że widzi pas.***

# Pytania i odpowiedzi

***Dlaczego stosuje się dwa odrębne miejsca i wysokości, na których podejmowana jest „decyzja”: (2) oraz (3)?***

Dlatego, że nie ma sensu zniżania się do ostatecznej „Wysokości Decyzyjnej”, jeżeli widzialność jest taka zła, że i tak pasa się nie ma szansy zobaczyć. Jest to prośenie o klęskę bo ta wysokość nie gwarantuje uniknięcia zderzenia jeśli samolot choć trochę odchyli się od właściwej ścieżki. Wysokość Decyzyjna jest często niższa niż pobliskie budynki czy wzgórza. Najmniejszy błąd w nawigacji może łatwo się stać śmiertelnym. W niektórych wypadkach Wysokość Decyzyjna wynosi zero stóp (ślepe lądowanie) – jest to ewidentne, że latanie na takiej wysokości „szukając pasa” jest samobójcze. Właśnie żeby takim niebezpiecznym pokusom wyraźnie zapobiec, „szukanie pasa” jest **prawie zabronione** w UE (w tym i w Polsce) przy widzialności gorszej od zalecanej.

***Na jakiej podstawie decyzja nr (2) jest wymagana przez prawo polskie?***

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz.U.04.262.2609). Kopie można znaleźć na portalu Internetowym Polskiego Rządu (linki się czasem zmieniają):

[http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/akty\\_prawne/transport\\_lotniczy/rozporzadzenia/rozp\\_bezp\\_eksploat\\_stat\\_powietrz/px\\_ust1\\_2.pdf](http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/akty_prawne/transport_lotniczy/rozporzadzenia/rozp_bezp_eksploat_stat_powietrz/px_ust1_2.pdf).

Patrz na stronę 4.

***Jaka jest dokładna treść tego regulaminu EU-OPS 1.405?***

Można ją znaleźć m.in. na portalu Internetowym Unii Europejskiej pod adresem:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:254:0001:0238:PL:PDF>

Angielskojęzyczną wersję można znaleźć pod adresem:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:254:0001:0238:EN:PDF>

Patrz na stronę 46.

**Oto istotne urywki:**

*Dowódca lub pilot lecący ... nie będzie kontynuował podejścia poza marker zewnętrzny lub pozycję równoważną, jeśli podawana wartość RVR lub widzialność są niższe od obowiązujących minimumów...*

*... dowódca lub pilot lecący podejmuje decyzję o kontynuowaniu bądź przerwaniu podejścia przed obniżeniem się poniżej wysokości 1 000 stóp powyżej lotniska...*

***To są bardzo techniczne sprawy. Jak ja mogę potwierdzić czy ten regulamin jest prawdziwy oraz istotny?***

Sprawdź powyższe dokumenty oraz zapytaj osobę znającą się na zawodowym lotnictwie.

### ***Czy ten regulamin jest prawomocny zawsze i wszędzie?***

Wszystkie samoloty latające w Unii Europejskiej oraz wszyscy unijni przewoźnicy muszą, według prawa, go zawsze stosować.

Regulamin ten wywodzi się z wytycznych Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), specjalnej agencji Narodów Zjednoczonych - można je znaleźć w dokumencie ICAO Annex 6 Part 1 Article 4.4.1.2.

### ***Czy polecenia kontrolerów ruchu powietrznego mają większą wagę niż te przepisy?***

Nie. Te przepisy jednoznacznie dotyczą wyłącznie pilotów i żaden kontroler nie ma prawa ich „przebić”.

### ***To jaką rolę mają kontrolerzy ruchu powietrznego?***

Dokładnie taką jaką ich nazwa sugeruje: oni kontrolują ruch powietrzny a nie kontrolują samolotów. Dodatkowo kontrolerzy informują (na przykład na temat pogody). Na tym się kończy ich rola.

### ***Co się stało w Smoleńsku 10-go kwietnia?***

- Piloci podjęli decyzję nr **(1)** – nie była to najlepsza decyzja, ale dozwolona.
- Piloci nie podjęli w ogóle decyzji nr **(2)**, pomijając ją całkowicie.
- Piloci próbowali wykonać manewr na skutek decyzji nr **(3)** ale było za późno: stało się to, co decyzja nr **(2)** ma na celu zapobiec: znalezienie się na Wysokości Decyzyjnej z nikłą szansą ujrzenia pasa i z błędem nawigacyjnym, którego można było się spodziewać przy tej precyzji podchodzenia.

### ***Dlaczego piloci nie zastosowali decyzji nr (2)?***

Bo latali według wojskowego regulaminu RL-2006, który, według „Raportu Millera”, w tych sprawach (decyzje o kontynuowaniu podejścia i lądowania) zawiera instrukcje, które „budzą wątpliwości interpretacyjne” oraz nie są „jednoznaczne” (str. 98 i 99).

Warto dodać, że sam RL-2006 nakazuje, by lotnictwo wojskowe stosowało przepisy cywilne, w zakresie nie ujętym przez RL-2006 (§ 1 ust 4). W tymże dokumencie, stosowny paragraf (§ 19 ust 23 p 5) nie precyzuje definicji "warunków lotu" na podstawie których się podejmuje decyzje o podejściu - z czego wynika, że należy stosować przepis cywilny EU-OPS 1.405.

### ***Czy nie jest tak, że wojskowi kontrolerzy całkowicie panują nad manewrami pilotów?***

Może w danym wojsku tak, ale na pewno (od rozwiązania Paktu Warszawskiego) rosyjscy wojskowi kontrolerzy nie mają władzy nad żadnymi polskimi pilotami.

***Czy wojskowe samoloty w ogóle muszą przestrzegać ten regulamin (EU-OPS 1.405)?***

Jak lecą na wojne, to nie – ale jak przewożą ludzi w warunkach pokojowych: niech czytelnik sam osądzi.

***Czy piloci 36-go Specjalnego Pułku Transportu Lotniczego byli zaznajomieni z regulaminem EU-OPS 1.405 (a więc prawem polskim i europejskim)?***

Musieli być zaznajomieni, bo latali na lotniska Unii Europejskiej, w tym do Warszawy, gdzie łamanie tych przepisów równa się z łamaniem prawa. Musieli korzystać z instrukcji do lądowania podobnych do tej przedstawionej powyżej.

***Czy gdyby piloci trzymali się prawomocnych cywilnych przepisów polskich (w tym EU-OPS 1.405) byłaby jakakolwiek możliwość by doszło do tej katastrofy?***

To jest pytanie, które każdy czytelnik powinien sobie zadać oraz na nie samodzielnie odpowiedzieć.

***Dlaczego ani raport „MAK-u” ani raport „Millera” nie wymieniają EU-OPS 1.405?***

Niech autorzy tych raportów odpowiedzą na to pytanie.

***Skoro żadne raporty, książki ani prasa nie pisały o tym regulaminie, może on nie jest naprawdę stosowany ani istotny?***

Każda załoga każdego samolotu rejsowego jest zaopatrzona w instrukcje do lądowania podobne do powyższej w której (w Europie) jest ta sekcja na temat EU-OPS (albo odpowiednik PANS-OPS lub JAR-OPS).



Piloci mają bezpośredni dostęp do instrukcji która m.in. zawiera limity dotyczące podejścia



Typowy kokpit samolotu liniowego z widocznymi kartkami z instrukcjami do lądowania



Stanowiska pilotów w polskim Tupolewie 154M.  
Na kolumnach sterowania widać uchwyty dla kart z instrukcjami do lądowania które normanline zawierają limity dotyczące EU OPS 1.405



### ***Jak to się wiąże z „teoriami spiskowymi”?***

Teorie spiskowe mają dwa główne źródła oraz „paliwa”:

- Wiara (ze względu na przekonania) że to musiał być atak wroga wewnętrznego lub zewnętrznego
- Stwierdzenie, że to co się wydarzyło jest pozornie „niewytłumaczalne” lub przynajmniej „niewytłumaczone”

W pierwszym przypadku jest bardzo trudno przedstawić jakiegokolwiek argumenty. W drugim przypadku - podane tu fakty (które każdy jest w stanie zrozumieć i które można łatwo i niezależnie potwierdzić) pokazują, że ta katastrofa jest w najbardziej klasyczny i elementarny sposób wytłumaczalna.

### ***To dlaczego możliwość zamachu jest brana pod uwagę przez tak dużą ilość Polaków?***

Między innymi dlatego, że ani organy odpowiadające za sprawdzenie przyczyn katastrofy, ani media nie wzięły pod uwagę zawartych tu, łatwych do zbadania, faktów i nie przedstawiły ich opinii publicznej.

### ***Czy można wykluczyć zamach?***

Oczywiście, że nie można i nie należy wykluczyć zamachu – ale ze względu na to, że wszystkie dowody wskazują na elementarny wypadek, taki na którego zapobieganie istnieje jasne i czytelne prawo – by udowodnić zamach trzeba między innymi wytłumaczyć w jaki sposób istniejące dowody na wypadek są nieprawdziwe.

### ***Skąd możemy być pewni, że piloci naprawdę nie zastosowali tym razem decyzji (2)?***

***Może zostali wprowadzeni w błąd przez kontrolerów i tą decyzję podjęli prawidłowo, ale została podana im fałszywa informacja na temat widzialności?***

Istnieje kilka niezależnych źródeł, w tym i żyjący polscy świadkowie, że piloci wiedzieli, że widzialność na pasie wynosiła 400 metrów (a minimum wymagane było 1200). Ta sama informacja została im przekazana cztery razy, w tym i przez Polaków.

***Przecież „naukowcy udowodnili”, że były wybuchy, że odkryto materiały wybuchowe, że skrzydło przecięłoby drzewo? Przecież jest cała masa „dowodów przypadkowych” wskazujących na niekompetencję, ukrywanie faktów itd.?***

Rzeczywistych dowodów na te zarzuty dotychczas brak, ale polemika nad tym nie jest celem tego dokumentu. Pomijając wszystkie inne aspekty, cała dyskusja na powyższe tematy kręci się wokół przekonania, że "Tupolew miał pełne prawo znaleźć się na wysokości 100 metrów". Przede wszystkim należy jasno i wyraźnie powiedzieć: **Tupolew nie miał prawa się znaleźć na wysokości 100 metrów, miał prawo znaleźć się na wysokości 300 metrów**. Należy też wtedy przyjąć wszystkie konsekwencje tego stwierdzenia – oszczędzi to nam wiele bezsensownych sporów, ale przede wszystkim przedstawi krewnym zmarłych i całemu społeczeństwu prawdziwie rzetelne wytłumaczenie nieszczęsnego toku wydarzeń tej tragedii.

Z takiej pozycji, będziemy mieli, jako Polacy, nadzieję na wyjście z obecnej spirali.