

# Uwagi do „Raportu Millera”

## Jan Chmielewski

### 31/07/2011

#### Wnioski

- Raport zawiera bardzo wiele istotnych informacji oraz trafnych wniosków
- Prawie całkowicie jednak omija najważniejszą, a więc rzeczywistą przyczynę katastrofy
- Przez to dodaje amunicji tym, którzy doszukują się innego wytłumaczenia

#### Specyficznie

- Z informacji podanych w Raporcie wnioskuję, że przyczyną katastrofy było nieprzestrzeganie regulaminu znanego jako „**Approach Ban**” („Zakaz Podchodzenia”), który jest powszechnie stosowany w lotnictwie cywilnym i jest prawomocnym regulaminem w całej Unii Europejskiej
- Celem i efektem tego regulaminu jest dokładnie: zapobieganie katastrofom takim jaka się zdażyła w Somoleńsku 10 kwietnia 2010r (CFIT: Controlled Flight into Terrain)
- Regulamin ten, w sytuacji jaka istniała tego dnia, jednoznacznie pilotowi zabrania kontynuacji podejścia poniżej 1000 stóp (300 metrow) nad poziomem lotniska

**Podstawa prawna „Approach Ban”:** Przepis zawarty w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. stanowiący europejskie prawo: **EU-OPS 1.405** („Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia”) stanowiący również część Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Dz.U.04.262.2609 z dnia 5 listopada 2004 r.

Ustęp (a) tego artykułu mówi, że dowódca samolotu, *„nie będzie kontynuował podejścia poza marker zewnętrzny lub pozycję równoważną, jeśli podawana wartość RVR (= Runway Visual Range, czyli widoczność na pasie) lub widzialność są niższe od obowiązujących minimów”*.

#### Argumentacja

Jak jest opisane w Raporcie Millera, polskie lotnictwo wojskowe ma własny regulamin (RL-2006). Zawiera on zupełnie odmienne przepisy w tej sprawie, skomentowane w tymże Raporcie jako przepisy które „budzą wątpliwości interpretacyjne” oraz nie są „jednoznaczne” (strona 98 i 99):

§ 23 ust. 17 „Ostateczną decyzję o lądowaniu podejmuje pilot najpóźniej na wysokości określonej w ust. 16, [wysokość decyzyjna – autor] po wykonaniu podejścia do lądowania niezależnie od uzyskanych wcześniej informacji o WA [warunkach atmosferycznych – autor] do lądowania”.

oraz (sprzeczne, w § 48):

„...Gdy w czasie lotu statek powietrzny znajdzie się w strefie niebezpiecznych zjawisk pogody, w których warunki atmosferyczne są na tyle trudne, że dalszy w nich lot ze względu na bezpieczeństwo jest niemożliwy, należy przerwać wykonywanie zadania i w zależności od sytuacji wyjść ze strefy zagrożenia lub lądować na lotnisku własnym albo zapasowym (na śmigłowcach w terenie).”

Koncepcja „Approach Ban” zakłada, że wszelkiego rodzaju „kontrolne podejścia” do DH/MDH (wysokości decyzyjnej/minimalnej wysokości zniżania) w warunkach, kiedy aktualna widoczność jest poniżej minimum, są w swej naturze (i przez wieloletnie doświadczenie potwierdzone jako) bardzo niebezpieczne i powinny być jasno i specyficznie zabronione przez jednoznaczny i prosty regulamin. (Stwierdzenia na stronach 99 oraz 224 Raportu Millera są z tym założeniem nie zgodne).

Ta zasada, wymyślona przez Anglików, ale zaadoptowana przez JAA (Joint Aviation Authority) dla lotów i lotnisk cywilnych *i transportowo-wojskowych*, wtedy kiedy przepisy lotnicze w Unii zostały ujednolicone, ma za cel zapobieganie wypadkom nawet przy popełnieniu wielorakich błędów przez pilotów czy kontrolerów lub przy usterkach sprzętu.

Jest to regulamin prawnie wiążący dla wszystkich operatorów komercyjnych unijnych na całym świecie oraz dla wszystkich samolotów lądujących na terenie Unii, w tym i – na przykład – lotów z polskimi VIP-ami do Brukseli itp. więc także wiążący dla przynajmniej niektórych lotów 36 SPTL.

Koncepcja „kontrolnego podejścia”, wnosząc z wielorakich wzmianek w rozmowach kontrolerów w Smoleńsku, zapewne pochodzi z rosyjskiego lotnictwa (chyba wojskowego).

Tak więc przyczyna katastrofy jest bardzo prosta i tylko jedna:

#### **Brak zastosowania EU-OPS 1.405 przez 36 SPTL lub jego personel.**

W przypadku lotu 101 do Smoleńska, ponieważ dowódca został poinformowany, że widzialność wynosiła 400 metrów (Stenogram 6:14:15, 6:24:22, 6:24:40 oraz 6:24:52) a więc poniżej obowiązującej minimalnej widzialności na drodze startowej: 1200 metrów (Raport Millera, str. 35, roz. 1.6.6), przepis ten zabraniał załodze kontynuowania podchodzenia poza „*marker zewnętrzny lub pozycje równoważną*”. Skoro w Smoleńsku nie ma markera zewnętrznego, pozycja równoważna jest definiowana w ustępie (d) jako 1000 stóp (ok. 300 m) powyżej lotniska.

Gdyby ta jedna, powszechnie stosowana i wymagana prawnie w Europie zasada, była zastosowana, to na 100% do katastrofy by nie doszło nawet ze wszystkimi błędami i niedociągnięciami wymienionymi w Raporcie Millera. Wyeliminowanie ktoregokolwiek z tych innych błędów wymienionych w Raporcie [n.p. użycie odpowiedniego wysokościomierza, odejście nie w automacie, zawołanie „nie na kursie” przez kontrolerów, lepsze wyszkolenie itd. itd.] może zapobiegło by katastrofie, natomiast zastosowanie tego regulaminu by to zrobiło na pewno.

„Approach Ban” został wymyślony *właśnie dlatego*, że piloci mają tendencję popełniać te wszystkie błędy w sytuacji najbardziej stresującej (i niebezpiecznej) jaką jest obecność na wysokości decyzyjnej bez widoczności pasa. Dzięki zastosowaniu „Approach Ban” takie statystycznie bardzo ryzykowne sytuacje się już prawie nigdy nie zdarzają. Wśród tych które się zdarzają, 9-ciu z 10-ciu się udaje. Niestety nasi bohaterzy mieli nieszczęście należeć do wyjątku.

W Wielkiej Brytanii, złamanie „Approach Ban” ponosi za sobą obowiązkowy raport do władz.

Tych, którzy by polemizowali z powyższym, należy zapytać: jakie, według nich, jest dokładne znaczenie i zastosowanie „limitu widoczności”? Zastosowanie tego limitu w czasie lotu w kontekście innym niż „Approach Ban” jest kompletnie bez znaczenia albo totalnie nielogiczne.

Należy też zauważyć, że „Approach Ban” dotyczy wyłącznie dowódcy samolotu a nie kontrolerów ruchu powietrznego.

Na stronie 94 Raportu Millera jest cytata z RL-2006 (§ 1 ust 4):

„Personel lotnictwa wojskowego RP obowiązany jest stosować przepisy ruchu lotniczego określone w dokumentach wydanych przez władze lotnictwa cywilnego,…”

Przypominam, że EU-OPS 1 jest obowiązującym prawem cywilnego lotnictwa w UE od 2008r.

### Wnioski

- Raport Millera (str. 322) wymienia EU-OPS 1 jako dobry wzór do polecanych zmian w przepisach - ale ze względu na jego kluczowe znaczenie dla tego wypadku, jest to zadziwiające, że paragraf 1.405 nie został w ogóle wymieniony (nawet jako rekomendacja)
- Wśród ludzi istnieje wrażenie, że „na zdrowy rozsądek” to podejście nigdy nie powinno być mieć miejsca. Powyższy regulamin jest ucieleśnieniem tego „zdrowego rozsądku”. Żaden pilot nie może się czuć pod presją, żeby go złamać.
- Wiadomo, że Wojsko będzie miało swoje przepisy - ale chyba jest logiczne, że przepisy dla najważniejszych osób w państwie powinny być przynajmniej równie jeśli nie bardziej bezpieczne niż te dla zwykłych pasażerów (a nie mniej bezpieczne, jak jest obecnie). Jest to ekwiwalent tego, gdyby Prezydent zginął w wypadku samochodowym bo nie miał zapiętych pasów – ale „u nas w wojsku nie ma obowiązku zapinania pasów”. No dobrze, ale wszędzie indziej jest i dlaczego wojsko nie zapewnia tego samego poziomu bezpieczeństwa Prezydentowi?
- W mojej opinii, i w opinii wielu ludzi czytających Raport Millera, piloci wykazali się wyjątkowo wysokim poziomem umiejętności biorąc pod uwagę wszystkie warunki jakie panowały, pomimo braków w szkoleniu, doświadczeniu czy nawet pomimo popełnionych błędów. Odrzucam wniosek (jak prawdopodobnie wielu innych), że przyczyną katastrofy mogła być taka banalna pomyłka jak używanie złego wysokościomierza. Jeśli tylko na tym opierałoby się moje życie, to już nigdy więcej nie wsiadłbym do samolotu. Ale wiem, że regulamin „Approach Ban” (jak wiele innych, podobnych) chroni mnie przed czymś pewnym: że ludzie którzy obsługują lotnictwo popełniają błędy, bywają zmęczeni i utomni, że w liniach lotniczych są olbrzymie presje komercyjne i że wojsko funkcjonuje w określonych realiach.
- Tak więc odwróciłbym wniosek Komisji Millera: powiedziałbym że:

**„Piloci nie byli w stanie wykonać swych decyzji bo te decyzje były oparte na błędnym przepisie”**

*Jan Chmielewski*

Linki Internetowe do wyżej wymienionych rozporządzeń:

<http://www.transport.gov.pl/files/0/1787261/ust1.pdf>

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