

JAN OSIECKI • TOMASZ BIAŁOSZEWSKI
MIECZYŚLAW PRÓSZYŃSKI

ANATOMIA KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

OSTATNI LOT PLF 101



Książka twórców *Ostatniego lotu*
podsumowująca pięcioletnią pracę

Prószyński i S-ka

JAN OSIECKI • TOMASZ BIAŁOSZEWSKI
MIECZYŚLAW PRÓSZYŃSKI

ANATOMIA KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

OSTATNI LOT PLF 101

Książka twórców *Ostatniego lotu*
podsumowująca pięcioletnią pracę

Prószyński i S-ka

Copyright © Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Mieczysław Prószyński 2015
All rights reserved

Zdjęcie na okładce
Sławomir Wiśniewski

Projekt okładki
Maciej Makowski

Redakcja
Ewa Charitonow

Skład
Zuzanna Sandomierska-Moroz

Korekta
Mariola Będkowska, Anna Kaniewska, Ewa Charitonow

ISBN 978-83-8069-564-1

Warszawa 2015

Wydawca
Prószyński Media sp. z o.o.
ul. Rzymowskiego 28, 02-697 Warszawa
www.proszynski.pl

WSTĘP

– To był normalny poranek, jakich wiele w Smoleńsku wiosną. Praktycznie codziennie rano mgła zasnuwa nie tylko łąki pod miastem, ale nawet i centrum. Nieraz do wczesnego południa po prostu nic nie widać. Jeśli pytasz o szczegóły, to widzialność wynosiła może sto, maksymalnie dwieście metrów w dal. Chmury wisiały tuż nad głową. Kiedy popatrzyłem na brzozę rosnącą na mojej działce, widziałem ją w zasadzie tylko do wysokości około dziesięciu metrów – opowiada Nikołaj Jakowlewicz Bodin, który tamtego dnia porządkował swoją daczę. – W pewnym momencie usłyszałem silniki nadlatującego odrzutowca. Popatrzyłem w kierunku, z którego zwykle nadlatują samoloty, czyli na wschód. Nic nie było widać, nawet budynku i anten wojskowej radiolatarni, która jest niecałe 200 metrów od mojej działki¹. Odgłos silników, które słyszałem, najpierw był jakby wyciszony, wręcz spokojny. Nagle wszystko zaczęło się dziać bardzo szybko. Najpierw usłyszałem coraz głośniejszy ryk silników odrzutowych. Tak, jakby pilot gwałtownie dodał gazu. Chwilę potem, nie potrafię nawet powiedzieć, ile sekund minęło, ale z pewnością niewiele, z mgły wyskoczył prosto na mnie wielki biały odrzutowiec. Byłem przerażony. Samolot leciał kilka metrów nad ziemią – dodaje.

Bodin wspomina, że stał jak zahipnotyzowany. Nie rozumiał, co się dzieje. Nie miał zresztą czasu, żeby się zastanowić, dlaczego samolot leciał nad jego działką, a nie kilkadziesiąt metrów dalej na północ, jak powinien, wzdłuż osi pasa startowego. Kilka sekund po tym, jak zobaczył samolot, podmuch silników przewrócił go na ziemię.

– Kiedy upadłem, usłyszałem trzask łamiącego się drzewa. Podniosłem głowę i zobaczyłem opadającą koronę brzozy rosnącej przy mojej daczce. W powietrzu wirowały kawałki dachu zerwanego przez podmuch silników. Wszędzie fruwały śmieci, które od dłuższego czasu starałem się zebrać z działki na jedno miejsce, żeby w końcu je wywieźć – relacjonuje Bodin.

Rosjanin nie pamięta, czy widział fragment skrzydła, który odpadł po zderzeniu z drzewem. Kawał metalu przeleciał jeszcze około stu metrów i upadł tuż za drutami elektrycznymi, które zerwał tupolew. Przy daczce Nikołaja Jakowlewicza również leżały części samolotu, m.in. fragment lewej kłapy zewnętrznej z siłownikiem śrubowym oraz silnik elektryczny, pełniący funkcję hamulca blokującego ruch w mechanizmie wysuwającym kłapy.

– Po kilku sekundach, choć czas biegł wtedy zupełnie inaczej, usłyszałem dźwięk przypominający trzask łamanych blach. Taki odgłos, jaki słyhać, kiedy zderzają się samochody. Tyle że był głośniejszy niż przy wypadkach drogowych. Nie słyszałem żadnego

wybuchu. Kiedy wstałem, natychmiast pobiegłem w kierunku, w którym, jak mi się wydawało, poleciał samolot. Kiedy wybiegłem z działki za drzewa, które ją okalają od strony zachodniej, zobaczyłem słup dymu i nie miałem już żadnych wątpliwości, że stało się coś bardzo złego – wspomina Bodin.

– Kiedy przebiegłem przez szosę i wbiegłem w rosnący tuż przy niej zagajnik, poczułem ostry swąd dymu i zapach paliwa z samolotu. W tym momencie przypomniałem sobie, że podobny zapach poczułem, kiedy przelatujący nade mną samolot przewrócił mnie na ziemię. Jeszcze długo potem czułem go w okolicach swojej działki i na ubraniu. Mój nowy samochód też był cały spryskany naftą i z trudem go później domyłem – mówi Nikołaj Jakowlewicz. – W miejscu, gdzie samolot uderzył w ziemię, widziałem kawałki poskręcanych biało-czerwonych blach, gdzieniegdzie palące się niewielkimi płomieniami szczątki samolotu i trawy. Bałem się wejść dalej w zagajnik, bo nie wiedziałem, czy jeszcze coś nie wybuchnie. Widziałem nadbiegającego z mojej lewej strony jakiegoś człowieka z kamerą². Zobaczyłem też zbliżających się pracowników w kombinezonach, chyba z warsztatu samochodowego. Bardzo szybko usłyszałem też dźwięk syren straży pożarnej i sanitarek. Strażacy pojawili się niemal natychmiast, bo ich baza znajduje się tuż przy granicy części lotniska sąsiadującej z miejscem katastrofy³. Chwilę później przybiegli też żołnierze oraz milicjanci i zaczęli otaczać teren. Wiedziałem, że nie mam tam nic do roboty. Patrząc na te szczątki, nie wiedziałem, ile osób znajdowało się w samolocie, ale byłem pewien, że tej katastrofy nikt nie mógł przeżyć – kończy swoją opowieść Nikołaj Jakowlewicz Bodin.

W historii lotnictwa cywilnego nie ma chyba dogłębniej zbadanej katastrofy. I nie ma chyba równie łatwej do rozwikłania. Pilot sprowadził w pełni sprawny samolot tuż nad powierzchnię ziemi i uderzył w przeszkodę znajdującą się na torze lotu. Po sprawdzeniu, że tak właśnie było, i wykluczeniu wszystkich innych możliwości, pozostawało tylko znaleźć odpowiedź na pytanie: dlaczego do tego doszło?

Kiedy w 2010 roku rozpoczynały się oficjalne śledztwa, obawialiśmy się, że jako winni zostaną wskazani wyłącznie piloci, bo po pierwsze to oni trzymali stery w rękach, a po drugie nie żyli i nie mogli się bronić.

Zaczęliśmy więc na własną rękę wyjaśniać, co się stało. W grudniu 2010 roku, na kilka tygodni przed ogłoszeniem *Raportu MAK*, pierwszego oficjalnego raportu z badania tej katastrofy, nakładem wydawnictwa Prószyński Media ukazały się dwie książki, w których opisane zostały okoliczności tego zdarzenia, Siergieja Amielina⁴ oraz nasza pierwsza⁵.

Siergiej Amielin skupił się na wynikach śledztwa obywatelskiego prowadzonego przez międzynarodową grupę pasjonatów, wśród których znaleźli się m.in. rosyjscy specjaliści, w tym aktualni i byli piloci tupolewów, znający smoleńskie lotnisko wojskowe. Sam na miejsce katastrofy dotarł 13 kwietnia 2010 roku, zrobił tam wiele zdjęć i jeszcze tego samego dnia umieścił je na smoleńskim forum internetowym z opisem, że polski samolot po utracie końcówki skrzydła przekręcił się na plecy i w takiej pozycji uderzył w ziemię.

My zaś, w naszym dziennikarskim śledztwie, korzystaliśmy przede wszystkim z praktycznej wiedzy pułkownika Roberta Latkowskiego, który w 36. Specjalnym Pułku

Lotnictwa Transportowego służył przez 30 lat, w tym 12 lat jako jego dowódca. To on sprowadził do Polski i wdrożył do służby w pułku Tu-154M o numerze 101, a potem wystarał się o drugi samolot tego typu z PLL LOT. Na Tu-154M latał przez 11 lat jako instruktor i dowódca załogi.

Oficjalne raporty, najpierw ten przygotowany przez MAK a potem kolejny, komisji Millera, nieco nas rozczarowały.

W rosyjskim znaleźliśmy tylko kilka ewidentnych błędów (na przykład wysokość, na jakiej złamana została brzoza na działce Bodina, oraz długość odciętej końcówki skrzydła). Uważamy jednak, że tamtejsi śledczy manipulowali informacjami na temat ścieżki schodzenia. Prawdopodobnie nie chcieli dawać podstaw do ewentualnego późniejszego oskarżenia kontrolerów z wieży Siewiernego (opisujemy to w rozdziale „Mataczenie w sprawie ścieżek”).

W polskim raporcie błędów było dużo więcej, poczynając od banalnych, polegających na pomyleniu statecznika poziomego z pionowym⁶, na znacznie poważniejszych kończąc. Komisja nie zauważyła na przykład, że piloci tupolewa nagminnie łamali zasady pilotowania tego samolotu, określone przez producenta w *Instrukcji użytkowania samolotu Tu-154M w locie*. W szczególności z *Raportu komisji Millera* wcale nie wynika, że sposób, w jaki załoga prezydenckiego tupolewa podchodziła do lądowania – czyli z włączonym autopilotem i automatem ciągu – był niezgody z tym, co dopuszcza producent tego samolotu⁷. A był, ewidentnie! Ponadto w raporcie dawało się zauważyć zaniechania i niedociągnięcia śledczych, na przykład w kwestii wyjaśnień dyżurnego meteorologa 36. SPLT dotyczących przygotowania prognozy na feralny lot.

Podczas dwóch konferencji prasowych komisji Millera (pierwszej, zorganizowanej 16 stycznia 2011 roku, cztery dni po ogłoszeniu *Raportu MAK*, i drugiej, 29 lipca 2011 roku, podczas prezentacji polskiego dokumentu) doszło – naszym zdaniem – do prób manipulowania opinią publiczną. Zainteresowanych odsyłamy do pierwszych rozdziałów naszej poprzedniej książki⁸.

Pragniemy zaznaczyć, że nie dyskredytujemy czynności wykonywanych tak przez jedną, jak i drugą komisję. Obie starały się wyjaśnić przyczyny katastrofy i obie zawarły w swoich raportach wiele wniosków, z którymi zgadzamy się w pełni. W *Raporcie MAK* znalazły się bardzo dokładne wykresy pokazujące, jak przebiegał lot i jak pracowały poszczególne urządzenia pokładowe. Zostały one zrobione na podstawie danych odczytanych z rejestratora parametrów lotu, z czarnej skrzynki. Bez nich nie mielibyśmy szansy dojść do niektórych z wniosków zwartych w tej książce. Natomiast *Raport komisji Millera* wskazał nie tylko na rażąco złe wyszkolenie załogi, ale także na przypadki fałszowania dokumentacji w 36. SPLT. Jesteśmy bardzo zobowiązani komisji Millera, że w kilka dni po ogłoszeniu raportu zdecydowała się upublicznić także swój drugi dokument na ten temat, wraz z wieloma szczegółowymi załącznikami. Nazywać go będziemy *Protokołem badania*. Wdzięczni jesteśmy przede wszystkim za załączniki, które okazały się prawdziwą kopalnią wiedzy o katastrofie. Dotyczy to zwłaszcza amerykańskich raportów z badania komputerów nawigacyjnych UNS-1D oraz komputera TAWS, a także transkrypcji rozmów w kokpicie wykonanej przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji.

Komisja MAK starała się wybielić swoich kontrolerów, a komisja Millera – na zasadzie „Panu Bogu świeczkę, a diabłu ogarek” – uznała, że piloci, owszem, zeszli zbyt nisko, za to w ostatniej chwili próbowali odejść na drugi krąg. Tyle że nie za bardzo wiedzieli, jak się do tego zabrać...

W obu raportach zabrakło informacji o osobach odpowiedzialnych za szkolenie pilotów, o błędach popełnianych przez dowodzących pułkiem i lotnictwem wojskowym jako takim, które kumulowały się przez lata. To nie dziwi, gdyż komisje badające wypadki lotnicze nie są od decydowania o winie, lecz od wyjaśnienia, co zaszło, i wskazania, jakie popełniono błędy. Działają prewencyjnie. Natomiast od orzekania winy jest sąd, do którego kieruje sprawy prokuratura, w tym przypadku wojskowa. Ta sama, która na razie postawiła zarzuty zaledwie dwóm osobom z 36. SPLT...

Wojsko w dość specyficzny sposób postanowiło oduczyć pilotów złych nawyków: 36. SPLT został rozformowany, a większość załóg latających tupolewami oraz jakami zwolniona do cywila. Dwa Jaki-40 wystawiono na sprzedaż, zaś pozostałe trafiły do muzeów, m.in. do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Drugiego pułkowego Tu-154M (o numerze bocznym 102), który wrócił z remontu w Rosji, chciano sprzedać, ale nie zgodziła się na to prokuratura wojskowa, która potrzebowała tego samolotu do przeprowadzenia swoich ekspertyz. Pomysł umarł śmiercią naturalną – sto dwójka wzbiła się w powietrze po raz ostatni 26 października 2011 roku, przelatując z Okęcia na lotnisko wojskowe w Mińsku Mazowieckim. Stoi tam nieużywana i niszczeje, a wszystko wskazuje na to, że wkrótce będzie nadawać się wyłącznie na złom.

Uważamy, że oficjalne śledztwa nie wyjaśniły i zapewne nigdy nie wyjaśnią wszystkich aspektów tej katastrofy. Dlatego właśnie kontynuujemy naszą pracę.

Niemal wszystkie teorie przedstawione w naszej pierwszej książce znalazły potwierdzenie w rzeczywistości, choć długo musieliśmy czekać na przyznanie nam racji w niektórych sprawach. Na przykład aż do 2013 roku na oficjalne potwierdzenie tego, że brzoza na działce Bodina została nadcięta skrzydłem i złamana na wysokości 6,5–6,7 metra, a nie pięciu metrów, jak stwierdzały zarówno *Raport MAK*, jak i *Raport komisji Millera*.

Na składaniu w całość setek elementów tej gigantycznej układanki spędziliśmy długie miesiące, dostrzegając kolejne błędy – popełniane nie tylko podczas feralnego lotu, ale i w trakcie dochodzenia prawdy. Godzinami słuchaliśmy nagrań z rejestratora rozmów w kokpicie MARS-BM⁹ i analizowaliśmy, jak działały poszczególne urządzenia samolotu i jak przebiegał lot. Całe dni spędzaliśmy na interpretacji wykresów zamieszczonych w *Raporcie MAK* oraz w *Raporcie komisji Millera*. Dzięki zapisowi dźwiękowemu z kokpitu byliśmy w stanie umiejscowić w czasie różne zdarzenia z dokładnością co do sekundy. Spróbowaliśmy je zgrać z tymi danymi z rejestratorów parametrów lotu MSRP i ATM-QAR, które znalazły się na wykresach przedstawionych w obu raportach. To właśnie tam znajdują się dowody, że Arkadiusz Protasiuk próbował wylądować w Smoleńsku i że nie miał zamiaru odchodzić na drugi krąg, aż do chwili gdy wyłączył autopilota, co nastąpiło dopiero na wysokości 20 metrów nad ziemią, zaledwie 9 sekund

przed katastrofą. Pisząc „próbował wylądować” i „nie miał zamiaru odchodzić na drugi krąg”, nie twierdzimy, że nie dopuszczał możliwości odejścia na drugi krąg. Uważamy jednak, że zdecydował o tym dopiero w momencie, gdy wyłączył autopilota.

W śledztwie dziennikarskim pomagały nam dziesiątki osób. Eksperti znający tupolewy jak własną kieszeń: piloci, technicy, inżynierowie, mechanicy – ludzie, których zawiodły wyniki oficjalnego śledztwa.

– Wreszcie jakieś konkretne pytania. Prokurator pytał o same banały. – Tak skomentował grad pytań, jakim go zasypaliśmy, nasz pierwszy rozmówca, jeden z byłych pilotów 36. SPLT, kiedy zaczęliśmy zbierać materiały do pierwszej książki.

– Wiecie, o co byłem pytany przez prokuratorów? O to, w jakim nastroju w ostatnich dniach przed śmiercią był Arek. Dostałem banalne, schematyczne pytania, jakby badano samobójstwo. A to był poważny wypadek lotniczy – opowiadał nam kolejny były lotnik z 36. SPLT.

– O latanie tupolewem wypytywały mnie osoby, które nie miały żadnego pojęcia nawet o podstawach pilotowania tego samolotu – zżymał się inny.

O to, żeby ci ludzie zgodzili się z nami porozmawiać, musieliśmy zabiegać długo, w niektórych przypadkach nawet dłużej niż rok. Nasi rozmówcy musieli mieć pewność, że nie szukamy taniej sensacji, ale rzeczywiście pragniemy wyjaśnić przyczyny katastrofy.

Czasem słyszeliśmy szokujące wręcz wyznania o upadku – niegdyś elitarnego – 36. SPLT. Gdy stało się jasne, że piloci sprowadzili prezydencki samolot poniżej poziomu lotniska, bo zamiast z wysokościomierza barometrycznego¹⁰ korzystali z wysokościomierza radiowego¹¹, usłyszeliśmy coś, co sprawiło, że ciarki nam przeszły po plecach.

– Dziś już wiemy więcej, nikt nie ląduje¹² wyłącznie według wskazań wysokości z radiowysokościomierza – przyznał w trakcie rozmowy jeden z byłych instruktorów, szkolących pilotów na Tu-154M w ostatnich latach. – Ale nie porównujcie tego, co wiemy dziś, z tym, co wiedzieliśmy przed dziesiątym kwietnia – dodał, potwierdzając niejako, że praktyka podchodzenia do lądowania wyłącznie według wskazań radiowysokościomierza była w polskim lotnictwie wojskowym powszechna.

Dziś już mało kto pamięta, że to właśnie było ostateczną przyczyną tej tragedii i że 96 osób zginęło z powodu tak banalnego błędu.

Właśnie dlatego postanowiliśmy raz jeszcze przypomnieć przebieg katastrofy i jej przyczyny. I to nie tylko te bezpośrednie, a wszystkie.

Upadek 36. SPLT i katastrofa Tu-154M to wydarzenia mocno ze sobą związane. Zaczęło się na samym początku XXI wieku, kiedy Dowództwo Sił Powietrznych pozwoliło odejść na emeryturę lub do cywila pilotom oraz inżynierom mechanikom wyszkolonym jeszcze przez producenta tupolewów, a do pułku, zamiast doświadczonych pilotów z innych jednostek transportowych, przyjęto nieopierzonych młodziaków zaraz po dęblińskiej „Szkole Orląt”. Nowych szkolono pośpiesznie; na naukę nie było ani czasu, ani (tym bardziej) pieniędzy. W pewnym momencie doszło do paradoksu – instruktorzy byli niewiele bardziej doświadczeni od swoich uczniów.

Piloci nie mieli także z czego się uczyć.

– Nie ma co się oszukiwać, z instrukcjami to było dno i kilogramy mułu – stwierdził wprost jeden z lotników.

W 36. SPLT nie było ani rosyjskich podręczników latania tupolewem, ani instrukcji użytkowania samolotu w locie. Piloci korzystali z instrukcji z 1994 roku, która nie wspominała słowem o najnowocześniejszych urządzeniach zamontowanych w samolocie.

Zmienili się także pasażerowie. Przestali słuchać pilotów, wszystko musiało iść po ich myśli. Do celu starali się dotrzeć za wszelką cenę, bo transmisja telewizyjna, bo wywiady...

Lot 10 kwietnia 2010 roku przypominał grecką tragedię. Katastrofa wisiała w powietrzu jeszcze przed startem. Niezgrana, zebrana ad hoc załoga, trudny główny pasażer, któremu było nie w smak, gdy jego polecenia nie wykonywano natychmiast, i generał, który osobiście nadzorował szkolenie pilotów i decydował o ich karierze. A do tego jeszcze fatalne warunki meteo na lotnisku docelowym...

Niniejsza książka nie jest prostą kompilacją dwóch wcześniej napisanych przez nas książek. Nie tylko poprawiliśmy tutaj pewne błędy i niedokładności, ale przedstawiliśmy także to wszystko, o czym dowiedzieliśmy się później, w ciągu całych pięciu lat, które minęły od tamtego strasznego dnia. Dosłownie w ostatniej chwili uwzględniliśmy również transkrypcję rozmów w kokpicie przygotowaną w latach 2014–2015 przez biegłych prokuratury wojskowej i upublicznią 9 kwietnia 2015 roku. Mamy nadzieję, że nasza praca pomoże zrozumieć, dlaczego 10 kwietnia 2010 roku w Smoleńsku doszło do tragedii.

Na tym nie koniec – zapraszamy do odwiedzenia witryny internetowej www.plf101.pl. Można w niej znaleźć interaktywny plan sytuacyjny okolic lotniska Siewiernyj, nałożony na zdjęcie satelitarne okolicy, w tym także na zdjęcie z 12 kwietnia 2010 roku. Są tam też zdjęcia i ilustracje towarzyszące tej książce, bardziej szczegółowe wyjaśnienia rozmaitych kwestii technicznych oraz niedostępne gdzie indziej pliki audio z nagraniami z kokpitu tupolewa, wyjęte ze ścieżek dźwiękowych filmów pokazywanych na konferencjach prasowych komisji MAK i komisji Millera.

I jeszcze istotna uwaga. Pułkownik Robert Latkowski, współautor obu naszych wcześniejszych książek, na początku 2013 roku został powołany na biegłego w śledztwie prowadzonym w sprawie tej katastrofy przez prokuraturę wojskową. Z oczywistych względów nie mógł zatem od tej chwili brać udziału w pracach nad obecną wersją naszej książki.

Jan Osiecki
Tomasz Białoszewski
Mieczysław Prószyński

Warszawa, w kwietniu 2015 roku

¹ W rzeczywistości budynek i antena bliższej radiolatarni prowadzącej znajdują się około 220 metrów od miejsca, w którym stał wówczas Bodin.

² Był to Sławomir Wiśniewski, montażysta TVP. Dzięki niemu TVP i telewizje na całym świecie jeszcze tego samego dnia mogły wyemitować materiał z pierwszych minut po katastrofie.

[3](#) Wóz straży pożarnej wyjechał na ulicę Kutuzowa i ruszył nią na północ, oddalając się od Smoleńska. Po chwili zawrócił i na miejsce katastrofy wjechał przez lotnisko, bezpośrednio od strony remizy.

[4](#) Siergiej Amielin, *Ostatni lot. Spojrzenie z Rosji*, Prószyński Media (Prószyński i S-ka), Warszawa (3 grudnia) 2010.

[5](#) Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski, *Ostatni lot. Przyczyny katastrofy smoleńskiej. Śledztwo dziennikarskie*, Prószyński Media (Prószyński i S-ka), Warszawa (3 grudnia) 2010.

[6](#) Podpis pod rysunkiem 12 na stronie 10 Załącznika nr 4 do *Raportu komisji Millera* brzmi: „Ślad na ziemi spowodowany lewym sterem kierunku”, podczas gdy chodzi o lewy ster wysokości (Tu-154M ma tylko jeden ster kierunku).

[7](#) Jest to dziwne, jako że siedem miesięcy wcześniej eksperci rosyjscy napisali to bardzo dobitnie w końcowych wnioskach *Raportu MAK*. Fakt, że automat ciągu został włączony po osiągnięciu wysokości kręgu nadlotniskowego, polscy śledczy skomentowali słowami: „Włączenie automatu ciągu do lądowania jest procedurą normalną, zgodną z praktyką” (*Raport komisji Millera*, s. 225). Owszem, ale podczas lotu po kręgu, nie zaś przy podchodzeniu do lądowania (zniżaniu). W podobny sposób (s. 224) potraktowali oni również korzystanie z autopilota ABSU w tej fazie lotu. Wynika stąd, że – zdaniem komisji Millera – wszystko, co nie jest wprost zakazane w instrukcji użytkownika, jest dozwolone. A z takim podejściem nie zgadzamy się zdecydowanie!

[8](#) Jan Osiecki, Tomasz Białoszewski, Robert Latkowski, Mieczysław Prószyński, *Ostatni lot. Raport o przyczynach katastrofy*, Prószyński Media (Prószyński i S-ka), Warszawa (22 września) 2011.

[9](#) Nagrania te zostały upublicznione na ścieżce dźwiękowej filmów wyemitowanych podczas: (i) konferencji prasowej MAK w Moskwie 12 stycznia 2011 roku, podsumowującej wyniki prac komisji MAK i towarzyszącej ogłoszeniu *Raportu MAK*, oraz (ii) konferencji komisji Millera w Warszawie 16 stycznia 2011 roku, będącej polską odpowiedzią na *Raport MAK*.

[10](#) Załoga tupolewa, mimo że otrzymała od kontrolera ze Smoleńska informacje dotyczące ciśnienie na progu pasa i poprawnie wprowadziła je do wysokościomierza barometrycznego, praktycznie nie korzystała z tego urządzenia w ostatniej fazie lotu, chociaż powinna.

[11](#) Lotnisko w Smoleńsku leży na wzniesieniu między kilkoma dolinami. Piloci, zniżając samolot do lądowania, powinni korzystać z wysokościomierza barometrycznego, który wskazuje wysokość nad progiem pasa. Wskazania wysokościomierza radiowego w tej sytuacji były mylące, ponieważ przyrząd ten pokazywał realną odległość od terenu pod samolotem. Z tego powodu, lecąc w poprzek szerokiej doliny rozciągającej się tuż przed lotniskiem, zniżyli się za bardzo i samolot zderzył się z brzoza rosnącą na jej zboczu.

[12](#) Nasz rozmówca miał tu na myśli podchodzenie do lądowania, a nie samo lądowanie.

DOKUMENTY, NA KTÓRE SIĘ POWOŁUJEMY

Instrukcja użytkowania – *Instrukcja użytkowania samolotu Tu-154M w locie*. Jest to dokument przygotowywany osobno dla każdego egzemplarza samolotu, gdyż musi uwzględniać wyposażenie, które zostało w nim zainstalowane, oraz wszystkie zmiany, jakie zachodzą w tym wyposażeniu w trakcie eksploatacji i podczas kolejnych remontów. Instrukcji dla tupolewa o numerze bocznym 101 prawdopodobnie nikt nigdy nie przetłumaczył na polski. Jedyne takie tłumaczenia, do jakich dotarliśmy, zostały wykonane na użytek PLL LOT dla samolotów Tu-154M sprowadzonych do Polski dla lotnictwa cywilnego. Udostępniamy je w postaci niekompletnej w naszej witrynie, pod adresem www.plf101.pl/dokumenty.asp. Zmieściliśmy tam również kompletną instrukcję po rosyjsku, przygotowaną dla egzemplarza samolotu eksploatowanego w Rosji.

Protokół badania – *Protokół badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 – wypadku ciężkiego (katastrofy) samolotu Tu-154M numer 101, zaistniałego w 36 specjalnym pułku lotnictwa transportowego z WARSZAWY, dnia 10 kwietnia 2010 r., w sobotę, o godz. 6:41 UTC, w dzień IFR, Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Wojskowego, Warszawa 26 lipca 2011 roku, upubliczniony w witrynie internetowej Ministerstwa Infrastruktury (www.mi.gov.pl) 5 września 2011 roku.*

Raport komisji Millera – *Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101 zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY, Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Wojskowego, Warszawa 25 lipca 2011 roku, upubliczniony w witrynie internetowej Ministerstwa Infrastruktury (www.mi.gov.pl) 29 lipca 2011 roku.*

Raport MAK – *Okonczatielnyj otcziot po rassliedowaniju awiacjonnowo proisszestwija. Okonczatielnyj otcziot Tu-154Mb/n 101 Respubliki Polska, Międzudosudarstwiennyj Awiacjonnyj Komitet, Komisja po Rassliedowaniju Awiacjonnych Proisszestwija, upubliczniony 12 stycznia 2011 roku w witrynie internetowej Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (www.mak.ru). Jego tłumaczenie na język polski: *Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego. Katastrofa samolotu Tu-154M nr 101, Międzypaństwowy Komitet Lotniczy, Komisja Badań Wypadków Lotniczych, upublicznione zostało kilka dni później w witrynie internetowej MSWiA (www.mswia.gov.pl).**

Transkrypcja biegłych prokuratury wojskowej – Cyfrowe przetwarzanie i analiza dźwięku rejestratora dźwiękowego MARS-BM samolotu Tu-154M nr 101, *Opinia Zespołu Biegłych w sprawie Po. Śl. 54/10*, opracował Andrzej Artymowicz, Warszawa 2015, oraz *Opinia w zakresie fonetyczno-akustycznej analizy zapisów dźwiękowych z samolotu Tu-154M nr 101, Opinia Zespołu Biegłych w sprawie Po. Śl. 54/10*, opracowała Grażyna Demenko, Warszawa 2015, oba dokumenty upublicznione 9 kwietnia 2015 roku w witrynie Naczelnej Prokuratury Wojskowej (www.npw.gov.pl).

NAJWAŻNIEJSZE SKRÓTY I NAZWY

10XUB – pomocniczy punkt nawigacyjny, zdefiniowany na własne potrzeby przez załogę Tu-154M, położony na przedłużeniu osi pasa startowego lotniska Smoleńsk Siewiernyj o 10 mil na wschód od środka pasa.

36. SPLT, specpułk – 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego.

ABSU – ros. *awtomatyczeskaja bortowaja sistiema upravlienija* – automatyczny pilot, urządzenie zaprojektowane i zbudowane przez Rosjan; rodzaj prostego komputera z różnymi modułami. Służy przede wszystkim do stabilizacji lotu. Ma dwa niezależne kanały: podłużny (znížanie i wznoszenie) i poprzeczny (zwany też bocznym, czyli zakręt w lewo i zakręt w prawo).

ASKIL, BAMSO, BERIS, RUDKA, OGALI, BIEŁYJ – punkty nawigacyjne wytyczające 10 kwietnia 2010 roku trasę lotu Tu-154M oraz Ił-76.

APM – potężne reflektory mocowane na samochodach, używane na lotniskach wojskowych. Ułatwiają lądowanie w nocy oraz w dzień, w trudnych warunkach meteo.

ARK – ros. *awtomatyczeskij radiokompas* – radiokompas. Urządzenie w kokpicie wskazujące pilotowi kierunek (magnetyczny), na przykład do radiolatarni NDB.

ATM-QAR – polski rejestrator parametrów technicznych lotu, wykonany przez firmę ATM, składnik pokładowego systemu rejestracji danych.

Barometryczny wysokościomierz – urządzenie pozwalające na oszacowanie wysokości, na jakiej znajduje się samolot, poprzez pomiar ciśnienia atmosferycznego i porównanie go z ciśnieniem na poziomie odniesienia, którym w zastosowaniach lotniczych jest bądź średnie ciśnienie na średnim poziomie morza (QNE, powyżej poziomu przejściowego), bądź rzeczywiste, chwilowe ciśnienie na uśrednionym poziomie morza (QNH, poniżej poziomu przejściowego), bądź chwilowe ciśnienie na poziomie lotniska (QFE, na kręgu nadlotniskowym i podczas podejścia do lądowania). Wyświetla wysokość w stopach lub metrach.

BBN – Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.

CRM – ang. *Crew Resource Management* – dosł. zarządzanie zasobami załogi. Tu: ćwiczenia doskonalące metody współpracy załogi w kokpicie, zwłaszcza sposób komunikowania się jej członków i koordynację ich działań.

DRL – dalsza (znajdująca się dalej od progu pasa) radiolatarnia prowadząca (NDB), także pomocniczy punkt nawigacyjny, z którego 10 kwietnia 2010 roku korzystała załoga Tu-154M.

DRL1 – dalsza radiolatarnia prowadząca po stronie zachodniej pasa (nieczynna), także pomocniczy punkt nawigacyjny, z którego korzystała załoga Tu-154M.

FL – ang. *Flight Level* – poziom lotu. Wysokość obliczona względem uśrednionego

poziomu morza przy użyciu QNE jako ciśnienia odniesienia i podawana w setkach stóp (na przykład FL 49 = 4900 stóp).

FMS – ang. *Flight Management System* – komputerowy system zarządzania lotem. W samolocie Tu-154M nr 101 w jego skład wchodziły m.in. trzy komputery: UNS-1D, TAWS oraz TCAS.

Glisada – ros. *glissada* – ścieżka zniżania.

GPS – ang. *Global Positioning System* – jeden z systemów nawigacji satelitarnej, także odbiornik sygnałów tego systemu.

ILS – ang. *Instrument Landing System* – instalowany na lotniskach radiowy system nawigacyjny wspomagający lądowanie. Umożliwia podejście w złych warunkach atmosferycznych, przy ograniczonej widzialności.

Korsaż – kryptonim (radiowy) lotniska Smoleńsk Siewiernyj (to słowo w języku rosyjskim nie oznacza korsarza ani pirata, a część damskiej garderoby – półgorset ze stanikiem; z fr. *corsage*).

Logika – kryptonim Centrum Operacyjnego w Moskwie.

MAK – ros. *Mieżdugosudarstwienyj Awiacjonnyj Komitet* – Międzypaństwowy Komitet Lotniczy Federacji Rosyjskiej.

MARS-BM – pokładowy rejestrator rozmów (tzw. czarna skrzynka), nagrywający rozmowy załogi, korespondencję prowadzoną przez radio oraz inne dźwięki słyszane w kokpicie.

MSRP – ros. *magnitnaja sistiemia registracji paramietrow* – pokładowy system rejestracji danych (tzw. czarna skrzynka), zapisujący dane (parametry) z urządzeń pokładowych.

NDB – ang. *Non-Directional Beacon* – radiolatarnia bezkierunkowa. Jej sygnał, odczytywany na wskaźniku ARK, pomaga pilotom ustawić samolot tak, aby ten leciał w kierunku pasa, w jego osi.

Poziom lotu – zob. FL.

Radiowysokościomierz – urządzenie mierzące wysokość, na jakiej znajduje się samolot, za pomocą sygnału radarowego odbijanego od terenu znajdującego się bezpośrednio pod maszyną.

RDC – Rejonowe Centrum Kierowania Ruchem Lotniczym na Białorusi.

RSL + NDB – w Rosji nazywany RSP + OSP – system radionawigacyjny wspomagający lądowanie, dzisiaj już mało popularny i rzadko stosowany, obecny m.in. na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj. W jego skład wchodzi radiolokacyjny system lądowania (na Siewiernym jest to radar RSP-6M2) oraz dwie radiolatarnie prowadzące NDB.

RSP + OSP – zob. RSL + NDB.

TAWS – ang. *Terrain Awareness and Warning System* – urządzenie ostrzegające załogę przed niebezpiecznym zbliżaniem się do ziemi lub przeszkód znajdujących się na torze lotu.

TCAS – ang. *Traffic Alert and Collision Avoidance System* – urządzenie ostrzegające o niebezpieczeństwie kolizji z innymi samolotami, które są wyposażone w odpowiednie nadajniki (transpondery).

UNS-1D – ang. *Universal Navigation System* – pokładowy komputer nawigacyjny

produkcji firmy Universal Avionics System Corporation (USA). Został zamontowany na pokładzie Tu-154M nr 101 oraz 102 za zgodą biura konstrukcyjnego Tupolewa. Komputer UNS-1D można połączyć z ABSU i używać do prowadzenia samolotu po zaprogramowanej trasie przelotu.

UTC – ang. *Universal Time Coordinated* – czas uniwersalny koordynowany, wzorcowy czas odniesienia, niezależny od długości geograficznej.

UWD – ros. *управление воздушным движением (воздушного движения)* – Główne Centrum Kierowania Ruchem Lotniczym w Moskwie.

XUBS – kod literowy lotniska Smoleńsk Siewiernyj, także pomocniczy punkt nawigacyjny (położony w pobliżu środka pasa startowego), z którego korzystała załoga Tu-154M.

NOTKA TECHNICZNA O CZASACH

W badaniach przebiegu katastrofy używanych było kilka różnych czasów, porzesuwanych względem siebie zarówno o pełne godziny, jak i o pojedyncze sekundy i ich części, co już niejednokrotnie doprowadziło do różnych nieporozumień, a nawet do oskarżeń o sfałszowanie niektórych danych.

Zdecydowaliśmy, że w tej książce będziemy korzystać z czasu używanego w *Raporcie komisji Millera*. To czas wewnętrzny rejestratora rozmów MARS-BM. Został użyty w transkrypcjach rozmów w kokpicie przygotowanych przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji (rozdzielczość 0,5 sekundy) oraz Instytut Ekspertyz Sądowych (rozdzielczość 0,1 sekundy). Będziemy go nazywać „czasem CLKP-IES”.

Eksperci przygotowujący załączniki do *Raportu komisji Millera* użyli w nich innego czasu, a mianowicie czasu wewnętrznego, stosowanego przez rejestrator parametrów lotu ATM-QAR. Wszystkie wykresy w tych załącznikach są wykonane w tym czasie. Będziemy go nazywać „czasem ATM-QAR”.

Transkrypcja bieglących prokuratury wojskowej odnosi się do czasu ATM-QAR.

Czas stosowany w pierwszej transkrypcji rozmów w kokpicie, przygotowanej w Moskwie tuż po katastrofie przez polskich pilotów wojskowych, zwanej potocznie stenogramem MAK, jest z kolei identyczny z czasem rejestratora parametrów lotu MSRP oraz czasem stosowanym w całym *Raporcie MAK*, przy czym godziny w obu tych dokumentach są przypisane zdarzeniom według czasu lokalnego obowiązującego na miejscu katastrofy, w Smoleńsku. Będziemy nazywać go „czasem MAK”.

Czas MAK różni się od czasu ATM-QAR o 2 godziny i pół sekundy – jest o tyle późniejszy. Wynika to z dwugodzinnej różnicy między czasami lokalnymi w Polsce i Smoleńsku oraz przesunięcia zera skali o jeden półsekundowy kadr danych.

Uniwersalny Czas Koordynowany (UTC), w którym w *Raporcie komisji Millera* podane zostały momenty wystąpienia 8 alarmów TAWS oraz moment zamrożenia pamięci komputera UNS-1D, różni się od czasu CLKP-IES o 2 godziny i 5,3 sekundy.

Do przeliczania czasów z jednego na drugi przydatna może być następująca ściągawka, pokazująca, jakie czasy mogą być przypisane temu samemu zdarzeniu:

Czas CLKP-IES	8:41:03,3
Czas MAK	10:41:00,5
Czas ATM-QAR	8:41:00
Czas UTC	6:40:58



Rozdział 1

PROLOG

Tu-154M o numerze bocznym 101 podchodził do lądowania w Smoleńsku. Pilotował go podpułkownik Bartosz Stroiński. Korespondencję z wieżą prowadził drugi pilot, kapitan Arkadiusz Protasiuk. Załoga, zanim jeszcze samolot zaczął się zniżać po ścieżce zniżania, oznajmiła kontrolerom, że widzi pas startowy. W kabinie panował spokój. Samolot zaczął się zniżać, a później delikatnie przyziemił niedaleko od początku pasa. Lot z 7 kwietnia 2010 roku nie zwiastował nadciągającego nieszczęścia.

Siódmego kwietnia do Smoleńska poleciała jedna z lepiej wyszkolonych załóg tupolewa. Samolotem dowodził Bartosz Stroiński, na prawym fotelu siedział Arkadiusz Protasiuk. Nawigatorem był Piotr Gawłowski, a technikiem pokładowym – Artur Kowalski.

Pogoda była rewelacyjna. Załodze dopisywały humory. Kiedy samolot przekroczył punkt nawigacyjny ASKIL na granicy między Białorusią a Rosją, kontroler obszaru powietrznego z Moskwy polecił załodze, aby skontaktowała się z lotniskiem w Smoleńsku. W tym momencie Arkadiusz Protasiuk przejął jeden z obowiązków nawigatora. Rosyjski znał najlepiej z całej załogi. Jednak tego dnia kontrolerzy nie mieli lotnikom zbyt wiele do powiedzenia. Pogoda, jako się rzekło, była rewelacyjna i załoga sama wiedziała, jak lecieć.

– Kontroler, o ile pamiętam, powiedział nam tylko, że wchodzimy w drugi zakręt kręgu nadlotniskowego, czyli że wchodzimy w krąg nadlotniskowy. To była chyba jedyna informacja od niego – opowiadał jeden z członków załogi lecącej 7 kwietnia.

Kiedy samolot, poruszając się już po kręgu nadlotniskowym, zmniejszył prędkość do 420 kilometrów na godzinę, a załoga zaczęła przygotowywać się do lądowania, pilot włączył automat ciągu, urządzenie odpowiedzialne za utrzymanie prędkości lotu. Włączył je, bo tak było mu wygodniej. Od tego momentu ani pilot, ani mechanik nie musieli już ustawiać prędkości, zmieniając położenie manetek gazów; zadanie to przejął automat.

Drugi pilot zgłosił wieży, że widać pas startowy, zanim jeszcze samolot ustawił się na prostej do lądowania, czyli w osi pasa.

– Zezwalam na lądowanie – odparł Paweł Plusnin.

Bartosz Stroiński wyłączył autopilota, ustawił samolot w osi pasa, zakomenderował, aby wypuścić klapy na 36 stopni, a gdy zaczęły się wychylać do nowego położenia, rozpoczął zniżanie. Zrobił to o jakieś dwa kilometry za późno w stosunku do tego, co widniało na karcie podejścia¹⁴. Nad dalszą radiolatarnią prowadzącą przelecieli więc

o 100 metrów za wysoko Automat ciągu pracował nadal, mimo że *Instrukcja użytkowania* nie przewiduje, aby można było korzystać z niego przy podchodzeniu do lądowania w trybie innym niż automatyczny lub półautomatyczny (automat ciągu może być włączony tylko w trakcie podejścia wykorzystującego sygnał ILS).

Zarówno podejście, jak i lądowanie przebiegały bardzo spokojnie. W kabinie panowała cisza przerywana tylko czytaniem checklisty i kolejnymi komendami. Alarm TAWS nie włączył się, mimo że lotniska Siewiernyj nie było w bazie danych tego komputera.

– Nie było ostrzeżeń. Wystarczyło nacisnąć przycisk „Terrain Inhibit” obok ekranu TAWS. To zadanie drugiego pilota – opowiada dalej jeden z członków tamtej załogi. Maszyna przeleciała w poprzek doliny znajdującej się przed bliższą radiolatarnią prowadzącą, nawet jej nie zauważając. – Lubię popatrzeć sobie z góry na teren, nad którym lecę. Pogoda była idealna, a mimo to nie zauważyłem żadnego jaru. Drzewa tak tam rosną, że wywołują złudzenie, iż teren jest płaski – dodał.

Nad bliższą radiolatarnią prowadzącą Tu-154M znalazł się już na właściwej wysokości. Piloci wyłączyli automat ciągu nieco przed początkiem pasa startowego, gdy samolot był 30 metrów nad ziemią, i wylądowali.

Załodze, która leciała do Smoleńska trzy dni później, zabrakło szczęścia i umiejętności. Podejście do lądowania wykonywano w bardzo podobny sposób, jednak młody, niedoświadczony nawigator, zamiast pomóc dowódcy, dołożył mu pracy. Wiele okoliczności złożyło się na to, że Arkadiusz Protasiuk podjął najgorszą z możliwych decyzji: postanowił podejść do lądowania, mimo że warunki po temu były gorsze niż fatalne.

[14](#) W rezultacie samolot musiał zniżyć się po nieco bardziej stromym torze i z nieco większą prędkością pionową niż przewidziana w *Instrukcji użytkowania*.

Rozdział 2

LOT KU ŚMIERCI

Żadna z osób obecnych na wieży w Smoleńsku nie wierzyła, że załoga polskiego Tu-154M będzie próbowała lądować w tak złych warunkach. Jednak Arkadiusz Protasiuk chciał zejść jak najniżej, a potem spróbować wylądować. Sposób, w jaki planował to zrobić, był ryzykowny, ale regularnie stosowany w 36. SPLT. Był też zupełnie niezgodny z zasadami pilotowania tego samolotu. Projektanci z biura konstrukcyjnego Tupolewa zapewne złapałoby się za głowy, gdyby wiedzieli, że ktoś tak lata ich samolotem.

Gdy Arkadiusz Protasiuk o godzinie 8:23:33 rano 10 kwietnia 2010 roku po raz pierwszy nawiązał kontakt z wieżą lotniska Smoleńsk Siewiernyj, już wiedział, że do pasa startowego doleci po swojemu. Był tak zaaferowany, że prawdopodobnie nie zauważył, iż kontroler Paweł Plusnin, tamtejszy kierownik lotów, nawet nie próbował poinformować go, jakie urządzenia będą wykorzystywane podczas prowadzenia samolotu w kierunku pasa. A jeśli nawet zauważył, to nie zareagował, bo informacje te najwyraźniej nie były mu potrzebne¹⁵. Przecież doskonale wiedział, jak kiepsko jest wyposażone lotnisko w Smoleńsku. Ostatni raz lądował na nim trzy dni wcześniej.

Lotnicy, startując z Okęcia, wiedzieli, że pogoda w Smoleńsku może być fatalna. Informację o stanie faktycznym otrzymali od kontrolera z Mińska, gdy samolot przelatywał nad Białorusią.

Lotem od samego niemal początku kierował komputer nawigacyjny; autopilot został uruchomiony i podłączony do komputera niecałe dwie minuty po starcie, gdy tylko wznosząca się maszyna przekroczyła pułap 500 metrów. I pozostał włączony niemal do ostatniej chwili.

O godzinie 8:39:11, po 72 minutach od startu z Warszawy, tupolew znajdował się na wysokości pół kilometra nad ziemią i właśnie ustawiał się w osi pasa startowego lotniska Siewiernyj.

– Sto pierwszy, odległość dziesięć, wejście na ścieżkę¹⁶. – Kontroler Wiktor Ryzenko, kierownik strefy lądowania, poinformował polskiego dowódcę po rosyjsku, że tupolew jest 10 kilometrów od początku pasa, w miejscu, w którym zaczyna się ścieżka zniżania, i że pora rozpocząć manewr podejścia do lądowania¹⁷.

Arkadiusz Protasiuk zignorował ten komunikat. Samolot nie był jeszcze gotowy do rozpoczęcia zniżania. Załoga w pośpiechu kończyła czytać checklistę i ustawiać kolejne

urządzenia w konfiguracji do lądowania. Automat ciągu, który sterował mocą silników, został włączony cztery i pół minuty wcześniej, tuż po zejściu na poziom kręgu nadlotniskowego (podczas zniżania miał tak zredukować moc, aby samolot utrzymywał prędkość ustawioną przez pilota). Podwozie było już wypuszczone, sloty też, kłapy kilka sekund wcześniej wysunęły się z położenia 28 do 36 stopni. Statecznik poziomy kończył się właśnie przestawiać w położenie do lądowania.

Samolot, jak zwykle po wysunięciu kłap do kolejnego położenia, zaczął się powoli wznosić; trzeba było nieco opuścić dziób. Arkadiusz Protasiuk natychmiast skontrolował i wyrównał lot. Nie zrobił tego wolantem, gdyż samolotem przez cały czas sterował autopilot, który utrzymywał maszynę we wcześniej ustalonym położeniu. W takiej sytuacji w tupolewie używano jednego z dwóch niepozornych pokręteł: „zakręt” oraz „zniżanie-wznoszenie”, znajdujących się tuż obok prawego kolana dowódcy, przy manetkach gazów, na panelu PU-46.

Maszyna była gotowa do lądowania¹⁸. O 8:39:30 dowódca za pomocą pokrętła „zniżanie-wznoszenie” pochylił dziób tupolewa w dół (4,2 stopnia pod horyzont), rozpoczynając zniżanie w kierunku pasa. Zrobił to jednak 20 sekund za późno, znajdując się dwa kilometry bliżej lotniska niż powinien. W efekcie musiał zniżać się szybciej. Znacznie szybciej, niż pozwalały na to przepisy i zdrowy rozsądek.

Samolot zanurkował. Dziesięć sekund później i 800 metrów dalej Arkadiusz Protasiuk ponownie użył pokrętła, podniósł dziób do poziomu i zatrzymał zniżanie. Możemy tylko spekulować, dlaczego postąpił w ten sposób. Być może chciał sprawdzić, jak tupolew w tej konkretnej „konfiguracji do lądowania” zareaguje na ruchy owym pokrętłem – z jakim opóźnieniem wykona manewr i ile metrów wysokości straci, zanim przestanie opadać. Tę „próbę” zauważyli zarówno eksperci MAK, jak i komisji Millera, i stwierdzili, że owo pierwsze nurkowanie, zakończone wyrównaniem lotu, dowodzi, że Arkadiusz Protasiuk nie miał dużej wprawy w posługiwaniu się pokrętłem.

Dowódca eksperymentował, prowadząc jednocześnie rozmowę z kontrolerami z wieży Siewiernego.

– Osiem, na kursie, ścieżce – powiedział Wiktor Ryzenko, gdy maszyna znajdowała się 8,4 kilometra od progu pasa.

– Podwozie, kłapy wypuszczone, polski 101 – odparł dowódca po rosyjsku.

– Pas wolny – oznajmił pomocnik kierownika lotów.

A Paweł Plusnin, włączając się do rozmowy chwilę później, dodał:

– Lądowanie dodatkowo, sto dwadzieścia, trzy metry.

Ten ostatni komunikat oznaczał, że pilot na wysokości 100 metrów ma zameldować kontrolerom, że widzi lotnisko, i dopiero wtedy otrzyma pozwolenie na lądowanie. Oraz że wiatr wieje z kierunku 120 stopni z prędkością 3 metrów na sekundę.

– Dziękuję – odpowiedział Arkadiusz Protasiuk, kończąc jednocześnie manewrowanie pokrętłem.

Samolot znów leciał poziomo.

– Podchodzicie do dalszej, na kursie i ścieżce, odległość sześć – oznajmił Ryzenko, przez „dalszą” rozumiejąc dalszą radiolatarnię prowadzącą.

Jego pierwsze słowa padły równocześnie z rozlegającym się w kokpicie dzwonkiem

radiokompasu, sygnalizującym, że maszyna właśnie przelatowała nad radiolatarnią. Tupolew był 6,7 kilometra przed progiem pasa.

– Czteryście metrów – odczytał nawigator wskazanie wysokościomierza, zanim jeszcze wybrzmiał dźwięk brzęczyka.

Samolot leciał 400 metrów nad ziemią. Był to jeden z niewielu momentów w trakcie podejścia do lądowania, gdy wysokościomierz barometryczny i radiowysokościomierz pokazywały identyczną wysokość, bowiem dalsza radiolatarnia prowadząca znajduje się na tej samej wysokości, co lotnisko, na grzbiecie jednego z okolicznych wzgórz. Dalej jednak, prostopadle do toru lotu, leżą trzy dość głębokie doliny, nad którymi trzeba przelecieć, zanim dotrze się nad lotnisko.

Arkadiusz Protasiuk pochylił dziób sto jedyński pod horyzont i zaczął się ostro zniżać, podobnie jak chwilę wcześniej podczas „próby generalnej”. Samolot, podchodząc do lądowania, miał niemal dwukrotnie większą prędkość pionową, niż zezwalała *Instrukcja użytkownika!*

– *Terrain ahead!* – Alarm TAWS poinformował o zbliżaniu się do ziemi¹⁹.

Samolot leciał już w chmurze. Widoczność była praktycznie zerowa.

– Mówisz do widzeniaa! – zaproponował drugi pilot, najprawdopodobniej myśląc o przerwaniu podejścia.

– Nieee, ktoś za to beknie! – odpowiedział mu Arkadiusz Protasiuk.

– Po-my-sły! – podsumował Dowódca Sił Powietrznych, generał Andrzej Błasik, stojący za plecami pilotów. Zapewne chodziło mu o to, że odejście na lotnisko zapasowe jest głupim rozwiązaniem.

– Jest siedem metrów. – Drugi pilot odczytał prędkość opadania.

– Cztery, na kursie, ścieżce – powiedział jednocześnie Ryzenko.

– Na kursie, ścieżce – powtórzył dowódca tupolewa po rosyjsku.

– Dwa-osiem, dobra? – Drugi pilot zapytał, czy automatowi ciągu ustawić mniejszą prędkość, albo oznajmił, że właśnie to zrobił.

– Trzysta – odczytał nawigator z radiowysokościomierza.

– Dwieście trzydzieści metrów – przeczytał generał Błasik z wysokościomierza barometrycznego.

– Dwieście pięćdziesiąt – przeczytał nawigator z radiowysokościomierza.

– Trzy, na kursie, ścieżce – oznajmił Ryzenko.

– Włączcie światła! – nakazał Plusnin, licząc, że światła reflektorów przebiją się przez mgłę i pomogą mu dostrzec maszynę.

– Włączone – odpowiedział po rosyjsku dowódca, włączając je.

– Dwieście – przeczytał nawigator z radiowysokościomierza.

– Sto pięćdziesiąt – odczytał kolejne wskazanie nawigatora.

– To się nie uda... – stwierdził proroczo ktoś z tyłu kokpitu, przyglądający się działaniom pilotów.

– Dwa, na kursie, ścieżce – podał Ryzenko.

– *Terrain ahead!* – Po raz drugi włączył się TAWS mechanicznym głosem.

Od tego momentu powtarzał swoje ostrzeżenia do samego końca tego lotu²⁰.

– Sto metrów – odczytał generał Błasik z wysokościomierza barometrycznego.

– Sto – podał nawigator z radiowysokościomierza.

To był moment, w którym dowódca powinien wyrównać lot. Nie miał prawa dalej się zniżać.

– *Pull up! Pull up! Pull up! Pull up! Terrain ahead! Terrain ahead! Terrain ahead!*

Przez sześć sekund w słuchawkach załogi słychać było wyłącznie ostrzeżenia systemu TAWS, który w międzyczasie zmienił ostrzeżenie o zbliżaniu się do ziemi na znacznie mocniejsze: „Ciągnij w górę!”. Strzałka radiowysokościomierza oscylowała w okolicy liczby sto.

Nawigator nie zapytał dowódcy: „Decyzja?”, choć to chwila, w której pilot musi ją podjąć i albo oznajmić załodze: „Lądujemy”, albo: „Odchodzimy na drugi krąg”.

Arkadiusz Protasiuk, chociaż nie widział ziemi, kontynuował lot. Zniżał się, choć kontroler powiedział mu wcześniej wyraźnie: „Polski sto jeden, i od stu metrów być gotowym do odejścia na drugi krąg”.

– Narwańcy! – Ktoś stojący za plecami pilotów krótko i dosadnie skomentował ich działania.

– Dochodź wolniej – powiedział drugi pilot²¹, sugerując dowódcy, że pora zacząć zmniejszać prędkość zniżania.

– Dziewięćdziesiąt, osiemdziesiąt... – coraz szybciej czytał nawigator. Liczby podawał jednym tchem, ale jego głos był spokojny.

– Odchodzimy – oznajmił, a może tylko zapytał drugi pilot.

Jednak nikt w kabinie pilotów nie zareagował. Nikt nie popchnął manetek gazów na pełną moc. Nikt nie szarpnął wolantem, żeby przerwać pracę autopilota i skierować dziób samolotu w górę. Autopilot nie przestał prowadzić tupolewa w kierunku pasa i w dół.

– Siedemdziesiąt.

W kokpicie włączył się alarm radiowysokościomierza ustawionego na 65 metrów; samolot, znajdował się na takiej wysokości nad ziemią i ciągle opadał. Sygnał trwał przez 6,5 sekundy.

– Sześćdziesiąt.

– Dobrze, chłopaki²².

– Pięćdziesiąt.

– Horyzont, sto jeden! – krzyknął do mikrofonu na wieży Wiktor Ryzenko. To był rozkaz, aby natychmiast przerwać zniżanie i przejść do lotu poziomego. Piloci jednak nie zareagowali na to wezwanie. Nie odpowiedzieli też nic przez radio. Arkadiusz Protasiuk całą uwagę skupił na wykonywanych manewrach.

Kontroler nie wiedział, co się dzieje. Samolot był już tak nisko, że na ekranie lotniskowego radaru zniknął w szumie spowodowanym przez przeszkody na ziemi. Pionowa kreska symbolizująca Tu-154M nie dawała się odróżnić od plamek i kresek będących odbiciem sygnału od drzew.

– Czterdzieści, trzydzieści. – Nawigator podawał kolejne liczby coraz szybciej. Jego głos drżał. Na nagraniu z czarnej skrzynki słychać w nim strach.

Mniej więcej w tym momencie Arkadiusz Protasiuk zorientował się, że manewr przebiega nie tak, jak zaplanował, i że tupolew jest stanowczo za nisko. Być może w tym momencie podniósł wzrok z tablicy przyrządów i przez białą zasłonę mgły dostrzegł korony drzew przed samolotem.

– Kontrola wysokości, horyzont! – wrzasnął do mikrofonu Plusnin.

Nikt mu nie odpowiedział.

– Dwadzieścia! – krzyknął nawigator.

Dowódca ściągnął wolant na siebie, wyłączając układ autopilota sterujący pochyleniem samolotu (znizaniem i wznoszeniem). W kabinie rozległ się charakterystyczny sygnał informujący, że jeden z kanałów autopilota przestał działać. Ster wysokości na stateczniku poziomym wychylił się w górę i dziób samolotu zaczął się podnosić. Dowódca natychmiast skontrolował, odpychając wolant. Odruchowo. Nie chciał przekroczyć maksymalnego kąta natarcia, bo samolot ze zbyt mocno zadartym dziobem straciłby siłę nośną i runął jak kamień na ziemię. Wolant wrócił na chwilę do położenia neutralnego. Arkadiusz Protasiuk położył prawą dłoń na manetkach gazów i pchnął je maksymalnie do przodu, na moc startową.

Wszystko to zajęło mu niecałą sekundę. Działał instynktownie. Walczył o życie.

Gdy manetki gazów znalazły się w położeniu maksymalnym, ponownie ściągnął wolant na siebie, tym razem do końca. Stery wysokości ustawiły się pod kątem 25 stopni do powierzchni statecznika poziomego, w skrajnym wychyleniu w górę.

Na nagraniach z czarnej skrzynki nie słychać w tym czasie ani jednego słowa, ani jednej komendy. Tylko dzwonki urządzeń nałożone na mechaniczny głos TAWS, który od dawna alarmował, żeby uciekać w górę. Dowódca wykonywał wszystkie czynności samodzielnie. Zapewne zrobił to najszybciej, jak potrafił, jednak było już za późno. Samolot wciąż minimalnie opadał, a teren pod nim lekko się podnosił.

Zabrakło wysokości i czasu.

Siedem dziesiątych sekundy później w kokpicie rozległ się jeszcze dzwonek radiokompasu, informujący, że samolot dolatuje nad bliższą radiolatarnię. Trwał 2,2 sekundy. Przez cały ten czas komputer TAWS nie przestawał mechanicznym, beznamiętnym głosem namawiać w słuchawkach do ucieczki w górę.

– Usłyszałem huk silników. Po lewej stronie, mniej więcej jakieś 20–30 metrów, z mgły wynurzył się samolot na wysokości około 10 metrów. Zobaczyłem wypuszczone podwozie i skrzydła, do okien kadłubowych. Maszyna znajdowała się w położeniu poziomym – opowiadał potem śledczym jeden z wojskowych obsługujących radiolatarnię, który w tamtej chwili przebywał akurat na zewnątrz budynku²³. Jego zdaniem widzialność w poziomie wynosiła wtedy do 50 metrów, a w pionie nie więcej niż 10–15 metrów.

Samolot końcem prawego skrzydła ściał liczący kilkadziesiąt centymetrów wierzchołek brzozy rosnącej przy ogrodzeniu bliższej radiolatarni, 47 metrów od osi pasa i 1100 metrów od jego progu. Gałązki były cienkie, więc czarna skrzynka nie zarejestrowała żadnego dźwięku. Ślad po cięciu został na drzewie na wysokości 10–11 metrów nad ziemią, mniej więcej 2,5 metra poniżej poziomu progu pasa, na którym miał wylądować tupolew.

Pierwsze odgłosy kolizji, jakie nagrały się na taśmie w czarnej skrzynce, to szorowanie

spodem kadłuba o kępę brzozek rosnącą 180 metrów bliżej lotniska niż przystryżona brzoza koło radiolatarni. W tym momencie spód kadłuba znajdował się zaledwie trzy metry nad ziemią, a samolot zaczynał się wznosić. Chwilę później końcówką skrzydła ściał kilka drzewek 5,5 metra nad ziemią, a potem zatrząsł się. Rozległ się głuchy dźwięk pękającego metalu. Skrzydło tupolewa uderzyło w drzewo 6,6 metra nad ziemią. Pień miał w tym miejscu 44 centymetry średnicy i 140 centymetrów w obwodzie. Uderzenie nie ściało brzozy. Wręcz przeciwnie. To było potężne, stare drzewo i choć skrzydło wbiło się głęboko w drewno, pień okazał się mocniejszy. Zderzenie z drzewem trwało ledwie sześć setnych sekundy. Kończówka skrzydła o długości 4,5 metra przeleciała po południowej stronie drzewa i wystrzeliła w górę, a samolot z kikutem skrzydła – po północnej. Pień brzozy pod wpływem uderzenia rozszczepił się u podstawy od strony, z której nadleciał samolot, i pochylił nieco w kierunku, w którym poleciał. Górny, dziesięciometrowy fragment brzozy, znajdujący się nad miejscem uderzenia, powoli zaczął się przechylać. Złamał się w nadciętym przez skrzydło miejscu i zwałił na północ, prostopadle do kierunku lotu tupolewa.

Potężny strumień gazów wylotowych z silnika zmiotł dach domku stojącego tuż przy brzozie. W powietrzu fruwały kawałki papy i drewniane drzazgi. Gorący podmuch połamał gałęzie drzewek owocowych rosnących za domkiem na torze lotu. Te z drzewek, które przetrwały piekielny huragan, rosną dziś przygięte do ziemi i nienaturalnie poskręcane. Impet gazów rozrzucił też sterty śmieci zgromadzone na działce.

Uszkodzony samolot nadal się wznosił, silniki wchodziły na obroty, zwiększały moc. Maszyna powoli przechylała się na lewą stronę, ponieważ kikut uszkodzonego skrzydła wytwarzał znacznie mniejszą siłę nośną niż nienaruszone prawe. Ten przechył sprawił, że tupolew zmieścił się w luce pomiędzy pniami kolejnych drzew. Nie zmieścił się cały w prześwicie, gdyż zarówno kikut, jak i ocalałe skrzydło ściały część gałęzi. Przeleciał nad ulicą Gubienko.

Od momentu uderzenia w brzozę był już praktycznie niesterowny. Wciąż się wznosił, a jednocześnie powoli przekręcał na plecy. Kikutem skrzydła zerwał dwie linie energetyczne – niskiego i wysokiego napięcia – wiszące około 8 metrów nad ziemią. Tuż za leżącymi na ziemi drutami, na skraju rozciągającego się dalej lasu, spadła odcięta końcówka lewego skrzydła, pokonując w powietrzu nieco ponad 100 metrów.

Wznoszenie trwało jeszcze dwie sekundy. W tym czasie tupolew przeleciał nad kolejnymi drzewami, zaczepiając o nie i ścinając ich wierzchołki kikutem skrzydła, które traciło kolejne fragmenty poszycia.

Zbliżał się do szosy wylotowej ze Smoleńska, ulicy Kutuzowa.

Chwilę wcześniej z głównej drogi w małą ulicę Gubienko zjechał samochód osobowy. Kierowca nie mógł uwierzyć własnym oczom.

– Z przodu, przed samochodem, pojawiła się sylwetka samolotu. Leciał na niewielkiej wysokości, z dużym lewym przechyleniem i dodatnim kątem pochylenia – zeznał później kierowca, jak okazało się były nawigator, latający kiedyś Iłem-76. Jego zdaniem tupolew był wtedy przechylony o 45 stopni na lewą burtę. – Samolot, ścinając wierzchołki drzew, nabrał nieco wysokości i skrył się we mgle – wspominał.

Mężczyzna krzyknął do siedzącej obok żony, żeby natychmiast zadzwoniła

do ministerstwa do spraw nadzwyczajnych. Na podstawie danych z jej telefonu mógł potem określić dokładny czas. Dziesiąta czterdzieści jeden²⁴.

Chwilę później prezydencki tupolew przelatywał już nad ulicą Kutuzowa. Właśnie w tym momencie z okna hotelowego pokoju dostrzegł go Sławomir Wiśniewski, montażysta, który przyjechał do Smoleńska z ekipą TVP, żeby zmontować materiał do głównego wydania „Wiadomości”.

– Zobaczyłem skrzydło, jak wystawało pionowo w dół z chmury. Kadłuba nie wiedziałem, był skryty we mgle – powiedział nam. – Słyszałem zmianę tonacji silników ze zduszonej do zwiększającej moc. Ale ten dźwięk był dziwny. Miałem wrażenie, że któryś z silników przerywa, pryka, jakby się dławił – dodał.

Gdy Wiśniewski ujrzał skrzydło, samolot znajdował się w najwyższym punkcie swego lotu po zderzeniu z brzozą i leciał mniej więcej 18–20 metrów nad ziemią. Jego prawe skrzydło sterczało w górę, a kikut lewego w dół; końcówka była oddalona od ziemi o zaledwie sześć metrów. Silniki wchodziły już na wysokie obroty, ale los tupolewa i pasażerów był przesądzony.

Samolot zawadził o korony drzew rosnących wzdłuż ulicy Kutuzowa i stracił duży fragment lewej połowy statecznika poziomego.

Hałas silników zaintrygował jednego z pracowników pobliskiego warsztatu samochodowego.

– Zechciałem popatrzeć na tego śmiałka, który odważył się lądować w takiej mgle, i wyjrzałem przez okno. Zobaczyłem sylwetkę nisko lecącego samolotu; lewe skrzydło prawie dotykało ziemi, zaczepiało o drzewa. Podwozie było wypuszczone i znajdowało się już powyżej samolotu. To znaczy on spadał do góry kołami, przechylony na lewe skrzydło – zeznał²⁵.

Tupolew, lecąc ku ziemi, nie przestawał obracać się na plecy. W ziemię uderzył niemal jednocześnie dachem kokpitu, kikutem lewego skrzydła i ogonem. Do pełnego obrócenia się na plecy brakowało mu jeszcze około 30 stopni. Kikutem skrzydła wyłobił bruzdę o długości 27 metrów. Statecznikiem pionowym, resztką lewej połowy statecznika poziomego i owiewką radiostacji krótkofalowej, wystającą z niego ku przodowi w miejscu połączenia obu stateczników, wyrył drugą bruzdę, której początek był oddalony o 14 metrów na południowy wschód od pierwszej. Oba te ślady widoczne są bardzo dobrze na zdjęciach satelitarnych z 12 i 13 kwietnia 2010 roku. Trudno je zinterpretować, ponieważ nie są równoległe do kierunku, w którym wówczas poruszał się samolot; elementy, które ryły owe bruzdy, obracały się razem z samolotem wzdłuż osi podłużnej kadłuba. Miękkie pokrycie kokpitu nie pozostawiło rozpoznawalnego śladu w miejscu, w którym zetknęło się z ziemią. Odłamała się druga połowa statecznika poziomego, potem statecznik pionowy. Ogon samolotu, z przymocowanymi doń silnikami, jako najcięższy z elementów, poleciał najdalej. Po chwili oderwał się od niego prawy silnik, lądując osobno. Gdy kadłub się przełamał, do silników przestało dochodzić paliwo, więc natychmiast zgasły.

Pozostała część kadłuba, z kabiną pasażerską, oparta na lewym skrzydle, zaczęła obracać się wokół własnej osi zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Ziemia zadziałała jak

tarka, niszcząc pokrycie sufitu. Żaden samolot nie jest przystosowany do lądowania na plecach, a dach kabiny jest najsłabszym elementem konstrukcji kadłuba. Blacha poszycia ma tam grubość półtora milimetra, podczas gdy w dolnej części jest dwa razy grubsza. Dzieła zniszczenia dopełnił najcięższy element tupolewa, centropłat z wózkami podwozia i zbiornikami, w których znajdowało się jeszcze ponad dziesięć ton paliwa. W chwili upadku centropłat ze sterczącymi w górę wózkami podwozia znalazł się nad kabiną pasażerską, przygniatając ją i właczając w ziemię. Pękł w końcu na dwie części, z których każda niezależnie, obracając się w poziomie, sunęła dalej, miażdżąc wszystko na swojej drodze. Na pasażerów posypały się rzeczy wiezione w lukach pod podłogą. Tamże, pomiędzy kokpitem a salonką prezydenta, znajdowały się skrzynie z balastem służącym do prawidłowego wyważenia samolotu. Producent umieścił w nich 750 kilogramów metalu, żeby wyrównać ciężar wyjętych foteli, które w seryjnie produkowanych samolotach znajdują się w miejscu salonek. Ciut dalej, w luku bagażowym dokładnie pod salonką prezydenta, mieściła się „apteczka techniczna”, czyli półtorej tony części zamiennych wożonych, aby samolot można było w razie czego naprawić poza Polską... To wszystko w momencie uderzenia w ziemię znalazło się nad salonikami VIP-ów.

Paliwo z porozrywanych zbiorników spryskało cały teren.

– Sekundę lub dwie po tym, jak zobaczyłem skrzydło przelatującego samolotu, usłyszałem głucho łupnięcie. Moment później pojawił się słup ognia i grzyb czarnego dymu. Słup ognia sięgał gdzieś do półtorej, a może nawet dwóch wysokości drzew rosnących przy szosie – opowiadał Sławomir Wiśniewski. Zaraz potem usłyszał strażacką syrenę. – Samochód ze strażakami wyjechał na szosę i ruszył w kierunku przeciwnym niż centrum Smoleńska. Jednak chwilę później wrócił tam, skąd wcześniej wyjechał, i wjechał w las od strony remizy i zabudowań lotniska – dodał.

Wiśniewski chwycił swoją kamerę oraz czystą kasetę i wybiegł z pokoju. Zorientował się, że jest bez spodni, zawrócił, założył je i pognął na miejsce katastrofy.

Podobnie moment tragedii zapamiętali piloci Jaka-40.

– Odgłos uderzeń kadłuba o drzewa słyszeliśmy na lotnisku. Nigdy nie zapomnę tego dźwięku. Nie da się go opisać słowami. A potem był już tylko głucho trzask łamanej blachy, kiedy samolot wbił się w ziemię. I nagła cisza – relacjonował jeden z członków załogi Jaka. Nie widział wybuchu paliwa, o którym opowiadał Wiśniewski. Był dwa razy dalej i od miejsca katastrofy oddzielała go ściana mgły oraz znacznie szerszy szpaler drzew.

Pierwsza ekipa z lotniskowej remizy straży pożarnej, znajdującej się 250 metrów w linii prostej od miejsca katastrofy, była na miejscu już po trzech, może czterech minutach, równocześnie z pierwszymi świadkami, pracownikami położonego jeszcze bliżej warsztatu samochodowego, Igorem Fominem i Władimirem Safonienką. Chwilę później dotarł tam z kamerą w rękę Sławomir Wiśniewski oraz Nikołaj Bodin, a potem pierwsi Rosjanie z grupy oczekującej na płycie lotniska oraz polski ambasador Jerzy Bahr z kierowcą.

Szczątki samolotu pokryte były cienką warstwą szarego błota. Pachniało naftą lotniczą. Było zimno, temperatura między zerem a minus jednym stopniem Celsjusza. W kilku miejscach niemrawo tlił się ogień, dogaszany przez strażaków.

O 8:56 zaczęły wyc lotniskowe syreny.

[15](#) Podobnie jak późniejsze komunikaty kontrolerów, że pozostaje „na kursie i ścieżce”, które ignorował, nie podając kontrolerowi w odpowiedzi swojej wysokości, chociaż powinien to robić.

[16](#) Zarówno eksperci Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji, jak i Instytutu Ekspertyz Sądowych usłyszeli w tym komunikacie „*diewiat*”, czyli dziewięć, a nie dziesięć.

[17](#) Od tej chwili samolot powinien zacząć się zniżać, lecąc w dół, w kierunku pasa startowego, pod ściśle ustalonym kątem. Gdyby dowódca postąpił zgodnie z opisem na karcie podejścia do lądowania, być może nie doszłoby do katastrofy.

[18](#) Nic nie było gotowe. *Instrukcja użytkowanie* nie przewiduje nieprecyzyjnych podejść do lądowania z włączonym autopilotem i automatem ciągu. Z tych urządzeń można korzystać wyłącznie podczas podejść precyzyjnych, gdy autopilot odbiera sygnały radiowe emitowane z okolicy pasa startowego przez naziemny system ILS. Co nie jest wymienione w *Instrukcji użytkowania*, nie jest dozwolone, zatem dowódca ewidentnie złamał zasady ustanowione przez producenta.

[19](#) Samolot opadał w tym momencie z prędkością pionową około 7,5 metra na sekundę. Alarm pojawił się, ponieważ komputer TAWS stwierdził, że samolot, zniżając się, przekroczył poziom 1000 stóp według ciśnienia ustawionego jako ciśnienie odniesienia (czyli zero) na głównym wysokościomierzu barometrycznym, a w jego bazie danych nie było w tym miejscu żadnego lotniska. Załoga zapewne uznała już wcześniej, że TAWS będzie w takiej sytuacji reagował alarmem, i dlatego konsekwentnie od początku do końca ignorowała jego ostrzeżenia.

W tym momencie dowódca zmienił ciśnienie odniesienia na swoim (głównym, cyfrowym) wysokościomierzu barometrycznym, żeby oszukać TAWS i wyłączyć kolejne alarmy. Przełączył swój wysokościomierz z pokazywania wysokości względem poziomu lotniska na pokazywanie według ciśnienia standardowego 760 milimetrów słupa rtęci (1013 hektopaskali). Od tego momentu wysokość wyświetlająca się na ekranie tego urządzenia była o 168 metrów większa, bo takiej wysokości odpowiadała różnica między obydwoma ciśnieniami odniesienia. W rezultacie następny alarm pojawił się, dopiero gdy samolot znalazł się o 168 metrów niżej i znowu wystąpił warunek wyzwalający alarm. Dlatego dowódca później na swoim wysokościomierzu barometrycznym nie widział już wysokości względem progu pasa. To było jednym z istotnych powodów, że nie zorientował się, iż wysokość wskazywana przez radiowysokościomierz różni się bardzo od faktycznej wysokości, na jakiej znajduje się samolot względem progu pasa.

[20](#) Te ostrzeżenia były bardzo dobrze słyszalne w słuchawkach, które przynajmniej niektórzy członkowie załogi mieli na uszach lub na jednym uchu. Było je również słycać przez głośnik ogólny, ale znacznie ciszej, zatem nie ma pewności, czy słyszał je Dowódca Sił Powietrznych. Natomiast dzwonki, sygnalizujące przeloty nad radiolatarniami i wyłączanie autopilota oraz automatu ciągu, były znacznie głośniejsze.

[21](#) Komisja Millera, na podstawie transkrypcji przygotowanej przez Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji, stwierdziła, że w tym momencie Arkadiusz Protasiuk powiedział: „Odchodzimy na drugie zajście”, przy czym słowo „zajście” jest bardzo niepewne. Ekspert z Instytutu Ekspertyz Sądowych słyszeł: „...chodzimy na drugie”. Polscy piloci, przygotowując w Moskwie w 2010 roku pierwszą wersję transkrypcji (stenogram MAK) słyszeł: „W normie”. O naszych wątpliwościach związanych z tą wypowiedzią szerzej piszemy w kolejnym rozdziale.

[22](#) Słowo „chłopaki” jest słabo słyszalne.

[23](#) Raport MAK, s. 143.

[24](#) Raport MAK, s. 143.

[25](#) Raport MAK, s. 143.

Rozdział 3

ANATOMIA KATASTROFY

Jak wyglądał plan Arkadiusza Protasiuka? Na to pytanie można odpowiedzieć po zastanowieniu się, dlaczego radiowysokościomierz zaczął alarmować o osiągnięciu minimalnej wysokości zniżania na 65 metrach nad ziemią, nie zaś na stu.

Arkadiusz Protasiuk ewidentnie za wszelką cenę chciał spróbować wylądować na Siewiernym i na pewno nie miał zamiaru przerwać podejścia do lądowania na wysokości 100 metrów nad ziemią!

O 8.10:20,7, podczas przygotowań samolotu do lądowania, jeden z członków załogi powiedział, że alarm radiowysokościomierza ma być (lub jest już) ustawiony tak, aby brzęczyk odezwał się 100 metrów nad ziemią. Piloci, słysząc go – o ile wcześniej nie zobaczyliby pasa, nie poinformowali o tym kontrolerów i nie otrzymali zgody na lądowanie – powinni przerwać manewr i odejść na drugi krąg²⁶. Ktoś jednak przestawił radiowysokościomierz tak, żeby alarm rozpoczął się 35 metrów niżej.

Dlaczego Arkadiusz Protasiuk, pomimo alarmu radiowysokościomierza, nie przerwał zniżania na 65 metrach?

Odpowiedź jest prosta – ponieważ wiedział już od załogi Jaka-40, że podstawa chmur znajduje się 15 metrów niżej, na 50 metrach²⁷.

Miał zamiar wykonać manewr, który w slangu lotniczym nazywany jest „doczołgiwaniem się” do lotniska, bo daje pilotowi czas na to, by mógł zorientować się, gdzie jest, i ewentualnie skorygować kurs. Dowódca najwyraźniej miał nadzieję, że jeśli zniży się zgodnie z planem, znajdzie się pod chmurami w okolicy bliższej radiolatarni prowadzącej. Tam zamierzał przerwać zniżanie i lecieć przez chwilę poziomo, na 40 lub nawet 30 metrach nad ziemią. Mógłby wówczas poszukać wzrokiem świateł nawigacyjnych przed początkiem pasa, początku pasa i wreszcie bramki z reflektorów znajdujących się 200 metrów za jego początkiem. Wtedy, w razie potrzeby, może nawet udałoby się mu skorygować nieco kurs tak, aby znaleźć się nad pasem i wylądować. Zapewne liczył na to, że autopilot, który został jeszcze nad Okęciem sprzężony z komputerem nawigacyjnym i pokładowym systemem GPS-ów, wyprowadzi go dokładnie na pas i przyziemienie przebiegnie gładko.

Skąd wiemy, że właśnie takie rozwiązanie planował dowódca prezydenckiego samolotu? Otóż ze sposobu, w jaki sterował on samolotem, i z czynności, które wykonywał w kokpicie. Podejmowane przez niego decyzje nie były wprawdzie wypowiedziane na głos,

zatem nie ma ich na taśmie rejestratora rozmów, ale działania zostały zapisane przez rejestratory parametrów lotu.

Gdy prezydencki tupolew przelatywał nad ostatnią doliną i dolatywał do bliższej radiolatarni prowadzącej, oddalonej o 1100 metrów od progu pasa, w kabinie pilotów rozegrały się wydarzenia, które trudno jest, naszym zdaniem, logicznie wytłumaczyć czymś innym niż próbą wylądowania za wszelką cenę lub pokazania, że wylądować się w żaden sposób nie da.

– Sto metrów. – Generał Błasik odczytał wysokość względem poziomu lotniska z wysokościomierza barometrycznego (8:40:44,5)

– Sto. – Niecałą sekundę później nawigator odczytał wysokość z radiowysokościomierza (8:40:45,4).

Zgodnie z zasadami pracy w kokpicie, podczas lądowania, gdy samolot znajduje się poniżej 100 metrów, nawigator powinien odczytywać zmiany wysokości co dziesięć metrów. W tej sytuacji zachowanie załogi staje się trudno zrozumiałe. Nawigator o 8:40:45,4 odczytał wysokość „sto” i zamilkł; nikt nie odzywał przez ponad sześć sekund. Nikogo nie zaniepokoił fakt, że oto maszyna podąża z dużą prędkością pionową ku ziemi, a wysokość na przyrządach nie zmienia się ani o jotę. Trudno wyjaśnić, dlaczego nikt nie zauważył, że coś jest bardzo nie tak.

– Sześć czy siedem sekund w lotnictwie to wieki – dziwi się jeden z pilotów latających niegdyś tupolewem w 36. SPLT.

O czym zatem myślała wówczas załoga? Co robili drugi pilot i nawigator? Na te pytania raczej nie poznamy odpowiedzi.

Pewne jest natomiast, że po sześciu sekundach od ostatniej komendy nawigatora w kabinie padło kilka słów, które można interpretować na wiele sposobów. Ostatnie z nich zlewa się z początkiem kolejnej wypowiedzi Artura Ziętka, który zaczął coraz szybciej odczytywać wskazania radiowysokościomierza: „Dziewięćdziesiąt, osiemdziesiąt, siedemdziesiąt”.

Według transkrypcji Instytutu Ekspertyz Sądowych, wykonanej dla prokuratury, w tym właśnie momencie dowódca powiedział: „...chodzimy na drugie”. Według ekspertyzy Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji, wykonanej dla komisji Millera, dowódca powiedział: „Odchodzimy na drugie zajście”, przy czym nie ma pewności co do brzmienia ostatniego słowa. Polscy piloci, odsłuchując nagrania w Moskwie, gdy przygotowywali pierwszą transkrypcję²⁸, znaną jako stenogram MAK, usłyszeli, że w tym momencie drugi pilot mówi: „W normie”.

Rozmawialiśmy z kilkoma osobami, które odsłuchiwały nagrania w polskich laboratoriach. Żadna z nich nie słyszała komendy dowódcy: „Odchodzimy na drugie”, dopóki nie dowiedziała się, że te słowa padają w tym właśnie konkretnym momencie. My słyszymy: „Dochodzi w normie”, „Wszystko w normie”, „Dochodź wolniej” lub coś bardzo podobnego w brzmieniu. Według najnowszej *Transkrypcji prokuratorów wojskowych* była to kwestia: „Dochodź wolniej”, wypowiedziana przez drugiego pilota. I to „wolniej” złało się z początkiem „dziewięćdziesiąt”. Niecałą sekundę wcześniej

słysząc słowo: „Narwańcy”, wypowiedziane przez kogoś stojącego za plecami pilotów.

Pierwsza na sto procent pewna propozycja, żeby przerwać manewr lądowania, padła dopiero chwilę później.

– Odchodzimy – słysząc wyraźnie głos Roberta Grzywiny o 8:40:53,1.

Jednak sugestia drugiego pilota, być może sformułowana bardziej jako pytanie niż komenda, została zignorowana przez Arkadiusza Protasiuka. Nie można wykluczyć, że została zignorowana, bo w kokpicie za plecami pilotów stał Dowódca Sił Powietrznych i pilnował, żeby załoga na pewno spróbowała podejść do lądowania. Generał Andrzej Błasik, poprzez swoją obecność w kokpicie i to, że odczytywał na głos wysokości z wysokościomierza barometrycznego, autoryzował kolejne decyzje dowódcy samolotu o dalszym zniżaniu i próbie lądowania w warunkach meteorologicznych poniżej wszelkich minimów i wbrew zdrowemu rozsądkowi.

Gdy nieco więcej niż w sekundę po komendzie: „Odchodzimy”, wypowiedzianej przez drugiego pilota, w kabinie rozległ się alarm radiowysokościomierza nastawionego na wysokość 65 metrów, a nawigator odczytał, że samolot znajduje się siedemdziesiąt metrów nad ziemią, któryś z pilotów tupolewa wykonał zaskakujący manewr, tak zaskakujący, że zdezorientował on ekspertów MAK. Otóż delikatnie ściągnął wolant na siebie. Przesunął go mniej więcej do połowy wychylenia, które wyłącza autopilota. I czekał.

Kto zrobił i dlaczego? I czy wiedział, że taki ruch wolantem spowoduje wychylenie sterów wysokości w górę? Komisja MAK przekonywała w swoim raporcie, że zrobił to drugi pilot, być może podświadomie, w oczekiwaniu na taką właśnie reakcję dowódcy. Ale – ponieważ jedną z podstawowych zasad pilotażu jest to, że pilot, który w danym momencie nie pilotuje samolotu, nie może nagle i bez zapowiedzi przejąć wolantu – nie pociągnął go na siebie na tyle mocno, by zerwać autopilota. Natomiast w *Raporcie komisji Millera* na temat tego manewru nie ma ani słowa. Jej eksperci nie zauważyli chyba, że w ogóle miał miejsce. Nam bardziej prawdopodobny wydaje się scenariusz, w którym dowódca delikatnie ściągnął wolant, bo w tym czasie czarna skrzynka rejestrująca pracę urządzeń pokładowych nie odnotowała żadnych ruchów pokręteł „zniżanie-wznoszenie”, które zmniejszałyby prędkość opadania samolotu. Bez względu jednak na to, kto ostrożnie ściągnął wolant i czy ściągnięcie go było częścią planu, czy podświadomą i zaniechaną próbą uruchomienia procedury odejścia na drugi krąg, działanie owo spowodowało ruch obu sterów wysokości w górę²⁹ i sprawiło, że dziób samolotu uniósł się nieco. Oczywiście natychmiast zareagował autopilot, który zaczął cofać stery wysokości do poprzedniej pozycji (powrót do ustawienia sprzed manewru zajął mu zaledwie dwie sekundy). Jednak w międzyczasie samolot, na skutek uniesienia dziobu, ustawił się w pozycji prowadzącej do wyrównania lotu. W konsekwencji zmalała jego prędkość pionowa, czyli prędkość opadania – z około 7 metrów na sekundę do około pięciu w momencie zerwania autopilota³⁰. Zmiana wydaje się niewielka, ale dla dalszego przebiegu lotu okazała się kluczowa.

Przerwanie opadania i rozpoczęcie wznoszenia zabiera samolotowi chwilę; w tym czasie wciąż leci on w dół. Wysokość, jaką traci podczas takiego manewru, nazwana

przypadnięciem, jest proporcjonalna do kwadratu prędkości opadania, jaką miał przed jego rozpoczęciem. W przypadku prezydenckiego tupolewa zmniejszenie tej ostatniej wartości z siedmiu do pięciu metrów na sekundę oznaczało dwukrotnie mniejszą utratę wysokości! Ujmując rzecz brutalnie, gdyby nie ta zmiana, samolot w momencie zerwania autopilota leciałby z prędkością pionową 7 metrów na sekundę i w okolicy bliższej radiolatarni prowadzącej uderzyłby kołami i brzuchem w ziemię, bo zabrakłoby mu wysokości, żeby wyhamować opadanie. Mając prędkość pionową o te dwa metry na sekundę mniejszą, przeleciał nad radiolatarnią na wysokości 10–11 metrów, obcinając tylko wierzchołek rosnącej przy niej brzozy.

Czy było to celowe działanie któregoś z pilotów, czy drugi pilot podświadomie ściągnął wolant na siebie, w oczekiwaniu na reakcję dowódcy, czy to jednak dowódca ściągnął na siebie wolant, czekając na właściwy moment, by przerwać zniżanie – tego nie dowiemy się nigdy. Faktem jednak pozostaje, że w rezultacie samolot zaczął wyrównywać lot znacznie szybciej niż sterowany wyłącznie pokręteł. Arkadiusz Protasiuk, jako pilot z dość długim stażem latania tupolewem, mógł wiedzieć, że w ten sposób można „pomóc” autopilotowi.

Czy dowódca zwlekał z wyłączeniem autopilota, aż usłyszy: „Dwadzieścia” – zerwał go bowiem dwie dziesiąte sekundy później – też pozostanie tajemnicą na zawsze.

Przedstawionej powyżej teorii, że ruch wolantem zmniejszył prędkość pionową, długo sprzeciwiał się pułkownik Robert Latkowski, pilot o największym doświadczeniu w lataniu tupolewem wśród osób, które pracowały w 36. SPLT. Uważał, że pociągnięcie za wolant przy włączonym autopilocie nie może spowodować ruchu sterów i zmiany ustawienia samolotu w przestrzeni. Jednak podczas kolejnej burzliwej dyskusji zespołu autorskiego zniemacka zmienił zdanie. Przypomniał sobie bowiem przygodę podczas lotu na Bermudy, gdy znalazł się w strefie bardzo silnych turbulencji.

– Wtedy sterowaliśmy we trzech: ja, drugi i autopilot, ponieważ tak rzucało, że przekraczane były krytyczne kąty natarcia (samolot leciał zbyt ostro do góry). Maszynę w poziomie utrzymywał ABSU, a ja z drugim pilotem kontrowaliśmy wolantem, dodatkowo poruszając sterami, tendencje samolotu do przekraczania kąta natarcia. Obawialiśmy się, że dojdzie do przeciągnięcia i lot zakończy się w morzu. Takie wspólne działanie pilotów i autopilota pozwoliło nam bezpiecznie wyjść ze strefy turbulencji. Sam autopilot jest po prostu za wolny w takich sytuacjach... – opowiadał historię lotu z premierem Jerzym Buzkiem do Meksyku. – Wtedy zrobiliśmy to instynktownie. Nie pamiętam, czy uczono nas tego na szkoleniach w Rosji – dodał.

Niewykluczone, że ktoś w pułku raz jeszcze, po latach, odkrył tę sztuczkę i twórczo zastosował – najpierw do lądowań według ILS, a potem także do wszystkich innych. I że być może w ten sposób skorzystano z autopilota podczas podejścia w Smoleńsku.

Zapis z czarnej skrzynki rejestrującej rozmowy w kokpicie pozwala odtworzyć nie tylko, co robili i mówili piloci w ciągu ostatnich sekund lotu, ale także któredyś leciał samolot. Na taśmę nagrały się bowiem odgłosy uderzeń w kępy krzaków położonych między bliższą radiolatarnią a brzożą na działce Nikołaja Jakowlewicza Bodina.

Kiedy Arkadiusz Protasiuk pociągnął wolant na siebie, jednocześnie popychając manetki gazu do oporu, tupolew zaczął ustawiać się w pozycji do wznoszenia, choć ciągle jeszcze opadał. Silniki, ustawione przez automat ciągu na mały gaz, podczas ekstremalnie szybkiego schodzenia nabierały mocy powoli. Zbyt wolno, żeby ucieczka na bezpieczną wysokość mogła się powieść. Samolot dosłownie szorował brzuchem po ziemi, przyginając ognistym podmuchem gazów wylotowych wysoką wyschniętą trawę. Zostawiał za sobą wyraźny ślad.

Na nieco ponad sekundę przed uderzeniem lewym skrzydłem w brzozę na działce Bodina, na taśmie rejestratora nagrał się tajemniczy dźwięk. Eksperci z Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji, odsłuchujący zawartość taśm na potrzeby komisji Millera, stwierdzili, że to „odgłos przypominający stuknięcie, zmiana akustyki”. Natomiast pracownicy krakowskiego Instytutu Ekspertyz Sądowych uznali ten sam dźwięk za tajemnicze i bliżej niezidentyfikowane „odgłosy przemieszczających się przedmiotów – do końca nagrania”. Autorzy najnowszej *Transkrypcji biegłych prokuratury wojskowej* wyróżniają dwa charakterystyczne odgłosy, pojawiające się na 1,25 i 1,10 sekundy przed kolizją z brzozą na działce Bodina, nazywając je „odgłosem przypominającym silne uderzenie” i „odgłosem przypominającym niszczenie konstrukcji”.

Kiedy w październiku 2010 roku znaleźliśmy się w Smoleńsku, naszą uwagę na łące między bliższą radiolatarnią a działką Nikołaja Jakowlewicza Bodina zwróciły dwa drzewka. Niewielkie brzożki rosły na małym pagórku, wystającym kilkadziesiąt centymetrów ponad poziom gruntu.

Pierwsza z nich była ścięta 2,8 metra nad ziemią, druga 20 centymetrów wyżej. Między drzewkami był prześwit o szerokości mniej więcej półtora metra.

– Tędy pewnie przeszła goleń przedniego podwoziła – zasugerował wówczas Tomek Białoszewski.

Potwierdził to Siergiej Amielin, który towarzyszył nam w wizji lokalnej.

– W pierwszych dniach po katastrofie, gdy tu fotografowałem, ślady trawy i ściętych drzewek były wyraźne. Samolot przeleciał tędy, zbliżając się do brzozy. Po zostawionych śladach można zobaczyć, którądy samolot doleciał do miejsca, gdzie stracił skrzydło – wspominał, opowiadając o tym, co zobaczył na tej łące podczas swojej pierwszej wizyty 13 kwietnia 2010 roku.

Wtedy ślad lotu był zaznaczony wyraźnie. Gazy wylotowe z silnika połamały wysoką wyschniętą trawę, dokładnie pokazując, którądy tuż nad ziemią leciał tupolew.

Te same dwa korytarze powalonej trawy widział też Wiktor Bater, wówczas korespondent TVN, gdy 10 kwietnia szedł przez tę łąkę w kierunku zabudowań bliższej radiolatarni, o czym opowiedział Teresie Torańskiej³¹.

Później, ku własnemu zaskoczeniu zdaliśmy sobie sprawę, że na tej łące na obrzeżach Smoleńska, nie znając jeszcze nagrań z czarnej skrzynki, odgadliśmy dokładnie, jak wyglądały ostatnie sekundy lotu sto jedynki, tuż przed zderzeniem z brzozą na działce Bodina.

Co zarejestrowały mikrofony w kabinie pilotów o 8:41:01,7? Czy rzeczywiście samolot mógł zawadzić brzuchem i podwoziem o drzewka?

Przeliczył to Paweł Artymowicz, polski astrofizyk mieszkający w Toronto, w Kanadzie.

Krzaki rosną 65 metrów przed brzozą, na której odłamało się skrzydło. W tym miejscu samolot znalazł się tak nisko nad ziemią, że zaczął o nie zahaczać kadłubem i podwoziem, a także slotami wysuniętymi w dół ze skrzydła przed krawędzią natarcia. Kiedy zawadził o kępę drzewek, mikrofon w kokpicie nagrał odgłos uderzenia w kadłub. Silniki miały już obroty odpowiadające 70 procentom mocy startowej, samolot właśnie zaczynał się wznosić. Zawadzał o kolejne przeszkody – kilkanaście metrów za brzożkami ściał samym końcem lewego skrzydła kilka rachitycznych olch na wysokości 5,5 metra nad ziemią. Rejestrator rozmów nagrał również i ten dźwięk.

Uderzenia w pierwsze drzewka, ścięte kadłubem oraz slotami, pozwalają wyjaśnić jeszcze jedno zjawisko. Mniej więcej 50 metrów przed brzożą Bodina rejestrator ATM-QAR, zapisujący parametry pracy urządzeń pokładowych, odnotował dziwną pracę silników. Wibracje, wykraczające poza dopuszczalną skalę, pojawiły się najpierw w silniku numer trzy, chwilę później w silniku numer jeden, a na końcu w silniku numer dwa, znajdującym się pomiędzy dwoma poprzednimi. Nie, nie oznaczało to popsucia się w wyniku awarii, a jedynie chwilowe zadławienie. Z jakiego powodu? Odpowiedź jest prosta. Silniki przez kilka sekund pracowały trochę inaczej niż zwykle, ponieważ wirniki miały kawałki ścinanych gałązek i gałęzi. Nie wpłynęło to jednak na moc silników – w tej fazie samolot już się wznosił, turbiny wciąż przyspieszały. Dowódca trzymał wolant ściągnięty maksymalnie na siebie, lecąc na spotkanie brzozy rosnącej na działce Nikołaja Bodina.

Uderzenie w brzozę według *Transkrypcji biegłych prokuratury wojskowej* nastąpiło o 8:40:59,353 (czas rejestratora ATM-QAR) i zostało przez nich opisane jako „odgłos przypominający niszczenie konstrukcji w kolizji dużej prędkości”.

[26](#) W zasadzie zniżanie powinno zostać przerwane jeszcze wyżej, na wysokości 120 metrów, gdyż dowódca nie miał uprawnień do lądowania w gorszych warunkach atmosferycznych, przy podstawie chmur poniżej tego pułapu, o czym mało kto pamięta.

[27](#) O 8:24:52,2 Robert Grzywna dowiedział się od Artura Woszytyła, dowódcy Jaka-40, którym przylecieli do Smoleńska dziennikarze, że podstawa chmur znajduje się poniżej 50 metrów. Przekazał tę informację dowódcy o 8:25:55,3 w nieco zmienionej formie – że podstawa jest na 50 metrach. Remigiusz Muś, technik pokładowy z Jaka-40, przekazał Arkadiuszowi Protasiukowi o 8:37:04,1, tym razem już bezpośrednio, że widoczność pozioma spadła do 200 metrów, o wysokości podstawy chmur jednak nie wspomniał.

[28](#) Tę, która została opublikowana w Polsce 1 czerwca 2010 roku decyzją Biura Bezpieczeństwa Narodowego i premiera Donalda Tuska.

[29](#) Oba stery były już wychylone przez autopilota o sześć stopni w górę, a delikatne ściągnięcie wolantu spowodowało ich wychylenie o kolejne sześć i pół stopnia. Stery ustawiły się w pozycji 12,5 stopnia, ale tylko na chwilę, na czas krótszy niż pół sekundy.

[30](#) Na rysunku 46 w *Raporcie MAK* widać nie tylko prędkość pionową, obliczoną przez ekspertów MAK, ale także przeciążenie pionowe w trakcie tego manewru. Przez 2 sekundy miało ono wartość 1,1 g.

[31](#) Teresa Torańska, *Smoleńsk*, Wielka Litera, Warszawa 2013.

Rozdział 4

CI, KTÓRYM SIĘ UDAŁO

Kontrolerów w Smoleńsku zwiódł sposób podejścia Jaka-40, który wiozł dziennikarzy. Samolot dosłownie wypadł ze smoleńskiej mgły niemal wprost na pas, a piloci wylądowali mimo kategorycznego nakazu kontrolera: „Odejdźcie na drugi krąg”. Rosjanie uznali, że polskie maszyny mają specjalne wyposażenie pozwalające na bezpieczne lądowanie nawet w tak trudnych warunkach.

Gdy wiozący dziennikarzy Jak-40 opuszczał białoruską przestrzeń powietrzną, kontroler z Mińska polecił pilotom, aby nawiązali łączność z kontrolą obszaru w Moskwie. Pomylił się jednak, podając im częstotliwości radiowe. Dlatego drugi pilot Rafał Kowaleczko, zamiast na 128,8 MHz, zaczął wywołanie na 124,0 MHz, czyli na częstotliwości lotniska w Smoleńsku.

– Kontrola w Moskwie, Papa, Lima, Fox zero-three-one. Zniżamy się do poziomu 3300, zbliżając się do punktu ASKIL – zgłosili Polacy po angielsku (6:52:45).

Na wieży w Smoleńsku zapanowała kilkusekundowa konsternacja. Kontrolerzy nie rozumieli, co się dzieje. Dlaczego ktoś na ich częstotliwości wywołuje po angielsku Moskwę?

– *Papa, Lima, Fox zero-three-one*, wzywaliście Korsaza? – zapytał w końcu Paweł Plusnin, w połowie po angielsku, w połowie po rosyjsku. Nie dostał jednak żadnej odpowiedzi, bo drugi pilot zachowywał się tak, jakby w ogóle nie zauważył pomyłki.

– Papa, Lima, Fox zero-three-one, schodzę na poziom 3-3-0-0 metrów – kontynuował po angielsku niezrażony porucznik Kowaleczko.

Trzy dni wcześniej, gdy załoga Jaka-40 leciała do Smoleńska w tym samym składzie, korespondencję z kontrolerami prowadził dowódca samolotu, porucznik Artur Woszył, natomiast drugi pilot sterował maszyną. Jednak 10 kwietnia postanowili odwrócić role.

– Chodziło o to, żeby Rafał nabrał wprawy w prowadzeniu korespondencji w Federacji Rosyjskiej – tłumaczył nam jeden z uczestników tego lotu.

Plusnin, słysząc, że pilot nie rezygnuje z angielskiego, oprzytomniał natychmiast.

– *Papa, Lima, Fox, zero-three-one*, zajmujcie poziom 1500 z kursem 30 stopni – nakazał w połowie po angielsku, w połowie po rosyjsku.

– Zajmujemy poziom 3500 metrów z kursem 30. – Porucznik Kowaleczko potwierdził po rosyjsku, myśląc się przy wysokości. Kłopoty z porozumiewaniem się były ewidentne.

– Poziom *one-five-zero-zero meters*. – Plusnin, na szczęście, pamiętał angielskie liczebniki.

Polacy w końcu zrozumieli.

– *Descent one-five-zero-zero meters* – potwierdził Kowaleczko, meldując, że samolot będzie się zniżał do wysokości 1500 metrów.

Drugi pilot Jaka-40 zorientował się w tym momencie, że do kontrolera musi mówić po rosyjsku. Natomiast do Plusnina dotarło, że co ważniejsze liczby powinien, na wszelki wypadek, powtarzać po angielsku. I dalej poszło już lepiej, chociaż nie obyło się bez kolejnych nieporozumień.

Samolot zmieniał kierunek i wysokość lotu zgodnie z instrukcjami kontrolera. Maszyna zbliżała się do lotniska Siewiernyj, choć pogoda pogarszała się z każdą minutą.

– Na Korsazu zamglenie, widoczność cztery kilometry, jasno. Ciśnienie 7-4-5, 7-4-5, kurs lądowania 2-5-9 – poinformował Plusnin. Załoga zrozumiała. Na wieży ktoś skwitował to śmiechem. I komentarzem, że być może Plusninowi uda się nauczyć Polaków mówić po rosyjsku.

Mgła gęstniała z minuty na minutę. Dosłownie. Z rozmów zarejestrowanych przez magnetofon zainstalowany na wieży wiadomo, że Plusnin o godzinie 6:55:54 powiedział pilotom Jaka-40, że widoczność w poziomie wynosi cztery kilometry. Dwanaście minut później, o 7:07:40, przekazał im, że zmalała do półtora kilometra. Dosłownie chwilę potem, o 7:08:35, wieża poinformowała załogę rosyjskiego samolotu transportowego, który również przygotowywał się do lądowania w Smoleńsku, że widoczność spadła do kilometra.

Piloci Jaka-40 słyszeli oczywiście rozmowę Plusnina z kapitanem Iła-76 (wszystkie rozmowy radiowe były prowadzone na tej samej częstotliwości 124,0 MHz), dlatego natychmiast, gdy tylko dowodzący rosyjskim transportowcem Oleg Frołow potwierdził otrzymaną informację i zamilkł, Kowaleczko poprosił Plusnina o zgodę na podejście do lądowania.

Plusnin zezwolił. Była godzina 7:09:00, Jak-40 wchodził dopiero trzeci zakręt w kręgu nadlotniskowym. To pokazuje, jak bardzo polska załoga chciała lądować i jak bardzo śpieszyła się z dopełnieniem wszystkich procedur.

W trakcie wykonywania czwartego zakrętu (po wyjściu z niego samolot powinien lecieć w osi pasa, który powinien być widoczny) doszło do kolejnego nieporozumienia językowego.

– *Papa, Lima, Fox zero-three-one*, proszę o zezwolenie na zakręt w prawo – powiedzieli piloci po rosyjsku, używając sformułowania *razrieszitie zachod na priamo*. Najwyraźniej mieli na myśli „zakręt w prawo”. Prawdopodobnie wydawało się im, że *na priamo* oznacza „w prawo”. Sformułowanie to można, przy pewnej dozie dobrej woli, zrozumieć także jako „prosimy o zgodę na wejście na prostą [do lądowania]”. Na szczęście obecny na wieży kierownik strefy lądowania Wiktor Ryzenko zrozumiał, o co chodzi pilotom.

– Zezwalam, [na] czwarty, odległość siedemnaście – odpowiedział.

W tym momencie lotu błąd w komunikacji nie miał żadnego znaczenia. Jednak można z niego wnosić, że pilot rozmawiający przez radio nie wiedział, iż *priamo* oznacza „prosto”, a użyty przez niego zwrot *na priamo* (domyślnie: „w prawo”) jest błędny³².

Trzy minuty później, o 7:12:15, samolot dotarł do początku ścieżki zniżania. Wiktor

Ryzenko zaczął sprowadzać załogę w dół:

– 0-31, odległość 10, wejście w ścieżkę – powiedział pilotom.

Polacy milczeli jak zakłęci, zamiast odpowiadać swoją aktualną wysokością na każdą podaną przez niego odległość, czyli kwitować.

– Mów powoli... – Plusnin upominał Ryzenkę. Bał się, że piloci nie rozumieją informacji. – Dawaj, dawaj, mów mu, no, wszystko jedno, mów – rzucił do Ryzenki.

Najwyraźniej chciał, żeby kontroler postępował zgodnie z procedurami obowiązującymi na lotnisku Siewiernyj.

– A co mam mu mówić? Wszystko normalnie – odburknął Ryzenko. Mimo to zaczął uważniej wpatrywać się w ekran. – 0-31, podchodźcie do dalszej, na kursie i ścieżce – przekazał załodze Jaka-40. – Cztery, na kursie i ścieżce – informował chwilę później, lecz ani razu nie doczekał się odpowiedzi, choć po każdym takim komunikacie pilot powinien podać wysokość, na jakiej aktualnie znajduje się maszyna.

Plusnin zaczął się dopominać, żeby włączono APM-y, rozstawione dwieście metrów od progu pasa ogromne reflektory, świecące w kierunku, z którego powinien nadlecieć samolot. To one wskazują pilotom we mgle lub przy nisko wiszących chmurach kierunek lądowania i pomagają dojrzeć w takich warunkach początek pasa.

– Trzy, na kursie, ścieżce. – Ryzenko wpatrywał się w ekran. – Dwa, na kursie i ścieżce – ciągnął. – Jeden, na kursie i ścieżce – kontynuował spokojnie.

Ostatnia komenda oznaczała, że samolot był kilometr od pasa. Od tego momentu kierowanie lądowaniem ponownie przejął Plusnin.

Czy piloci powinni poinformować go przez radio, że widzą pas?

– Tak. Zasada takiego meldowania, szczególnie w trudniejszych warunkach atmosferycznych, jest obowiązkiem lądującego pilota. Informacja: „Pas widzę”, nawet przy dobrych warunkach atmosferycznych, jest sygnałem dla głównego kontrolera z wieży, że może on wydać zgodę na lądowanie. Oczywiście, o ile na pasie nagle nie pojawiły się na przykład nieoczekiwane przeszkody, a to zawsze może się zdarzyć. Są zupełnie nieprzewidywalne sytuacje, na przykład wbiega jakieś zwierzę. Prośba o zgodę na lądowanie i jej wydanie przez kontrolera to podstawowe zasady, od których nie ma odstępstw – mówi doświadczony pilot.

– O ile 7 kwietnia kontrolerzy powiedzieli nam, według jakiego systemu będziemy sprowadzani, o tyle 10 [kwietnia] nie było takiego komunikatu. Dlatego podjęliśmy decyzję, że wylądujemy według dwóch radiolatarni prowadzących NDB. Nie było zatem potrzeby meldowania o kontakcie wzrokowym z pasem – tłumaczył nam jeden z członków załogi Jaka-40. – Zresztą już wcześniej dostaliśmy od kontrolera wyraźną zgodę na lądowanie – dodał.

Mijały sekundy. Samolot powinien być już nad progiem pasa...

– Nie widać, na razie nie widzę – denerwował się Plusnin. – Gdzie, gdzie? Pas obserwujcie, wyżej! – nakazywał kolegom z wieży.

Wreszcie zobaczyli. Maszyna, ich zdaniem, była zdecydowanie za wysoko, żeby bezpiecznie wylądować.

– Kurwa, trzeba odejście! – krzyknął w końcu ktoś na wieży.

– Odejdźcie na drugi [krąg]! – Plusnin chwycił za mikrofon (7:14:44).

Jednak pilot Jaka-40 kontynuował lądowanie.

– Już w okolicach bliższej radiolatarni prowadzącej mieliśmy kontakt wzrokowy z ziemią, a potem zobaczyliśmy bramkę z reflektorów APM – tłumaczył tę decyzję w rozmowie z nami jeden z lotników siedzących wówczas w kokpicie. Dlaczego, zgodnie z rozkazem kontrolera, załoga nie odeszła na drugi krąg? – Po prostu nie usłyszeliśmy komendy. Ja dowiedziałem się o niej dopiero ze stenogramów. Kontrolerzy zresztą popełnili błąd. Po pierwsze nie powiedzieli wyraźnie, do którego samolotu kierują rozkaz. Proszę zwrócić uwagę, że nie słyhać znaku wywoławczego samolotu, a przecież oprócz nas był w okolicy także Il-76. A poza tym nie powtórzono komendy, kiedy nie reagowaliśmy – przekonywał nas rozmówca³³.

Samolot wyleciał z mgły niemal wprost na pas. W ostatniej chwili Artur Woszył lekko skorygował kurs w prawo, w kierunku osi pasa, jednocześnie schodząc w dół. Wreszcie przyziemił. Ale w przypadku tego lądowania wszystko przebiegało inaczej niż powinno. Zazwyczaj koła samolotu w momencie przyziemienia dotykają pasa mniej więcej 300 metrów od jego początku. Tym razem zetknęły się z ziemią trochę dalej, jakieś 500 metrów od progu. Na szczęście Jak-40 nie potrzebuje długiego pasa, żeby się zatrzymać. Załoga wylądowała bezpiecznie.

– Lądowanie, *Papa, Lima three-one*, po zatrzymaniu o 180. Zuch. – W głosie Plusnina słyhać było wyraźną ulgę. – Lądowanie Jaka-40 – potwierdził już formalnie, gdy samolot wyhamował.

Za jednym zamachem poinformował o tym fakcie doskonale zorientowanych w sytuacji kolegów z obsługi lotniska, jak również nagrał informację na magnetofonie rejestrującym rozmowy radiowe i wszystko, co się dzieje w pomieszczeniu wieży.

Sytuację na wieży obserwował pułkownik Nikołaj Krasnokucki. Z jego wypowiedzi można wnioskować, że wszystkich kontrolerów zaskoczyło udane lądowanie załogi Jaka-40. Byli pewni, że polski samolot jest wyposażony w specjalne urządzenia pozwalające bezbłędnie trafić na pas.

Kilka miesięcy później, w lipcu 2010 roku, chorąży Remigiusz Muś opowiedział reporterowi TVN24 do kamery, jak to zrobiono.

– Jakiś czas lecieliśmy poziomo na wysokości 100 metrów. Do momentu kiedy zobaczyliśmy bramkę z APM-ów. Ich światło było widoczne z dość dużej odległości. Pomogły nam znakomicie. Spokojnie skorygowaliśmy lot w prawo, żeby znaleźć się między nimi. Jak-40, przy dwupółkilometrowej długości pasa smoleńskiego lotniska, dopuszczał możliwość, żebyśmy nad jego progiem mieli sporą wysokość, a i tak wylądowali.

Jak widać, Muś stwierdził, że piloci, podchodząc do lądowania, po prostu wyrównali lot do poziomu na wybranej przez siebie wysokości i spokojnie dolecieli do progu pasa. Kiedy go zobaczyli, zeszli w dół i przyziemili. Czy wyrównali lot wcześniej, czy znizali się równomiernie, z góry planując lądowanie znacznie dalej od początku pasa niż normalnie, tego nie udało się nam wyjaśnić. Jedno jest pewne: piloci nie szukali ziemi na siłę.

– Widziałeś, jak on próg przeszedł? – zapytał ktoś obecny na wieży, gdy Jak-40 był już na ziemi.

Ot, taki komentarz, że samolot przeleciał nad progiem na dużej wysokości. Na zdecydowanie zbyt dużej. Dużo za dużej niż standardowe 15 metrów.

– Oni są przyzwyczajeni, że samoloty lądują u nich tuż za progiem pasa. W końcu tam siadały potężne Ily-76. Ale Jak-40 to małe samoloty i nie potrzebują długiej drogi hamowania. Słyszałem, że to właśnie z powodu wysokości, na jakiej przeszliśmy nad progiem, chcieli nas odesłać na drugi krąg – mówił jeden z członków załogi Jaka-40.

Plusnin polecił polskiemu pilotowi, aby po zatrzymaniu jąka wykonał zwrot o 180 stopni i pokołował na miejsce postojowe, korzystając z pasa. Kontrolerom wydawało się, że już po wszystkim i nic ich nie zdziwi. A jednak...

– No co jest, gdzie on kołuje? – zdumiał się nagle Plusnin. – A cholera go wie, mówisz mi prawo, a on na lewo idzie, dziesięć razy mi powiedziałem: kołuj prosto – dodał z rezygnacją. – Powiedz mi, że potem prosto po magistrali – poprosił kolegę.

Komenda została przekazana.

– Tu rzeczywiście trochę się pogubiliśmy. Ale nieporozumienie wynikało z zasady, żeby jak najszybciej opuścić pas startowy. Dlatego, zamiast zawracać, skręciliśmy w lewo, na drogę dojazdową, i ruszyliśmy w kierunku wieży i stojanki – tłumaczył nam członek załogi Jaka-40.

– Po magistrali kołujcie prosto, po magistrali prosto. – Plusnin na wszelki wypadek podpowiedział kierunek.

Tym razem Polacy zrozumieli.

W jaki sposób załoga Jaka-40 udało się wylądować? Odpowiedź jest prosta. Pomagała sobie pokładowym GPS-em. Za to w ogóle nie rozumiała, jak działa system z dwiema radiolaternami prowadzącymi NDB. Najlepszym tego dowodem są zeznania technika pokładowego.

„Jeśli chodzi o wskazania radiolaterni dalszej, znajdującej się przed lotniskiem w Smoleńsku, to nie miałem żadnych zastrzeżeń co do ich wiarygodności. Wskazania tego urządzenia były prawidłowe. Po przelocie nad dalszą radiolaterną porucznik Woszył powinien kontynuować lot na bliższą radiolaternę. Przełączył się na bliższą radiolaternę i po przełączeniu por. Woszył stwierdził, że nie podobają mu się wskazania bliższej radiolaterni. Ja wtedy spojrzałem na wskaźnik NPP (będący na wyposażeniu Jaka-40), jak również na wskaźnik IKU. Stwierdziłem, że wskazówki na wyżej wymienionych urządzeniach wychylają się w lewo i następnie wracają na prawidłowy kurs. Świadczyć to mogło, że są chwilowe zaniki sygnału z bliższej radiolaterni. Wobec tego por. Woszył przełączył się na wskazania dalszej radiolaterni i kontynuował podejście według jej wskazań, tzn. od niej. Po przełączeniu jej wskazania były prawidłowe” – zeznał przed prokuratorem wojskowym chorąży Remigiusz Muś.

Jednak wbrew temu, co sądził, obie radiolaterny pracowały prawidłowo. Wskaźniki samolotu również. Po prostu strzałka wskaźnika kursu radiolaterny podczas zbliżania się cały czas oscyluje wokół prawidłowego położenia. To najzupełniej normalne. Odchylenia mogą sięgać nawet 10 stopni w każdą stronę. Kierując się na dalszą radiolaternę prowadzącą, trzeba ustawiać samolot tak, aby wskazówka ARK odchyłała się od pionu w obie strony o mniej więcej tyle samo. To znak, że leci się w kierunku lotniska w osi jego pasa. Dalsza radiolaterna ma prawdopodobnie znacznie silniejszy sygnał niż bliższa, gdyż

jest główną radiolatarnią lotniska, służącą równocześnie za punkt orientacyjny dla samolotów znajdujących się znacznie dalej, sporo poza kręgiem nadlotniskowym. Na Siewiernym została ustawiona na szczycie pasma wzgórz, niemal dokładnie na poziomie lotniska, nieco dalej wprawdzie od końca pasa niż na innych obiektach tego typu, ale w przedziale dopuszczonym normą. Gdy załoga, po przelecie nad dalszą, przełączyła odbiornik na bliższą radiolatarnię prowadzącą, wskazówka ARK oscylowała mocniej, ponieważ sygnał był słabszy. To wszystko.

[32](#) Nie była to jednorazowa pomyłka. Ten sam błąd został popełniony po raz drugi nieco później, już podczas kołowania po lądowaniu. To pozwala domniemywać, że nikt w załodze Jaka-40 tak naprawdę nie znał dobrze rosyjskiego, bo inaczej ktoś poprawiłby kolegę.

[33](#) Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie, prowadząca dochodzenie w sprawie popełnienie przestępstwa „nieumyślnego spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym, jakim był manewr podejścia do lądowania na tym lotnisku”, 2 marca 2015 roku zdecydowała o umorzeniu postępowania. Prokuratorom nie udało się zebrać dowodów, że manewr lądowania wykonany przez porucznika Artura Woszyła został wykonany poniżej minimalnych warunków atmosferycznych, dla których pilot miał uprawnienia do lądowania.

Rozdział 5

LĄDOWANIE IŁA-76

Major Oleg Frołow dwukrotnie próbował wylądować w Smoleńsku. Mimo że pilot świetnie znał lotnisko, a pogoda była lepsza niż podczas podejścia prezydenckiego tupolewa, i tak omal nie doszło do katastrofy.

Nie tylko kontrolerzy, ale także decydenci w Smoleńsku, Twerze i Moskwie powinni byli wtedy zrozumieć, że załoga polskiego Tu-154M w takich warunkach nie poradzi sobie na pewno...

Ił-76MD o numerze rejestracyjnym RA-78817 wystartował z moskiewskiego lotniska Wnukowo o godzinie 6:33. Maszyna wiozła rosyjskich oficerów ochrony oraz samochody dla Lecha Kaczyńskiego i jego świty. Samolotem dowodził major Oleg Frołow, pilot z trzydziestoletnim stażem. Lotnisko w Smoleńsku znał jak własną kieszeń, ponieważ służył na Siewiernym do 2009 roku, aż do rozformowania 103. Gwardyjskiego Krasnosielskiego Pułku Lotnictwa Transportowego.

– Korsaż, podejście, 78-8-17. – Załoga iła o 6:46:16 wywołała wieżę w Smoleńsku.

Pilot przywitał się z kolegami na wieży i zapowiedział, że o 7:20 wejdzie w krąg nadlotniskowy Siewiernego.

– 8-17, zrozumiałem was, 20 minuta. Warunki zapiszemy? – zapytał Plusnin.

W odpowiedzi usłyszał prośbę o podanie kursu magnetycznego do lądowania.

– 2-5-9. – Kontroler wskazał, że samolot ma podchodzić od wschodu.

Przy tej pogodzie była to jedyna możliwość, bo tylko na tym kierunku podejścia znajdowały się radiolatarnie NDB.

Rozmówca z Iła-76 potwierdził otrzymane współrzędne i zapowiedział, że za pięć minut ponownie skontaktuje się z wieżą. O dane niezbędne do lądowania poprosił jednak trochę wcześniej, niż zapowiadał.

– 8-17, na Korsażu 3 stopnie, mgła, widoczność 4, wiatr 140 stopni, 2 metry. Temperatura plus dwa, ciśnienie 7-4-5, 7-4-5. Kurs lądowania 2-5-9, poziom przejścia 1500, podejście według NDB z RSL – poinformował Plusnin dowódcę samolotu.

Podał nie tylko warunki meteo, ciśnienie atmosferyczne na końcu pasa, temperaturę oraz kierunek i prędkość wiatru. Poinformował również, według jakiego systemu będzie sprowadzał samolot po ścieżce zniżania. Pilot dowiedział się, że poza dwiema radiolaterniami może liczyć na wsparcie wieży, na której kontroler będzie obserwował zniżanie maszyny na radarze radiolokacyjnego systemu lądowania.

– Zapisalem pogodę. Lądowanie 2-5-9, ciśnienie 7-45. Poziom przejścia 1500, NDB

z RSL. Do usłyszenia. – Padło potwierdzenie z samolotu transportowego.

– I podejście będzie po polskim samolocie – dodał na wszelki wypadek Plusnin.

Interesujący jest fakt, że spośród z trzech maszyn mających lądować 10 kwietnia na lotnisku w Smoleńsku, tylko załoga Ił-76 została poinformowana przez Plusnina o systemie, według którego będzie on sprowadzał samolot. Załogi Jaka-40 i później Tu-154M nie dostały takiej informacji. W przypadku Jaka-40 to nawet nie dziwi, bo jego pilot prowadzący korespondencję radiową praktycznie nie mówił po rosyjsku i komunikacja z nim była bardzo utrudniona. Plusnin prawdopodobnie uważał, że załoga Jaka-40 i tak nie zrozumie rosyjskich skrótów. Ale czemu nie powiedział o systemie podejścia załodze prezydenckiego tupolewa? Może był już zbyt zdenerwowany, żeby pamiętać o takim szczególe? A może uznał, że i załoga Tu-154M nie zna rosyjskich komend lotniczych?

Wiadomo natomiast, że trzy dni wcześniej, podczas poprzedniego lądowania tupolewa na Siewiernym, pogoda była tak dobra, że lecąca wtedy załoga Tu-154M nie miała jakichkolwiek problemów z dostrzeżeniem pasa. Zgłosiła wieży, że widzi lotnisko, i natychmiast dostała zgodę na lądowanie. W rezultacie system naprowadzania radarowego NDB z RSL nie był wówczas wykorzystywany. Natomiast załoga Jaka-40, lądująca 7 kwietnia w Smoleńsku, była sprowadzana według systemu NDB z RSL. Z kontrolerami rozmawiał wtedy jednak Artur Wosztył, który dobrze znał rosyjski (w przeciwieństwie do Rafała Kowaleczki, prowadzącego korespondencję 10 kwietnia).

O 7:06:29 Ił-76 przeleciał nad punktem nawigacyjnym OGALI. Nadlatując z tego kierunku, wchodzi się w krąg nadlotniskowy w rejonie czwartego zakrętu. Jeśli maszyna znajduje się wtedy na wysokości kręgu, może niemal natychmiast wejść na ścieżkę zniżania i wylądować. Jeżeli jest wyżej, musi zatoczyć pełny krąg nad lotniskiem, żeby zejść na odpowiednią wysokość. Ponieważ w tym czasie lądował Jak-40, Ił-76 został przez kontrolerów ustawiony na znacznie większej wysokości (żeby nie przeszkadzał polskiej maszynie) i skierowany na dodatkowe okrążenie.

– 8-17, na radiolatarnię, będziecie zajmować 3000 – nakazał Plusnin.

To oznaczało, że Frołow ma kierować się na dalszą radiolatarnię prowadzącą, traktując ją jako punkt orientacyjny, i nad nią wejść w krąg nadlotniskowy. W trakcie lotu ku radiolatarni ma rozpocząć zniżanie z 6000 do 3000 metrów.

– Widoczność się pogorszyła, mgła 1000 metrów – ostrzegł dwie minuty później Plusnin.

– Nie zniżaj go na razie – polecił Plusninowi pułkownik Krasnokucki.

Szef zespołu do spraw przyjęcia polskich samolotów najwyraźniej obawiał się o wynik trwającego właśnie lądowania Jaka-40. Nie był pewien, czy Polacy dadzą sobie radę i wylądują za pierwszym podejściem. Na wszelki wypadek założył, że będą musieli odejść na drugi krąg. A że nie chciał mieć nad lotniskiem dwóch maszyn na zbliżonej wysokości, oczyścił pole Jakowi-40 przed ewentualną drugą próbą podejścia.

– Na pierwszym 3100, zniżanie do 2100 – zameldowano z Ił-76, gdy samolot dolatywał do pierwszego zakrętu w kręgu nadlotniskowym i kontynuował schodzenie do poziomu 2100 metrów.

– 1500 meldujcie – rozkazał Plusnin, polecając pilotowi, aby po osiągnięciu 1500 metrów zgłosił ten fakt wieży.

Załoga Iła-76 zamilkła na dłużej. W tym czasie kontrolerzy zajmowali się kierowaniem Jaka-40 na właściwą drogę kołowania.

– 8-17, wysokość? – Plusnin ponownie wywołał Iła-76, gdy Jak-40 z przygodami kołował wreszcie na miejsce postoju.

– Trawers na 2100, schodzenie 1500. – Załoga Iła-76 poinformowała kontrolera, że cały czas się zniża i, znajdując się w tej chwili na tym samym południku co lotnisko, leci równoległe do pasa w kierunku przeciwnym do kierunku lądowania.

– 8-17, wykonujcie zakręt na radiolatarnię, 1500 zameldujcie. – Plusnin, najwyraźniej jeszcze zaaferowany kołowaniem Jaka-40 po pasie, wydał bezsensowną komendę.

Gdyby pilot ją wykonał i skierował w tym momencie samolot na radiolatarnię, nie miałyby szans wylądować.

– A po co na radiolatarnię? – zapytał Plusnina przytomnie.

Ten zrozumiał swój błąd.

– Na trzeci wykonujcie – poprawił się czym prędzej.

Ił-76 miał rozpocząć trzeci zakręt i chwilę później czwarty, żeby wyjść na oś pasa.

– Podejście z lądowaniem zamierzacie? – Plusnin zapytał pilota, czy w takich warunkach ten spróbuje wylądować.

– Tak, tak z lądowaniem. – Padło potwierdzenie.

Plusnin rozpoczął przygotowania.

– Reflektory w trybie dziennym, po lewej, po prawej – poinformował załogę Iła. – Według ciśnienia 7-45, zniżanie 500 – polecił, aby pilot zniżył się na wysokość 500 metrów nad progiem pasa. Od tego momentu wszystkie pomiary wysokości odnosiły się wyłącznie do wysokości progu pasa. – Wiatr na starcie 120–130 stopni, do czterech metrów – podał informacje, z jakiego kierunku i z jaką prędkością wieje wiatr tuż nad ziemią.

– Na czwartym, podwozie wypuszczone, mechanizacja 25–30. – Załoga Iła-76 poinformowała kontrolerów, że zaczyna czwarty (ostatni) zakręt kręgu i że samolot jest gotowy do lądowania. W tym momencie sprowadzanie maszyny przejął Wiktor Ryzenko.

– Wykonujcie czwarty, odległość 17, podwozie wypuszczone – zakomenderował.

Ił-76 wyszedł z czwartego zakrętu dokładnie na oś pasa i leciał wzdłuż niej w kierunku lotniska.

– Odległość 15, na kursie lądowania – poinformował Ryzenko.

– Przy podejściu kontrola wysokości – dodał po chwili Plusnin.

Od tej pory po każdej komendzie, czy też informacji kontrolerów o tym, jak ustawiony jest samolot w stosunku do ścieżki zniżania, pilot powinien odpowiadać, podając swoją wysokość nad lotniskiem.

– 8-17, odległość 10, na kursie i ścieżce. – Ryzenko poinformował pilota, że ten właśnie wchodzi na ścieżkę zniżania.

Jednak załoga Iła-76 nie podała swojej wysokości. Choć w tym momencie nie musiała tego robić, bo wciąż leciała 500 metrów nad pasem.

Po 29 sekundach samolot był już osiem kilometrów przed progiem pasa. Tym razem z Iła-76 padło skwitowanie informacji Ryzenki: „Osieć, na kursie i ścieżce”, ale tak niewyraźne, że z nagrania nie udało się ustalić, co powiedziano.

– Sześć, na kursie i ścieżce – podał Ryzenko kolejny odczyt z radaru.

– Dalsza, podwozie wypuszczone, mechanizacja całkowicie, lądowanie – zameldowano z Iła-76 o ustawieniu pełnej konfiguracji do lądowania oraz o minięciu dalszej radiolatarni prowadzącej. Zabrakło jednak najważniejszej informacji: tego, na jakiej wysokości znajduje się maszyna. Samolot powinien w tym momencie znajdować się 300 metrów nad poziomem pasa, ponieważ zgodnie z kartą podejścia na tym właśnie pułapie powinien przelecieć nad dalszą radiolatarnią prowadzącą.

– Lądowanie warunkowo, 140, trzy metry, reflektory włączcie, żeby was było widać – polecił Plusnin.

Komenda „lądowanie warunkowo” oznacza, że dowodzący samolotem Oleg Frołow najpóźniej na minimalnej wysokości zniżania musi poinformować wieżę, iż widzi już pas, co jest warunkiem otrzymania zgody na lądowanie. Dowódca Iła-76 zbył tę uwagę milczeniem. A chwilę później ją zignorował...

– Pięć, na kursie i ścieżce – podawał Ryzenko. – Cztery, na kursie i ścieżce.

– Cztery. – Bez większego sensu potwierdził rozmówca z Iła-76. Zamiast podać swoją wysokość, powtórzył słowa kontrolera.

– Trzy, na kursie i ścieżce – podał Ryzenko.

W eterze na 13 sekund zapadła cisza.

– Trzy, na kursie i ścieżce – przerwał ją w końcu Ryzenko.

– Dwa – sprostował przytomnie ktoś z załogi Iła-76.

– Dwa? – upewnił się Plusnin.

Ryzenko myślał przez chwilę.

– Błędnie dwa – przekazał w końcu dowódca Iła-76. – Jeden, na kursie i ścieżce – dodał po krótkiej chwili.

Samolot był już poniżej minimalnej wysokości zniżania, a pilot milczał, choć właśnie powinien poinformować kontrolera, czy widzi początek pasa startowego.

– Widzisz? – Plusnin nie wytrzymał napięcia i zapytał Frołowa. Odpowiedzi nie było. Plusnin odczekał jeszcze cztery sekundy i w końcu rozkazał: – Odejdź na drugi krąg!

Pilot Iła nie reagował. W eterze panowała cisza.

Nagle nisko, niemal tuż nad wieżą, rozległ się huk czterech silników potężnego samolotu transportowego. Ił-76 przeleciał bardzo nisko nad ziemią.

– Jebana mać, ładny chuj, o kurwa! – rozległo się w pomieszczeniu wieży.

Samolot przeleciał nad nią mocno przechylony na prawo. Końcówka skrzydła znajdowała się trzy, może cztery metry nad ziemią.

– Odejdźcie na drugi krąg, odejdźcie! – krzyknął do mikrofonu Plusnin.

– Ił wyszedł niemal idealnie nad pas, ale nie centralnie. A to jest duży samolot, więc musi dokładnie wycentrować. Pas ma szerokość 50 metrów – opowiadał później chorąży Remigiusz Muś w TVN24.

Pilot najwyraźniej chciał jeszcze w ostatniej chwili skrócić tak, żeby ustawić maszynę nad pasem, ale przesadził. Dlatego skrzydło znalazło się tak niebezpiecznie blisko ziemi, a samolot przeleciał na drugą stronę pasa, zanim wyrównał. Na następną próbę dogięcia, tym razem w drugą stronę, było trochę za późno.

Frołow zwiększył moc do startowej i samolot odleciał na drugi krąg.

– Zajmijcie 500 – poleciał Ryzenko.

Załoga Ił-76 odezwała się dopiero na pierwszym zakręcie kręgu i potwierdziła wznoszenie samolotu do wysokości 500 metrów.

– Wykonujcie pierwszy, 500 zameldujcie, reflektory widziałeś? – zapytał Plusnin. Kontroler chciał wiedzieć, czy światło APM-ów, olbrzymich reflektorów, jest widoczne we mgle.

– Widziałem. – Padła odpowiedź, która nieco uspokoiła Plusnina.

– Na razie 500 metrów, podejście będzie warunkowo, [pogoda] jeszcze się pogorszyła – zdecydował kontroler. Zapewne zezwolił na drugą próbę tylko dlatego, że załoga Ił-76 zameldowała, iż widziała bramkę z APM-ów.

– Z powrotnym startem, pogodę podajcie. – Dowódca samolotu Oleg Frołow najwyraźniej nie zraził się pierwszą nieudaną próbą i poprosił o informację, jakie są warunki nad drugim końcem pasa. Chciał spróbować wykonać podejście z przeciwnej strony niż za pierwszym razem. Być może liczył, że mgła będzie nieco rzadsza z racji trochę innego ukształtowania terenu.

– Tam jeszcze gorzej i w ogóle nic nie ma. – Plusnin wyjaśnił, że nad całym lotniskiem jest fatalna pogoda, a na dodatek na podejściu kursem 79 stopni (czyli z zachodu na wschód) nie ma ani radiolatarni, ani radaru, ani APM-ów, które pomogłyby naprowadzać samolot na pas.

– Przyjąłem – potwierdził rozmówca z Ił-76.

Na wieży pośpiesznie sprawdzano prognozę pogody. Plusnin zaczął dowiadywać się o lotniska zapasowe dla Ił-76.

– Mgła, falami jakby [nadchodzi] – narzekał Krasnokucki. – No skąd mgła o dziesiątej godzinie, kurwa, to jakiś dom wariatów! – denerwował się. – Niech podchodzi. – W końcu jednak podjął decyzję o wydaniu zgody na drugą próbę lądowania.

Ił zatoczył koło i ponownie znalazł się na prostej prowadzącej do pasa. Kontrolę nad sprowadzaniem samolotu ponownie przejął Ryzenko.

– Odległość dziesięć, na kursie, wejście na ścieżkę. – Kontroler odczytał wskazania radaru.

– Na ścieżce. – Padło potwierdzenie.

Samolot był w tym momencie na wysokości kręgu, czyli 500 metrów nad progiem pasa.

– Odległość osiem, bardziej na prawo o pięćdziesiąt, na ścieżce. – Ryzenko skorygował tor lotu w poziomie, informując Ił-76, że oś pasa jest 50 metrów po jego prawej.

– Czterysta – skwitowano z Ił, podając wysokość.

– Siedem, na kursie i ścieżce. – Ryzenko prowadził samolot po glisadzie. Załoga Ił-76 milczała. – Kontrola wysokości – zażądał. Padła odpowiedź, jednak zakłócenia nagrania uniemożliwiły ustalenie, co dokładnie zakomunikowano kontrolerom. – Sześć, na kursie i ścieżce – informował dalej Ryzenko.

Samolot minął dalszą radiolatarnię prowadzącą.

– Dalsza, podwozie wypuszczone, mechanizacja całkowicie, lądowanie. – Załoga potwierdziła, że Ił-76 minął radiolatarnię, a więc leci 300 metrów nad progiem pasa. Zameldowała o ustawieniu samolotu w konfiguracji do lądowania. Poinformowano również wieżę, że pilot podjął decyzję o próbie lądowania.

– Lądowanie warunkowo – ostrzegł natychmiast Plusnin.
– Tak, warunkowo. – Tym razem pilot potwierdził komendę.
– Być gotowym do odejścia na drugi krąg, 120, dwa metry. – Plusnin po raz kolejny przypomniał, że samolot może być w każdej chwili odesłany na drugi krąg. Podał również kierunek wiatru i jego prędkość w metrach na sekundę przy ziemi.

– Przyjąłem – potwierdził rozmówca.

Samolot zbliżał się do lotniska.

– Zmienacka przed wieżą pojawiło się kilka osób, w tym jedna kobieta. Wyglądało to tak, jakby wyszli ze środka. Wyraźnie czekali na lądowanie Ił-76. Spoglądali w kierunku progu pasa – opowiadał potem jeden z członków załogi Jaka-40.

W tym czasie wewnątrz budynku Wiktor Ryzenko wpatrywał się w ekran radaru.

– Pięć, na kursie i ścieżce – poinformował przez radio. Załoga przestała kwitować komendy kontrolera. – Cztery, na kursie i ścieżce – kontynuował Ryzenko. – Trzy na kursie i ścieżce – podawał. – Dwa, na kursie i ścieżce.

– 130. – Padło wreszcie skwitowanie wysokością.

– Jeden, na kursie i ścieżce – odczytał wskazania radaru Ryzenko.

W tym momencie było już pewne, że samolot nie wyląduje.

– Nie szarp się – powiedział Krasnokucki do Ryzenki, dając mu do zrozumienia, żeby ten nie męczył się sprowadzaniem maszyny.

– Przełoń go – zasugerował Plusnin i natychmiast sam włączył mikrofon. – Wykonujcie odejście na drugi krąg – polecił dowódcy Ił-76.

Przy drugiej próbie podejścia samolot wyszedł z chmur i mgły znacznie bardziej na lewo od osi pasa niż za pierwszym razem. Przeleciał nisko nad drogą kołowania.

– Ił znalazł się zaledwie kilka metrów nad naszym jakiem. Wyglądało, jakby chciał lądować na drodze kołowania – wspominał członek załogi Jaka.

Kapitan Oleg Frołow nie miał szans, żeby tym razem dogiąć i wylądować. Nawet nie próbował. Został odesłany na lotnisko zapasowe. Najpierw miał być to Twer, ale w końcu, po dłuższych dyskusjach, zdecydowano, że lepiej będzie, jeśli Ił-76 zawróci na Wnukowo, do Moskwy. Tam też poleciał.

A pogoda nad Smoleńskiem nadal się pogarszała...

Rozdział 6

CENTRUM MILCZAŁO

Kontrolerzy ze smoleńskiej wieży robili wszystko, co w ich mocy, aby nie przyjmować na Siewiernym tupolewa z prezydentem na pokładzie. Uważali, że przepisy nie pozwalają im na zamknięcie lotniska lub odmowę zgody na lądowanie, a żaden z ich przełożonych nie miał dość odwagi, żeby wziąć odpowiedzialność za taką decyzję i od razu skierować samolot z Lechem Kaczyńskim na lotnisko zapasowe. Wszyscy obawiali się międzynarodowego skandalu. Być może zakładali, że pilot spróbuje zrobić podejście, przekona się o fatalnych warunkach i poleci do Moskwy lub na któreś z lotnisk białoruskich. A może wierzyli, że na pokładzie PLF 101 znajduje się nowoczesny sprzęt, pozwalający wylądować bezpiecznie? Nawet w tak trudnych warunkach...

Pogoda 10 kwietnia 2010 roku zaskoczyła kontrolerów z wieży na Siewiernym.

– Nikt nie zapowiadał mgły i rano wszystko było w porządku, a teraz o 9:00 [czasu miejscowego] nagle zakryło [wszystko mgłą], widzialność jakieś 1200. – Pułkownik Krasnokucki relacjonował przez telefon sytuację swojemu przełożonemu, Władimirowi Iwanowiczowi Sypce, szefowi bazy lotniczej garnizonu Migałowo w Twerze, tuż po szczęśliwym lądowaniu polskiego Jaka-40 z dziennikarzami na pokładzie.

Sposób, w jaki polska maszyna podchodziła do lądowania, uspił czujność obecnych na wieży. Rosjanie byli przekonani, że Polacy w swoich samolotach specjalnych mają zainstalowane dodatkowe urządzenia nawigacyjne, pomagające im lądować w bardzo trudnych warunkach meteo.

– Normalnie podszedł. Myślę, że ma tam osprzęt... No, niezły samolot i w zasadzie normalnie podszedł, dobrze zadziałali. Myślałem, szczerze mówiąc, że [odejdą] na drugi krąg. – Krasnokucki opowiadał przez telefon szefowi, o tym, co działo się kilka minut wcześniej. Podczas tej rozmowy pułkownik kierujący w Smoleńsku zespołem do spraw przyjęcia polskich samolotów był jeszcze przekonany, że pogoda zaraz się poprawi. – Myślę, że o 10:30 [czasu miejscowego, czyli o 8:30 polskiego] temperatura pójdzie [w górę]. No, w każdym razie gorzej niż półtora [kilometra widzialności w poziomie] nie powinno być – informował Władimira Sypkę.

Jego podwładni nie przejawiali aż takiego optymizmu. Na wieży zaczęto rozważać różne scenariusze, z zamknięciem lotniska włącznie. Jednak o takim rozwiązaniu Krasnokucki nie chciał nawet słyszeć.

– My takiego nie wydajemy, zakazu wylotu nie dajemy – stwierdził. Tłumaczył, że byłoby to bez sensu, bo Polacy i tak kierują się już w stronę Smoleńska, mimo

informacji o złej pogodzie. Mimo to już trzy minuty później nie był tak pewny swojej decyzji. Pierwsze nieudane podejście Iła-76 poważnie zaniepokoiło dowodzącego załogą wieży. – Trzeba Polakom powiedzieć, jaki tu dla nich, kurwa, wylot. No patrz, skoro już nawet ten... [nie podszedł] – skomentował o 7:26:41 próbę lądowania, która omal nie skończyła się tragedią.

Od tego momentu napięcie na wieży rosło z każdą minutą.

– No, skąd [wzięła się] mgła o dziesiątej [czasu miejscowego] godzinie, kurwa, to jakiś dom wariatów! – denerwował się Krasnokucki, kiedy około 7:30 pogoda zaczęła się drastycznie pogarszać, a widzialność spadła poniżej tysiąca metrów.

Natychmiast chwycił za telefon, żeby zawiadomić przełożonych w Moskwie.

– Smoleńsk zasłoniło [mgłą]. – Krasnokucki w krótkich, żołnierskich słowach przedstawił sytuację oficerowi dyżurnemu w moskiewskim Sztabie Kierowania Lotnictwem Wojskowo-Transportowym Sił Powietrznych Federacji Rosyjskiej. – Widzialność 500 metrów, nawet mniej, teraz nawet 300 metrów – alarmował.

Miał całkiem realne powody do niepokoju.

– Według moich danych tuszka³⁴ wylatuje, polska, kurde, oni nas nie pytają, lecą sami, trzeba by im przekazać, że nas zakryło – prosił.

Chwilę później major Kurtiniec, oficer dyżurny mający tego dnia służbę w Logice (kryptonim moskiewskiego sztabu), przekazał mu jeszcze gorszą wiadomość.

– Duża tuszka wyleciała do was w 27 minucie – poinformował.

– Trzeba mu znaleźć zapasowe – oświadczył Krasnokucki na wieść, że samolot z prezydentem Kaczyńskim na pokładzie wystartował z warszawskiego Okęcia o 7:27, czyli trzy minuty wcześniej.

Rozpoczęła się telefoniczna debata. W Moskwie i Smoleńsku zastanawiano się, co w tej sytuacji robić. Krasnokucki był pewien, że Polacy nie odpuszczą i przylecą na Siewiernyj, a dopiero jeżeli nie uda im się wylądować, udadzą się na lotnisko zapasowe.

– Próbną podejście robi, bez dwóch zdań, do swojego minimum, ale my tu nie mamy minimum dla danego... Nic nie mamy – ostrzegł Moskwę.

– Zrozumiałem, ale to już i tak poniżej, poniżej minimum lotniska – odpowiedział major Kurtiniec.

– Oczywiście – potwierdził Krasnokucki. – Mam na myśli, dokąd będziemy go zniżać, do jakiej wysokości? – zapytał oficera operacyjnego, licząc, że ten podejmie za niego kluczowe decyzje.

W odpowiedzi usłyszał pytanie o minima lotniska.

Okazało się ono bardzo trudne; dopiero przysłuchujący się rozmowie Paweł Plusnin przypomniał szefowi, że minimum lotniska dla samolotów takich jak Tu-154M wynosi 100 metrów. Krasnokucki przekazał tę informację oficerowi w Logice.

– Niżej nie zejdzie – pocieszył go Kurtiniec.

Zaproponował, by po próbie podejścia do lądowania, skazanej z góry na porażkę, odesłać tupolewa na moskiewskie lotnisko międzynarodowe Wnukowo. Uznał, że będzie to najlepsze rozwiązanie, ponieważ są tam oba posterunki: celny i graniczny. Pomysł nieco uspokoił Krasnokuckiego, który na wszelki wypadek polecił jeszcze, żeby meteo spróbowało przygotować prognozę pogody. Najwyraźniej nie miał zaufania do załogi

posterunku w Smoleńsku, bo poprosił dyżurnego synoptyka o skonsultowanie przewidywań z Moskwą.

Niedługo potem do Logiki zaczął wydzwaniać Paweł Plusnin.

– Trzeba dla głównego Polaka ustalić zapasowe, bo na razie nie ma pogody. Ja tu coś nie widzę poprawy – ostrzegł ponownie o 7:51:42.

W odpowiedzi usłyszał od majora Kurtińca zapewnienie, że samolot zostanie skierowany do Moskwy.

– Rozmawiałem z głównym centrum, zabiorą do Wnukowa – oświadczył z przekonaniem.

Czy ktoś z Logiki lub przełożonych smoleńskiej ekipy rzeczywiście zrobił cokolwiek, żeby samolot z polskim prezydentem skierować bezpośrednio na inne lotnisko? W stenogramie z rozmów prowadzonych na wieży można znaleźć zaledwie jeden ślad, który na to wskazuje. Gdy około 7:40 Krasnokucki wyszedł na zewnątrz, żeby sprawdzić coś na lotnisku, na wieży zadzwonił telefon. Słuchawkę podniósł Paweł Plusnin, którego telefonistka poinformowała, że z pułkownikiem Krasnokuckim chce rozmawiać major Władimir Benediktow z Logiki. Benediktow służył kiedyś w pułku lotnictwa transportowego w Smoleńsku i świetnie znał lotnisko oraz jego wyposażenie. Plusnin zdecydował, że porozmawia w zastępstwie szefa, jednak do rozmowy nie doszło, bo centrali nie udało się połączyć obu oficerów. A Benediktow nie podjął już kolejnej próby nawiązania łączności.

Chwilę później Plusnin znów wziął do ręki słuchawkę i ponownie poprosił telefonistkę o połączenie z oficerem operacyjnym w Logice. Zadzwonił, żeby przypomnieć majorowi Kurtińcowi o problemie z pogodą w Smoleńsku. I znowu ostrzegął, że trzeba znaleźć lotnisko zapasowe dla polskiego samolotu. Padła kolejna uspokajająca odpowiedź. Plusnin odłożył słuchawkę, ale najwyraźniej uznał, że nie przekonał rozmówcy, bo o 7:52:49, czyli dosłownie siedem sekund po zakończeniu ostatniej rozmowy, po raz drugi poprosił centralę o połączenie z Logiką.

– Trzeba się jakoś połączyć z głównym centrum, żeby głównemu Polakowi przekazali (...) po pierwsze, żeby on był gotów do odejścia na zapasowe, no, dowiedzieć się, ile ma paliwa, dlatego że on po rosyjsku praktycznie nic nie rozumie – prosił oficera operacyjnego z Moskwy o 7:54:04.

Obecni na wieży chyba nie wierzyli, że ktoś podejmie decyzję o skierowaniu tupolewa na inne lotnisko. W pewnym momencie zaczęli przygotowywać się do trudnej rozmowy z Polakami. Najwyraźniej bali się powtórki z lądowania Jaka-40. Nie byli pewni, czy załoga Tu-154M zna rosyjski, więc zakładając, że nie, nerwowo przypominali sobie podstawowe zwroty po angielsku.

Pierwsza lekcja była w miarę prosta.

– Jak brzmi komenda: „Odejdźcie na drugi krąg”?

– *Down* – rzucił ktoś.

– *Go again, go* – dodał inny.

– *Call again?* – pytał lekko skołowany Plusnin.

– *Go around.* – Ktoś w końcu litościwie podpowiedział mu właściwy zwrot.

Gdy podstawy zostały opanowane, nadszedł czas na trudniejszą kwestię: „Odejdźcie

na lotnisko zapasowe”.

– *Go to* – zaproponował jeden z obecnych.

– *Call to?* – zastanawiał się Plusnin.

– Nie, inne słowo – zaproponowano.

Korepetycje z angielskiego przerwane zostały wezwaniem. Ktoś chciał wiedzieć, czy tupolew połączył się już z wieżą w Smoleńsku. Plusnin wyjaśnił rozmówcy, jaka jest pogoda, i powiedział, że wciąż nie widzi tupolewa na lotniskowym radarze.

Po chwili wieżę w Smoleńsku wywołał samolot rosyjskiej linii Transaero, lot numer 331. Ktoś z Moskwy za pośrednictwem jego załogi poprosił o podanie faktycznej sytuacji meteo na Siewiernym.

– Widzialność jakieś czterysta, nie więcej niż czterysta metrów. (...) Temperatura plus 2, ciśnienie 7-45 – poinformował Plusnin. – Nie spodziewaliśmy się mgły, a teraz zapowiadają, że jeszcze z godzinę mgła będzie – dodał.

Pięć minut później Plusnin dostrzegł na radarze samolot lecący korytarzem powietrznym z Białorusi w kierunku Moskwy. Domyślił się, że to prawdopodobnie prezydencki tupolew.

O wszystkim poinformował dzwoniącego akurat Siergieja Kokariewa, szefa smoleńskiej jednostki wojskowej.

– Pewnie go od razu odeślą na zapasowe, bez schodzenia, nie ma sensu, nie widzę [możliwości], żeby go tu naprowadzać, kurde – pocieszał trochę siebie, a trochę rozmówcę.

Po chwili z płyty lotniska odezwał się przez krótkofalówkę Krasnokucki.

– No co, na zapasowe odesłali? Łączył się, nie? – zapytał natychmiast.

– Nie łączył się, właśnie widzę samolot, idzie po trasie, ale czy to on, czy nie on, nie mogę powiedzieć, idzie na Moskwę... – odpowiedział Plusnin.

I znowu sięgnął po telefon. Ponownie zadzwonił do majora Kurtińca do Logiki.

– Potrzebuję informacji, dokąd on poszedł, czy na Wnukowo, czy gdzie, gdzie on teraz jest? – zapytał oficera operacyjnego.

– Polski na Wnukowo jednoznacznie, w Twerze nie ma cła – stwierdził Kurtiniec.

– Ale czasem od nas na Mińsk odchodzą. Potrzebuję dokładnych informacji – prosił Plusnin, zastanawiając się, czy polskiemu gościowi nie będzie wygodniej wylądować na Białorusi. Stamtąd dojechałyby do Smoleńska szybciej niż z Moskwy. – Przecież można jakoś zadzwonić do głównego centrum UWD, żeby wiedzieć dokładnie, bo go tu witają. Czy mają, kurde, czekać tutaj, czy do Moskwy biegiem, czy do Mińska... – denerwował się.

Najwyraźniej chciał poinformować oficjeli, oczekujących na smoleńskim lotnisku na przyłot prezydenta, co mają robić. A sam nie mógł się dodzwonić do UWD, ponieważ szwankowała linia telefoniczna.

Trzy minuty później (8:21:12) Anatolij Iwanowicz Murawiov, dyspozytor lotniska w Smoleńsku, pracujący w innym budynku, zadzwonił na wieżę i przekazał Plusninowi najgorszą z możliwych wiadomości.

– PLF 101 liczy w dwudziestej pierwszej minucie na krąg, orientacyjnie – oświadczył.

W lotniczym slangu znaczyło to, że około godziny 8:21 prezydencki tupolew wejdzie w krąg nadlotniskowy Siewiernego. A to z kolei oznaczało, że nikt nie skierował samolotu

z VIP-ami na lotnisko zapasowe ani do Moskwy.

– Jebana... – zaklął Plusnin. – Rozumiem.

W końcu nie wytrzymał i wygarnął Krasnokuckiemu, że wszyscy przełożeni przerzucają między sobą decyzję o odesłaniu samolotu na lotnisko zapasowe jak gorący kartofel.

– Toż przecież wszyscy odpychają, ja tak rozumiem, i na Logice tam siedzą, kurwa, i ni cholery nie chcą – stwierdził rozgoryczony (8:22:53).

Natychmiast zaczął dzwonić na cywilne lotnisko Smoleńsk Jużnyj, bo to tamtejsi kontrolerzy zawiadomili Murawiowa o tym, że Tu-154M zaraz wejdzie w strefę Siewiernego.

– Pod czyją kontrolą idzie teraz polski samolot? – wypytywał kolegów z lotniska cywilnego. – Trzeba im jakoś przekazać, póki działają normalnie, kurde, że u nas mgła, widzialność mniej niż 400 metrów, kurde, po co go do nas wysyłać – mówił. – Przekażcie jeszcze Moskwie, wy macie łączność, my z nimi nie mamy, zaraz wyjdzie – prosił kolegę z Jużnego.

Ale było już za późno.

– Korsaż-Start, polski 1-0-1, dzień dobry. – Obecni na wieży na Siewiernym usłyszeli w radiu wywołanie z tupolewa. Plusnin, na polecenie Krasnokuckiego, natychmiast zapytał załogę, ile ma paliwa.

– Zostało 11 ton – zameldował Arkadiusz Protasiuk.

– Do Wnukowa wystarczy – ucieszył się Krasnokucki, najwyraźniej licząc, że uda mu się wysłać Polaków na lotnisko zapasowe.

Plusnin na wszelki wypadek zapytał jeszcze, jakie lotniska zapasowe ma polska załoga w planie lotu.

– Witebsk, Mińsk – padła odpowiedź.

– Trzeba go odesłać – zażądał Plusnin.

– Powiedz mu, że u nas warunków nie ma, widzialność... – podpowiadał Krasnokucki.

Plusnin od razu spełnił polecenie.

– *Papa, Lima, Foxtrot one-two-zero-one*, na Korsażu mgła, widzialność 400 metrów – powiedział, myśląc się z nerwów przy wywołaniu. I na wszelki wypadek dobitnie dodał, że nie ma warunków do lądowania. W odpowiedzi usłyszał, że pilot mimo wszystko spróbuje zrobić podejście.

Krasnokucki natychmiast sięgnął po krótkofalówkę UKF. Wezwał Anatolija Iwanowicza Murawiowa, dyspozytora na lotnisku Siewiernyj, odpowiedzialnego za kontakty telefoniczne ze służbami ruchu powietrznego.

– Robi próbne podejście, decyzja dowódcy, robi próbne podejście do minimalnej wysokości zniżania, 100 metrów, odejście, gotowość Mińska, Witebska jako zapasowych, niech poproszą – informował. – Doprowadzamy do 100 metrów, 100 bez dwóch zdań... – dodał, zaznaczając, że samolot będzie mógł zejść tylko do 100 metrów nad ziemię.

Na wieży musiało panować niezłe zamieszanie, bo dokładnie w tym samym momencie Plusnin próbował się skontaktować z tymże samym Murawiowem przez telefon.

Zarówno Krasnokucki, jak i Plusnin chcieli tego samego: żeby ktoś ustalił lotniska zapasowe dla prezydenckiego tupolewa i zapewnił mu korytarze powietrzne na przelot tamże. Trochę uspokoiła ich informacja podana przez polską załogę, że samolot w razie

czego ma polecieć albo do Witebska, albo do Mińska.

– Do Witebska jaka odległość? – zapytał Krasnokucki.

– Do Witebska chujnia, 120 kilometrów. – Plusnin zaakcentował, że to rzut beretem. I poprosił dyspozytora, aby ten ustalił punkt wyjścia z kręgu nadlotniskowego na lotnisko zapasowe, kiedy już tupolew przerwie podchodzenie do lądowania na Siewiernym i odejdzie na drugi krąg.

Plusnin zaczął przygotowywać się do pracy.

– Żeby go nie przegapić, z kursem 40 idzie, żeby go w porę dokręcić. Gdzie on, kurwa, teraz jest? – Wpatrywał się w radar. – Jebana mać, wszystko tak samo, kurwa! – narzekał.

Wreszcie zobaczył punkcik odległy o 20 kilometrów od lotniska.

– Korsaż, polski 101, utrzymujemy 1500 – zameldował niemal w tej samej chwili dowódca tupolewa.

– Polski 1-0-1, według ciśnienia 7-4-5, zniżanie 500 – nakazał mu Plusnin.

Arkadiusz Protasiuk potwierdził, że zrozumiał komendę.

– Kurs 79, polski 101 – polecił Plusnin.

W tym momencie przez UKF-kę połączył się z nim Krasnokucki, który chwilę wcześniej wyszedł z wieży.

– Czego on chce? – zapytał podwładnego.

– Kurwa, do nas idzie na razie, no tak powiedzieli, kurde, [muszę go] naprowadzać na razie [na lotnisko] – odpowiedział Plusnin, najwyraźniej mając jeszcze nadzieję, że samolot szybko zostanie odesłany do Mińska lub Witebska.

Tymczasem polscy piloci przygotowywali się nie tylko do podejścia, lecz także do lądowania...

[34](#) Gwarowe rosyjskie określenie tupolewa.

Rozdział 7

MATACZENIE W SPRAWIE ŚCIEŻEK

Kontrolerzy musieli widzieć na radarze, że tupolew na początku ścieżki zniżania leciał nieco za wysoko, a potem zniżał się zbyt szybko, ale nie chcieli przeszkadzać mu w próbie podejścia do minimalnej wysokości zniżania. Zakładali, że pilot wie, co robi. Dlatego nie komentowali jego poczynań przez radio. Poza tym polska załoga nie kwitowała komend wieży swoją wysokością. Niestety, po katastrofie ktoś zdecydował, że trzeba to ukryć. Dlatego w raporcie MAK znalazło się tak wiele bzdur o różnych ścieżkach zniżania.

Czy Rosjanie rzeczywiście dobrze kierowali tupolewa? Aż do pasa samolot powinien zniżać się po ścieżce nachylonej do poziomu pod kątem 2 stopni i 40 minut. Prezydencki Tu-154M schodził jednak inaczej, pod znacznie większym kątem, a wieża nie reagowała. Aby wytłumaczyć jakoś „pomyłkę” kontrolerów, którzy przez radio potwierdzali, że samolot jest na kursie i ścieżce, Rosjanie stworzyli historię o błędzie systemowym, do którego doszło podczas rysowania ścieżki zniżania na szybie ekranu radaru.

Po oblocie lotniska MAK ogłosił, że na szybie ekranu radaru były naniesione linie odpowiadające następującym kątom: linia dolna – 2°42,3’, linia środkowa – 3°12,3’, linia górna – 3°42,3’.

Wartości te wskazują, że glisada została lekko podniesiona. Rosjanie twierdzą, że po prostu błędnie ją narysowano. Zdaniem naszych rozmówców podniesiono ją, żeby nie było powodów do stawiania jakichkolwiek zarzutów kontrolerom.

– Rosjanie grają ścieżką. Oni podnieśli ją do 3 stopni i 10 minut, żeby chronić kontrolerów. Przy takim ustawieniu ich „pomyłka” wygląda na mniejszą niż przy 2 stopniach i 40 minutach – tłumaczył nasz informator.

Dlaczego MAK to zrobił? Otóż ścieżka zniżania na ekranie radaru to, mówiąc obrazowo, taki przechylony lejek, szerszy u wlotu przy górnej krawędzi, znajdującej się 500 metrów nad pasem i 10 kilometrów od jego progu, i węższy u wylotu na dole, którym dotyka pasa 300 metrów od jego progu. W tym lejku można wyobrazić sobie jeszcze drugi, współosiowy, ale trzykrotnie węższy od pierwszego. Jeśli punkcik odpowiadający samolotowi podczas zniżania znajduje się we wnętrzu tego drugiego, węższego lejka, kontroler oznajmia pilotowi, że ten jest „na kursie i ścieżce”. Jeśli wyjdzie poza węższy lejek, kontroler powinien powiedzieć pilotowi, co ten musi zrobić (na przykład: „30 metrów w prawo” lub „20 metrów niżej”), aby trafić do niego z powrotem. Jeśli natomiast obraz samolotu pojawi się na zewnątrz pierwszego, szerszego lejka, kontroler

powinien natychmiast nakazać pilotowi odejście na drugi krąg.

Gdyby przyjąć, że ścieżka była nachylona pod kątem 2 stopni i 40 minut (a wiele świadczy o tym, że po takiej właśnie w rzeczywistości sprowadzano tupolewa), to samolot przez dłuższy czas leciał najpierw sporo powyżej zewnętrznego lejka, a na końcu pod nim.

Trzymając się twardo wojskowych procedur, kontroler powinien był odesłać samolot znacznie wcześniej na drugi krąg, bo maszyna ewidentnie wychodziła poza ścieżkę. Nie zrobił tego, bo liczył, że piloci i tak sami odejdą na 100 metrach. Na wieży nikt nie podejrzewał, że załoga zdecyduje się schodzić niżej. Rosjanie przesunęli ścieżkę na potrzeby *Raportu MAK* o pół stopnia w górę, aby wykazać, że ich kontrolerzy nie musieli odsyłać samolotu na drugi krąg, gdy przelatywał o 100 metrów za wysoko ponad dalszą radiolatarnią. W tej wersji nie opuszczał on bowiem wnętrza przesuniętego w górę lejka ścieżki.

Rozdział 8

LĄDOWANIE TUPOLEWA WIDZIANE Z WIEŻY

Pamiętając wyczyny pilotów Jaka-40 oraz Iła-76, pułkownik Krasnokucki chciał mieć pewność, że dowódca tupolewa nie spróbuje zejść poniżej minimalnej wysokości zniżania.

– Uprzedź go, [że] u nas [na wysokości] 100 metrów, decyzję [trzeba] zameldować na 100 metrach – przypominał Plusninowi.

Na Siewiernym wszyscy czekali na to, co zrobi pilot. Napięcie na wieży rosło z każdą chwilą...

Kontrolerzy denerwowali się nie tylko dlatego, że dowódca Tu-154M uparł się, aby spróbować podejścia do lądowania. Ciągłe też nie wiedzieli, dokąd mają odesłać samolot, gdy pilot odejdzie na drugi krąg.

Wreszcie zabrzmiał upragniony dźwięk dzwonka telefonu. Z wieżą połączył się dyspozytor Anatolij Murawiov, który załatwiał „zapas” dla tupolewa.

– Ostateczna decyzja – obwieścił Krasnokuckiemu. – Jeśli [będzie] odchodzi[ć] na zapasowe, to [ma nawiązać] łączność z RDC i tam mu powiedzą czy Witebsk, czy Mińsk – wyjaśnił.

Informacja o lotniskach zapasowych nie uspokoiła sytuacji na wieży. Pogoda w Smoleńsku nadal była fatalna.

W tym momencie zadzwonił telefon komórkowy Krasnokuckiego. Bardzo ważny rozmówca koniecznie chciał się dowiedzieć, co robi polski samolot.

– Towarzyszu generale, do trawersu podchodzi, wszystko włączone i reflektory w trybie dziennym, wszystko stoi – relacjonował lot tupolewa pułkownik Krasnokucki (8:33:55).

Poinformował rozmówcę, że samolot leci po kręgu nadlotniskowym, a lotnisko jest przygotowane na wypadek, gdyby piloci postanowili zrobić próbę podejścia do lądowania.

Ślad tej rozmowy wyłapał mikrofon przy stanowisku kontrolerów. Nie ma jej natomiast w nagraniu z magnetofonu rejestrującego rozmowy telefoniczne oraz radiowe.

Śledczym z komisji Millera nie udało się ustalić, kto dzwonił do Krasnokuckiego, ponieważ Rosjanie odrzucili wszystkie polskie wnioski z pytaniami o to, z kim rozmawiali kontrolerzy tamtego ranka.

Według naszych informacji rozmówcą mógł być albo Walery Szemiakin, Głównodowodzący Wojskami Lotnictwa Transportowego, albo Wiktor Kaczałkin, zastępca

Dowódca Wojsk Lotnictwa Transportowego. Na pewno przełożony Krasnokuckiego i jednocześnie jego dobry znajomy. Pewne jest, że rozmowa odbywała się, gdy tupolew zaczynał już lecieć w kręgu nadlotniskowym, równoległe do pasa startowego, ale w przeciwnym kierunku niż kurs lądowania. Krasnokucki w rozmowie prezentował urzędowy optymizm, bo w rzeczywistości ustawienie APM-ów było poprawiane niemal do ostatniej chwili.

Nawiasem mówiąc, Krasnokucki wcale nie był przekonany, czy załogę tupolewa należy informować o tym ułatwieniu nawigacyjnym.

– Nie wiem, mówić mu o reflektorach czy nie? – zastanawiał się głośno (8:34:46).

Może obawiał się, że piloci tupolewa zejdą maksymalnie nisko, żeby poszukać wzrokiem świateł potężnych lamp. A może po prostu bał się, że nie będą wiedzieć, jak wykorzystać APM-y do lądowania.

– Na wojskowym lotnisku lądowanie wykonywaliście? – zapytał Plusnin załogę o 8:34:58.

– Tak, oczywiście – odpowiedział dowódca.

To chyba uspokoiło Plusnina, który najwyraźniej również nie był pewny, czy piloci orientują się, o co chodzi z APM-ami. Takich lamp bowiem nie rozstawia się na lotniskach cywilnych.

– Reflektory w trybie dziennym, po lewej i prawej na początku pasa – poinformował Plusnin załogę.

Po chwili przypomniał sobie wcześniejsze decyzje Krasnokuckiego. Włączył mikrofon i wywołał Tu-154M.

– Polski 101, od 100 metrów być gotowym do odejścia na drugi krąg – poinstruował pilota, gdy samolot wchodził w trzeci zakręt. Jednak Protasiuk nie odpowiedział!

Tupolew zbliżał się do lotniska, a warunki wciąż były fatalne. Krasnokucki na dobre przestał ufać stacji meteo na Siewiernym. Dyżurny synoptyk podawał mu widoczność 800 metrów, choć w rzeczywistości była ona o co najmniej połowę niższa.

– Na Jużnyj chociaż zadzwoń, czy tam się u nich zapowiada jakaś poprawa? – Krasnokucki zaproponował Plusninowi (8:35:45) i nie czekając na reakcję podwładnego, sam chwycił za telefon. Podyktował telefonistce numer cywilnego lotniska Smoleńsk Jużnyj. Na połączenie czekał niecałe 20 sekund.

– Dzień dobry, pułkownik Krasnokucki, Siewiernyj. Jaka teraz u was pogoda? – zaczął bez wstępów.

– Mgła – usłyszał w odpowiedzi.

– Mgła jest tak samo, tak? – spytał z nadzieją, że usłyszy zaprzeczenie.

– Zaczęło się odrobinę poprawiać, nieznacznie, ale jest lepiej – powiedział rozmówca znajdujący się po drugiej stronie miasta.

– Zaczęło się u nich poprawiać, 600, było 200, jest 600. – Krasnokucki natychmiast ogłosił kolegom na wieży dobrą nowinę. Na Siewiernym jednak poprawy nie było. Wręcz przeciwnie.

Chwilę później ponownie zadzwoniła komórka Krasnokuckiego.

– Olegu Nikołajewiczu, [samolot jest] na czwartym zakręcie, [zrobią] próbne podejście i dalej wyście, przy odejściu w strefę mińską, czy Witebsk, czy Mińsk. Niech mu określa

zapasowe – powiedział do rozmówcy Krasnokucki. Dzwoniący najprawdopodobniej zadał mu pytanie o warunki meteo.

– 200 metrów widzialność, nawet mniej – wyjaśnił Krasnokucki.

Dokładnie w tym samym momencie w radiu, po polsku, na częstotliwości zarezerwowanej do komunikacji z wieżą, odezwał się Remigiusz Muś, technik pokładowy z Jaka-40.

– Arek, teraz widać dwieście – zaalarmował Arkadiusza Protasiuka o załamaniu pogody.

Przerażony Krasnokucki zaczął rwać włosy z głowy.

– [Widzialność] 150, no kompletnie siadło, i pogarsza się, pogarsza – narzekał o 8:37:21, czyli zaledwie 15 sekund po tym, jak załoga Jaka-40 przekazała kapitanowi Protasiukowi ostrzeżenie o widoczności na lotnisku poniżej jakichkolwiek minimów. A właściwie o tym, że nie widać absolutnie niczego.

Tymczasem dowódca Tu-154M wywołał wieżę i poinformował ją, że wykonuje już czwarty zakręt. A to oznaczało, że za chwilę samolot wyjdzie na prostą w kierunku progu pasa.

– Jeszcze się gorzej zrobiło, zobacz, Pasza – jęknął Krasnokucki, zwracając się do Plusnina. – Nie podejdzie – dodał.

I po raz kolejny na wszelki wypadek przypomniał podwładnemu zasady postępowania.

– Najważniejsze, daj mu na drugi krąg, znaczy na drugi krąg i koniec, a dalej, sam zdecydował, niech sam decyduje.

Niespełna minutę później Krasnokucki zauważył na radarze, że samolot jest już na ścieżce.

– Waleriju Iwanowiczu, odległość 12 – poinformował Ryżenkę, którego zadaniem było poprowadzenie tupolewa od wejścia na glisadę do minimalnej wysokości zniżania. – Na 200 metrów widać, gdzie on ma podchodzić. – Coraz bardziej niepokoił się pogodą.

Ryżenko zaczął wpatrywać się w ekran radaru.

– Sto pierwszy, odległość 10, wejście na ścieżkę – poinformował dowódcę tupolewa o 8:39:11,7.

Tu drobna dygresja i próba wytłumaczenia działań kontrolera sprowadzającego samolot po glisadzie. Choć Ryżenko informował dowódcę tupolewa, że maszyna znajduje się na kursie i ścieżce, zapewne przez cały czas zarówno on, jak i obaj polscy piloci doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że samolot nie idzie dokładnie po glisadzie. Początkowo był zdecydowanie powyżej założonego toru lotu (nad dalszą radiolatarnią prowadzącą powinien przelecieć na 300 metrach, podczas gdy znajdował się 100 metrów wyżej), a potem gwałtownie obniżył wysokość i przeleciał poniżej glisady.

Dlaczego zatem Ryżenko raz po raz mówił o tym, że samolot jest „na kursie i ścieżce”? Otóż robił to, bo taka była procedura. Musiał podawać informacje odczytane z ekranu radaru, do momentu aż załoga sprowadzanego samolotu poinformuje go, że widzi pas. Tak mówią przepisy, a on się ich sztywno trzymał. Sądzymy, że informował załogę Tu-154M przede wszystkim po to, żeby jego słowa zostały zarejestrowane przez magnetofon na wieży. Wykonywał swoją pracę (czy robił to dobrze, to inna sprawa). Gdyby powiedział załozdze, że samolot nie jest na ścieżce i że znajduje się poza dopuszczalnym

korytarzem schodzenia (a ewidentnie był poza nim), to zgodnie z obowiązującymi przepisami musiałby natychmiast przerwać podejście i skierować tupolewa na drugi krąg. Ryzenko jednak najwyraźniej sądził, że pilot na minimalnej wysokości zniżania sam odejdzie na drugi krąg, bo na Siewiernym, o czym kilkakrotnie informowano polską załogę, absolutnie nie było warunków do lądowania. Takiego rozwoju wydarzeń spodziewali się zresztą wszyscy obecni na wieży.

– Doprowadzamy do 100 metrów, 100 bez dwóch zdań – zdecydował wcześniej pułkownik Krasnokucki.

Później, gdy samolot zbliżał się już do dalszej radiolatarni prowadzącej, Plusnin oznajmił załodze, że minimalna wysokość zniżania wynosi 100 metrów i że nie wolno polskim pilotom zejść niżej. Chciał grać bezpiecznie!

Piloci również musieli wiedzieć, że nie są na kursie i ścieżce. To być może tłumaczy, dlaczego Arkadiusz Protasiuk nie kwitował wysokością informacji od Ryżenki. Nie odpowiadał, bo zdawał sobie sprawę, że gdyby podał przez radio prawdziwą wysokość, kwitując odległość, jego odpowiedź zostałaby zarejestrowana przez urządzenia na wieży, a kontroler, żeby ratować własną skórę, musiałby natychmiast odesłać go na drugi krąg. Nie dowiemy się nigdy, czy dowódca tupolewa nie kwitował wysokością, bo nie wiedział, że tak trzeba, czy dlatego, że informacje o odległości, otrzymywane od Ryżenki, do niczego mu nie były potrzebne. Że nie chciał się dekoncentrować... Czy może wreszcie dlatego, że w kabinie pilotów za jego plecami stał generał Andrzej Błasik i pilnował, żeby załoga na pewno podeszła do lądowania? Jedno nie ulega wątpliwości: gdyby dowódca podał kontrolerowi prawdziwą wysokość, natychmiast zostałby odesłany na drugi krąg. A wszyscy w kokpicie wiedzieliby doskonale, dlaczego tak się stało.

– Osiem, na kursie i ścieżce – podał Ryzenko o 8:39:33.

– Podwozie, klapy wypuszczone – zameldował Protasiuk.

– Pas wolny – odpowiedział Plusnin. – Lądowanie warunkowo, 120, trzy metry – zastrzegł natychmiast.

Nie chciał zapewne, żeby pilot podjął próbę lądowania bez kontaktu wzrokowego z ziemią.

Samolot był coraz bliżej lotniska.

– Podchodzicie do dalszej, na kursie i ścieżce, odległość sześć – poinformował Ryzenko. Pilot tupolewa milczał.

– Cztery, na kursie i ścieżce – powiedział Ryzenko.

– Na kursie i ścieżce – potwierdził Protasiuk, po raz pierwszy i ostatni w trakcie tego podejścia. Zamiast powtarzać za kontrolerem, powinien podać swoją wysokość nad pasem, w metrach, według wysokościomierza barometrycznego.

– Trzy, na kursie i ścieżce – podał odczyt radaru Ryzenko.

Z wieży wciąż nie było widać samolotu; całą okolicę spowijała zasłona z mgły. Krasnokucki zażądał, żeby Polacy włączyli reflektory. Najwyraźniej liczył, że dzięki temu łatwiej dostrzeże tupolewa.

– Reflektory włączcie – polecił Plusnin przez radio Protasiukowi.

Dowódca spełnił żądanie, jednak samolot wciąż pozostawał niewidoczny dla obsady wieży.

– Dwa, na kursie i ścieżce – podał odległość od pasa Ryzenko.

Od tego momentu wszyscy na wieży czekali na decyzję pilota. Tupolew bowiem, lecąc po gładzie, powinien był w tej chwili znaleźć się na minimalnej wysokości zniżania. A dowódca, zgodnie z poleceniem kontrolerów, musiał albo wywołać wieżę i powiedzieć, że widzi pas, albo odejść na drugi krąg. A pasa nie widział na pewno. Czekano, że przerwie manewr, odejdzie na drugi krąg i poprosi o wyprowadzenie z kręgu nadlotniskowego Siewiernego w kierunku lotniska zapasowego, ale mijały sekundy, a w eterze panowała cisza. Niezbyt długa pionowa kreska na ekranie radaru zginęła w odbiciach powodowanych przez drzewa.

Gdy samolot znajduje się mniej niż półtora kilometra od progu pasa, smoleński radar staje się praktycznie bezużyteczny. Pokazuje wówczas na ekranie nie tylko impuls oznaczający samolot, lecz także odbicia obiektów znajdujących się na ziemi, na przykład wysokich drzew.

Cierpliwość Ryzenki skończyła się po 12 sekundach czekania. Sięgnął po mikrofon.

– Horyzont, sto pierwszy – rozkazał.

Komenda oznaczała, że pilot ma natychmiast przerwać zniżanie i wyrównać tor lotu. W tym momencie tupolew był zaledwie 47 metrów nad ziemią (15 metrów nad progiem pasa). Samolotem wciąż sterował autopilot.

Piloci nie odpowiedzieli na rozkaz.

– Kontrola wysokości, horyzont! – Teraz za mikrofon chwycił Plusnin. I znowu cisza. Żadnej reakcji. – Ile można czekać? – denerwował się kontroler.

Tupolew tymczasem wciąż obniżał lot. Leciał teraz zaledwie 20 metrów nad ziemią. Dowódca najprawdopodobniej już ściągnął wolant na siebie i chwycił za manetki gazów. Próbował poderwać samolot.

– Odejdzie na drugi krąg! – rozkazał Plusnin.

Były to zapewne ostatnie słowa, jakie usłyszeli piloci, na trzy sekundy przed upadkiem maszyny. Choć może zagłuszyły je krzyki przerażenia i trzask rozpadającej się konstrukcji skrzydła?

Chwilę później samolot wbił się w ziemię.

– Odejdzie na drugi krąg! – wrzeszczał do mikrofonu Plusnin, choć nie miał mu już kto odpowiedzieć. – Gdzie on jest? – Zdenerwowanie kontrolera sięgało zenitu. – Odejdzie na drugi krąg! – rozkazał ponownie. – Kurwa, no gdzie on jest? – pytał sam siebie, pełen najgorszych przeczuć.

– A chuj go wie, gdzie on jest! – Ryzenko patrzył na ekran, który nie pokazywał niczego. Nie było żadnej plamki symbolizującej samolot.

– Sto pierwszy! – Plusnin nie przestawał wywoływać tupolewa, lecz po dwóch sekundach dotarło do niego, co się stało. – Jebana mać! – ryknął.

– Jebany w dupę, kurrrwa! – zawtórował mu Krasnokucki.

– Odejdzie na drugi krąg, 101! – Plusnin jeszcze liczył na cud.

– Według mnie, kurwa... – Krasnokucki zawiesił głos.

– Kurwa! – zawołał wściekły Plusnin. – Sto pierwszy! – Ponownie spróbował wywołać samolot. Wciąż jeszcze nie dopuszczał myśli, że nie usłyszy odpowiedzi.

– Kurwa! – krzyknął blady z przerażenia Krasnokucki. On chyba jako pierwszy

zrozumiał, że samolot się rozbił.

– Sto pierwszy! – Nie poddawał się Plusnin.

– Kurwa, dajcie tam straż, kurwa! – rozkazał Krasnokucki. – Jebana mać! No, kurwa! – krzyczał wściekły.

– Sto pierwszy, PLF! – Plusnin nie przestawał wywoływać przez radio załogi prezydenckiego Tu-154M. – PLF, 101!

Krasnokucki rzucał kolejne przekleństwa.

– Dowiedz się chociaż, czy doleciał do radiolatarni, czy nie, gdzie on jest! – wołał przez UKF ktoś z obsady wieży.

– Radiolatarnię przeszedł, tak? – Padło kolejne pytanie.

– Tak, bliższą przeszedł – zatrzeszczał głos w krótkofalówce. I dodał, że samolot spadł obok drogi.

– PLF, 101. – Plusnin jak w transie powtarzał wywołanie.

Wtedy usłyszano wiadomość najgorszą z możliwych.

– Za bliższą upadł, po lewo od drogi. – Przez krótkofalówkę UKF zgłosił się żołnierz, który najprawdopodobniej jako jeden z pierwszych dobiegł na miejsce katastrofy. Od APM-ów, gdzie stał, do miejsca upadku samolotu, było zaledwie kilkaset metrów.

– Na drugi krąg zaczął odchodzić, a potem przepadł... – dodał ktoś z obsady bliższej radiolatarni.

– Kurwaaa! – Wściekle zawył Plusnin.

Rozdział 9

ZAŁOGA

„Członkowie załogi, pomimo uzyskania formalnych uprawnień, potwierdzonych rozkazami dowódcy jednostki, nie spełniali kryteriów pilota w pełni wyszkolonego i przygotowanego do wykonywania obowiązków na danym stanowisku”.

Ta jedna z najważniejszych informacji została w raporcie komisji Millera schowana głęboko. Dlaczego z głową państwa poleciała tak niedoświadczona grupa lotników?

Załogę, która 10 kwietnia 2010 roku miała zawieźć prezydenta do Smoleńska, skompletowano w ostatniej chwili, raptem niecałą dobę przed lotem. Bardziej niedoświadczonej i niezgranej grupy ludzi nie udałoby się zebrać, nawet gdyby ktoś z dowództwa wydał taki rozkaz.

– W pułku od dawna nie istniało coś takiego, jak stałe załogi, które na co dzień latałyby razem. Do każdego zadania wybierano innych ludzi – opowiedział nam oficer pracujący niegdyś w 36. SPLT. – Loty z VIP-ami stawały się także lotami szkolnymi. Nie ma co ukrywać, że osoby z mniejszym nalotem uczyły się w ich trakcie od bardziej doświadczonych kolegów – dodał.

Udało się nam ustalić, jak wyglądał nabór do załogi na lot 10 kwietnia 2010 roku. Zgodnie z procedurami dowódca eskadry tupolewów, podpułkownik Bartosz Stroński, przedstawił ówczesnemu dowódcy 36. SPLT, pułkownikowi Ryszardowi Raczyńskiemu, propozycję zespołu, który miał polecieć z prezydentem. Jak twierdzą nasi informatorzy, to on miał być dowódcą samolotu, zarówno 7 kwietnia, gdy leciał premier Tusk, jak i 10 kwietnia, gdy na pokładzie miał znajdować się prezydent Kaczyński. W ostatniej chwili poprosił jednak Arkadiusza Protasiuka, żeby ten poleciał za niego jako dowódca, bo 10 kwietnia chciał wziąć urlop. Mógł go zastąpić wyłącznie Protasiuk, ponieważ trzeci pilot, Grzegorz Pietruczuk, mający notabene największe doświadczenie jako dowódca, został odsunięty od latania z prezydentem po awanturze zwanej incydem gruzińskim, kiedy w sierpniu 2008 roku odmówił Lechowi Kaczyńskiemu wykonania lotu z Ukrainy bezpośrednio do stolicy Gruzji, w której właśnie toczyły się działania wojenne³⁵.

Ale dlaczego do załogi na lot z tak ważnym pasażerem ot tak wzięto „zielonego” nawigatora?

– O ile pamiętam, nawigatorem miał być Piotr Gawłowski, który trzy dni wcześniej leciał na Siewiernyj w załodze podpułkownika Strońskiego – mówił nasz rozmówca z nieistniejącego już 36. SPLT.

Wybraniec miał jednak 12 kwietnia wylecieć do USA oraz Kanady i musiał się

przygotować do lotu. A drugiemu doświadczonemu nawigatorowi akurat skończyła się rosyjska wiza.

Na zwołanym zebraniu zaczęto się zastanawiać, kto może polecieć z prezydentem. Wybór był niewielki, bo w pułku brakowało doświadczonych lotników. Na etacie pozostawał zaledwie jeden doświadczony nawigator samolotu Tu-154M. Pozostałych nawigatorów latających w składach załóg tupolewa rekrutowano spośród pilotów Jaków-40, którzy zostali wcześniej przeszkoleni do tej roli i danego dnia nie mieli zaplanowanych innych lotów.

– O to, żeby na nawigatora wyznaczyć Artura Ziętka, poprosił Arek Protasiuk. Pierwotnie Artur był zaplanowany jako drugi pilot w jednym z trzech Jaków-40, które miały polecieć do Smoleńska 7 kwietnia. Ostatecznie poleciał tylko jeden Jak-40 oraz dwa samoloty Casa C-295M. [Artur] przygotowywał się do tego zadania pod okiem Arka chyba ze dwa tygodnie. Arek chciał jakoś zrekompensować Arturowi czas poświęcony na przygotowania, dlatego poprosił o przydzielenie go do załogi tupolewa jako nawigatora, mimo że Ziętek miał sporą przerwę w pracy na Tu-154M – zdradził nam jeden z byłych oficerów 36. SPLT.

Zaproponowany przez Protasiuka nawigator, porucznik Artur Ziętek, był najmniej doświadczonym lotnikiem w grupie wyznaczonej do lotu 10 kwietnia. Na Tu-154M dopiero się szkolił; w trakcie 31 lotów tupolewem spędził w powietrzu raptem 60 godzin. A na dodatek miał długą przerwę w lataniu tym typem samolotu. Feralny lot 10 kwietnia był jego drugim lotem tutką w 2010 roku. Przez ostatnie dwa i pół miesiąca przed katastrofą Ziętek latał wyłącznie jako drugi pilot Jakiem-40³⁶.

Artur Ziętek o tym, że 10 kwietnia 2010 roku poleci tupolewem do Smoleńska jako nawigator, dowiedział się przez telefon. Gdy kompletowano załogę na lot, nie było go w jednostce, ponieważ miał już wcześniej zaplanowany na popołudnie lot jakim do Gdańska.

W 36. SPLT pojawił się dopiero 9 kwietnia, około godziny 11:00. Natychmiast poszedł do Sekcji Ewidencji i Planowania i od razu wziął dokumenty potrzebne zarówno podczas lotu do Trójmiasta, jak i do Smoleńska.

Start Jaka-40 do Gdańska został wyznaczony na 16:00, jednak samolot wyleciał z Warszawy dopiero o 17:25. Jak później zeznał dowódca maszyny, Ziętek, czekając na start, wypytywał go o zasady latania w przestrzeni powietrznej Federacji Rosyjskiej. Dzwonił również do innych nawigatorów i prosił o pomoc w przygotowaniu do lotu na Siewiernyj. Przeglądał także podręcznik frazeologii lotniczej w języku rosyjskim. Starał się nauczyć poszczególnych komend, wypytywał o ich znaczenie oraz o to, kiedy się ich używa. W końcu jednak zadzwonił do Arkadiusza Protasiuka i powiedział dowódcy Tu-154M, że nie będzie w stanie prowadzić łączności radiowej w języku rosyjskim...

Około 19:20 Jak-40 powrócił z Gdańska do Warszawy. Ziętek szybko pojechał do domu. Nad mapami i prognozami meteo siedział do godziny 22. Był wyraźnie zaniepokojony informacjami o pogodzie. Obawiał się mgieł nad lotniskiem docelowym.

Czy nawigatorowi, wyznaczonemu w ostatniej chwili do lotu z prezydentem, udało się przygotować do zadania? Można mieć w tej sprawie poważne wątpliwości. W trakcie lotu Ziętek zapomniał, że w Rosji do określania wysokości używa się systemu metrycznego

i nie podaje się jej kontrolerom w stopach, jak w większości krajów na świecie. Gdy samolot przelatywał nad punktem ASKIL, nawigator zameldował kontrolerowi w Moskwie, że maszyna znajduje się na wysokości 3900 stóp, podczas gdy naprawdę leciała na wysokości 3900 metrów (8:22:37,9). Miał też kłopoty z przeliczaniem wartości podawanych przez kontrolera.

Reszta załogi nie miała wiele większego doświadczenia niż jej nawigator...

Na przykład drugi pilot, major Robert Grzywna. Szkolenie na nawigatora Tu-154M rozpoczął 28 stycznia, a ukończył je 12 czerwca 2008 roku. Jako nawigator spędził w kabinie tupolewa zaledwie 346 godzin. Jeszcze skromniej wypadł jako drugi pilot tutki. Szkolenie na prawym fotelu rozpoczął 29 grudnia 2008 roku, zaś uprawnienia otrzymał 29 maja roku następnego. Jako drugi pilot wylatał tupolewem zaledwie 160 godzin.

Z *Raportu komisji Millera* wiadomo, że również szkolenie Roberta Grzywny przebiegało niezgodnie z zasadami. W ostatnim czasie nie skontrolowano jego techniki pilotowania Tu-154M, zatem w związku z tym 10 kwietnia 2010 roku nie miał kompletu uprawnień do wykonywania lotów jako drugi pilot tupolewa.

Technik pokładowy, chorąży Andrzej Michalak, wylatał tupolewem zaledwie 330 godzin. Jako jedyny w załodze miał 10 kwietnia aktualne wszystkie uprawnienia potrzebne do wykonywania lotów Tu-154M.

Czy tak dobrana załoga potrafiła ze sobą współpracować, zwłaszcza w samolocie tak wymagającym, jak tupolew? Piloci z dużym stażem kręcą przecząco głowami. Ich zdaniem nie ma nawet co mówić o współdziałaniu tak niezgranego zespołu w szczególnie stresujących sytuacjach. Dowodem są zapisy rozmów w kokpicie.

Linie lotnicze organizują szkolenia ułatwiające współpracę załogi i podział ról w kabinie (w języku angielskim funkcjonują one pod nazwą *Crew Resource Management*), by jak najrzadziej dochodziło do pomyłek lub nieporozumień podczas współdziałania kilku osób. Aby im zapobiec, w nowoczesnych samolotach zredukowano skład załóg do absolutnego minimum. W chwili obecnej, w kokpitach boeingów czy airbusów pracują już tylko dwie osoby: kapitan i drugi pilot, wspomagane przez komputer, który zastąpił zarówno nawigatora, jak i technika pokładowego. Dzięki temu w oczywisty sposób poprawiło się bezpieczeństwo lotów, bo im mniej osób w kabinie pilotów, tym łatwiejszy podział zadań i wzajemne porozumienie. A także mniejsze prawdopodobieństwo, że komuś umknie jakaś istotna informacja...

Zapytaliśmy jednego z pilotów najmłodszego pokolenia latającego Tu-154M w 36. SPLT, czy w pułku organizowano zajęcia CRM. Jego reakcja była najczystszy przejawem nonszalancji w podejściu zarówno do latania, jak i do bezpieczeństwa pasażerów.

– Czy ktoś, kto jest mistrzem świata na motorze, musi mieć nań prawo jazdy? Nie! Prawo jazdy nie jest żadnym dowodem, że ktoś umie jeździć – stwierdził. Widząc nasze zdziwienie, wyjaśnił: – Kursy CRM nie były organizowane, ale to nie znaczy, że my nie spotykaliśmy się i nie dyskutowaliśmy o takich rzeczach. Mieliśmy takie ćwiczenia w trakcie szkolenia na embraery³⁷ i wykorzystywaliśmy zdobytą wiedzę w czasie latania tupolewami. Mimo braku kursów, każdy wiedział, jak się zachować w danej sytuacji. Jesteśmy małą grupą i doskonale się znamy. Każdy ćwiczył z każdym. Na własną rękę.

Słuchając naszego informatora oraz medialnych wystąpień innych pilotów latających wówczas w pułku tupolewami, mieliśmy wrażenie, że słuchamy dużych chłopców, którzy dostali do ręki fajną zabawkę. Tyle że jeszcze do niej nie dorosli.

– Zapomnijcie o CRM-ie w pułku. O CRM-ie możemy mówić przy szkoleniach w liniach cywilnych! W pułku mieliśmy do dyspozycji tylko podręcznik *Technologia pracy w kabinie i podział obowiązków* – odpowiedział nam na podobne pytanie pułkownik Tomasz Pietrzak, przedostatni dowódca 36. SPLT. I natychmiast zapytał retorycznie: – Kto miał uczyć CRM-u w wojsku? Teraz, kiedy sam jestem po szkoleniu na Boeingu 767, mogę powiedzieć, że znam się na tym trochę lepiej niż wtedy, kiedy byłem w takiej samej sytuacji, jak moi koledzy z 36. SPLT. Oczywiście, lepiej by było, gdyby ci, którzy odeszli z pułku wcześniej, przekazali nam, co należy poprawić w systemie szkolenia. A tak musieliśmy wprowadzać pewne procedury po omacku.

[35](#) Takie odsuwanie nie było w tamtym czasie niczym wyjątkowym. Pułkownik Tomasz Pietrzak, jeden z dowódców 36. SPLT, pod koniec swojego szefowania również nie latał z prezydentem Kaczyńskim, bo ten nie życzył go sobie na pokładzie.

[36](#) Artur Ziętek, zgodnie z przepisami, w ogóle nie powinien się znaleźć w składzie załogi wiozącej VIP-ów. Po prostu nie miał odpowiednich uprawnień. Zarówno w jego osobistym dzienniku lotów, jak i w pułkowej dokumentacji nie ma śladu poświadczenia, że zakończył szkolenie na nawigatora tupolewa i że zdał odpowiedni egzamin. Nie przeszedł również weryfikacji nawigowania samolotem Tu-154M, więc nie wolno mu było sprawować funkcji nawigatora na tym typie maszyny.

[37](#) Odrzutowe samoloty pasażerskie Embraer 175.

Rozdział 10

PAPIEROWE SZKOLENIA

– Latanie na tupolewie było moim marzeniem. Zazwyczaj chorąży nie ma w wojsku wielkich perspektyw, ale ja dzięki tej pracy zobaczyłem niemal cały świat. Zarabiałem w miarę przyzwoicie i miałem satysfakcję z tego, co robię. A mimo to odszedłem na własne życzenie. Ze strachu. Opuściłem 36. SPLT, bo bałem się o życie. Nie umiałem współpracować z pilotami, którzy nie mieli pojęcia o lataniu tupolewem. Nowe załogi były fatalnie wyszkolone – opowiadał były bardzo doświadczony lotnik 36. SPLT, jeden z tych, którzy przechodzili szkolenia jeszcze u producenta w Rosji. – W ostatnich latach żaden lot nie został przeprowadzony przepisowo. W większości przypadków była to jazda na zasadzie: znowu się udało.

Najwięcej zmian w systemie szkolenia wprowadzono, gdy szefem pułku oraz instruktorem szkolącym pilotów w 36. SPLT został pułkownik Tomasz Pietrzak. Pod jego rządami nastąpił exodus nie tylko doświadczonych pilotów, ale także nawigatorów i techników pokładowych. Doświadczonych lotników zastąpili młodzi. Nowych pilotów latania na tupolewie uczył dowódca, dlatego przyjrzelśmy się jego wojskowej karierze.

Do 36. SPLT przeszedł z Akademii Obrony Narodowej, do której z kolei trafił z eskadry holowniczej, gdzie latał Jakami-40. W pułku zdobył uprawnienia na tupolewa. Piloci jednak nie lubili z nim latać. Według naszych informacji, na stopień instruktorski na tupolewa musiało go szkolić aż dwóch nauczycieli. Pierwszy dość szybko zrezygnował. Pytany dlaczego, odpowiedział enigmatycznie, że miał lepszych uczniów, a z pułkownikiem nie był w stanie dojść do porozumienia. Drugi doprowadził szkolenie do końca. Jednak kiedy zadaliśmy mu pytanie o zdolności pułkownika Pietrzaka jako pilota, zawahał się.

– Poproszę o inny zestaw pytań – stwierdził w końcu.

Słabo wyszkoleni lotnicy i instruktorzy uczyli kolejne pokolenia pilotów, przekazując im jednocześnie własny bagaż złych przyzwyczajzeń i sztuczek mających ułatwić trudną sztukę pilotażu. Tyle że te sposoby miały się nijak do tego, jak wyobrażali sobie latanie Tu-154M jego projektanci. Właśnie dlatego lądowanie w Smoleńsku – nawet wyłącznie przy słabej widoczności, ale ciągle jeszcze pozostającej w granicach dopuszczalnych minimów – byłoby nie lada wyczynem dla pilotów tupolewa z 36. SPLT, gdyby nie mogli korzystać z komputera nawigacyjnego i musieli posługiwać się wyłącznie radiokompasem ARK, czyli „klasycznym” urządzeniem nawigacyjnym. Latając tupolewami, zawsze używali komputera nawigacyjnego, w którym definiowali trasę lotu lub co najmniej zapisywali

co bardziej kluczowe punkty na trasie, jeśli nie było ich w bazie danych tego urzędu. W tej ostatniej sytuacji zazwyczaj zapisywali sobie położenie środka pasa startowego i kilka punktów na jego przedłużonej osi (położenie markerów lub radiolatarni), żeby mieć dobrze wyznaczony kierunek podejścia. Wiedzieli, oczywiście, jak działają klasyczne narzędzia nawigacyjne, ale nie ćwiczyli lądowań z ich wykorzystaniem. Po prostu na co dzień używali komputera nawigacyjnego, a podczas samego lądowania – systemu lądowania precyzyjnego ILS, jeśli tylko był na danym lotnisku i działał dla kierunku, z którego podchodzili.

Udało nam się również ustalić, jak wyglądało szkolenie Arkadiusza Protasiuka. W 1997 roku, zaraz po ukończeniu Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, trafił on do 36. SPLT. Szkolenie zaczęło od Jaka-40. Będąc już drugim pilotem jaka, podjął szkolenie na tupolewie.

– Szkoliłem Arka na drugiego pilota albo pod koniec dwa tysiące czwartego roku, albo na początku dwa tysiące piątego. To było tuż przed moim odejściem z pułku. Arek miał niewątpliwie kwalifikacje na drugiego pilota, wcześniej latał na jaku, a później był nawigatorem na tupolewie. Brał również udział w szkoleniach w symulatorze tupolewa w Moskwie – opowiadał podpułkownik Paweł Waliszkiewicz, były instruktor Tu-154M z 36. SPLT, dziś kapitan Boeinga 737 w jednej z dużych linii lotniczych. On sam uczył się latać jeszcze od rosyjskich instruktorów. – Protasiuk jako drugi pilot radził sobie bardzo dobrze. Szkolenie przeszedł bez żadnego problemu. Wykonaliśmy razem dużo wspólnych lotów, byliśmy i w Chinach, i w Afryce – dodał.

W aktach kapitana Protasiuka można wyczytać ciekawą informację. Okazuje się, że gdy uzyskał pełnię umiejętności jako drugi pilot tupolewa, jego ówczesny szef, pułkownik Tomasz Pietrzak, odsunął go od latania tym samolotem. Niemal na rok Arkadiusz Protasiuk został przeniesiony z powrotem na jaka, na którym rozpoczął szkolenie na pierwszego pilota!

– Moja koncepcja była taka: dowódcą tupolewa może być tylko dowódca z jaka. Jeśli kogoś chcecie nauczyć dowodzenia, to nie można zaczynać od razu od dużego sprzętu. Protasiuk nie był dowódcą załogi na Jaku-40 i dlatego został przeniesiony. Zaczął szkolenie na dowódcę jaka. O ile wiem, był to bardzo powolny proces – mówił Pietrzak.

Byli instruktorzy krytykują takie działanie. Ich zdaniem, przyniosło ono więcej szkody niż pożytku.

– Koncentrując się na szkoleniu na innym typie samolotu, tracą się pewne wyuczone już nawyki. A skoro nie lata się na danym typie, to zapomina się wiele rzeczy, bo nie ma sposobu na podtrzymanie wiedzy – oceniał podpułkownik Paweł Waliszkiewicz.

Pewne jest to, że Protasiuk, nawet mimo przerwy w lataniu Tu-154M, był niezłym drugim pilotem. Natomiast wśród instruktorów i dowódców, z którymi rozmawialiśmy, zdania na temat jego cech przywódczych były podzielone.

– Byłem w stanie wyobrazić go sobie jako dowódcę załogi w tupolewie. Był na pewno lepszym kandydatem niż wielu innych, wyznaczonych do latania na lewym fotelu przez pułkownika Pietrzaka – przekonywał podpułkownik Waliszkiewicz.

– W Arkadiuszu Protasiuku widziałem duży potencjał. Jak najbardziej kwalifikował się do szkolenia na dowódcę – dodawał inny były instruktor z 36. SPLT.

Dwóch byłych dowódców pułku miało jednak inne zdanie.

– On był za miękki. Nie może być tak, że w czasie lotu załoga mu coś nakazuje. A w czasie tego ostatniego lotu nawet stewardesa nim kierowała. Widać to doskonale w stenogramie z ostatniego lotu – ocenił pułkownik Robert Latkowski, po przeczytaniu zapisu z czarnych skrzynek.

– Trzeba być skurwysynem, żeby być dowódcą samolotu, a nie ciepłą kluchą – powiedział bez ogródek Pietrzak. Pytaliśmy go, czy Protasiuk miał cechy dowódcy. – Nie będę komentował – usłyszeliśmy w odpowiedzi.

– Protasiuk to był dobrze ułożony chłopak. Może zbyt grzeczny, nie umiał odmówić – dodał ekspert lotniczy. – Dowódców załóg powinno kształcić się już od szkoły oficerskiej. Tam powinno się wyłapywać ludzi z charakterem, którzy będą decyzyjni i będą robili to, co do nich należy, niezależnie czy stoi nad ich głową generał, czy nie.

Abstrahując od talentów dowódczych Arkadiusza Protasiuka, z pewnością był on niedoszkolony. Między 2006 a 2010 rokiem zaledwie trzynaście razy lądował według radiolatarni NDB, z czego sześć lądowań odbyło się podczas wykonywania lotów szkoleniowych. Biorąc pod uwagę fakt, że w 36. SPLT nagminnie fałszowano dokumentację dotyczącą ćwiczeń, w rzeczywistości mógł wcale nie wykonywać tych manewrów...

Jak wynika z zachowanych dokumentów, dowódca prezydenckiego samolotu nie miał 10 kwietnia 2010 roku aktualnych uprawnień do lądowania według NDB. Z informacji zapisanych w jego osobistym dzienniku lotów oraz z ewidencji lotów w 36. SPLT wynika, że Arkadiusz Protasiuk po raz ostatni przedłużał uprawnienia do lądowania z wykorzystaniem dwóch radiolatarni NDB w 2008 roku, w Samarze³⁸. Żeby ich nie stracić, powinien przynajmniej raz na cztery miesiące samodzielnie lądować z pomocą radiolatarni NDB, tymczasem zaliczył dwuletnią przerwę. W takiej sytuacji pilot musi wznowić uprawnienia, czyli wykonać takie lądowanie pod okiem instruktora. Protasiuk przed lotem do Smoleńska ich nie odtworzył.

Z dokumentów wynika również, że dowódca prezydenckiego Tu-154M nie miał także uprawnień do lądowania według systemu RSL³⁹, czyli takiego, w jaki wyposażone było lotnisko w Smoleńsku. Ostatnie lądowanie za pomocą radiolokacyjnego systemu lądowania wykonywał w roku 2005, jako drugi pilot Jaka-40, w trakcie lotu ćwiczebnego.

Dlaczego w elitarnym pułku dopuszczono do takich zaniedbań? Lotnicy z 36. SPLT w rozmowach z nami przyznają, że już jakiś czas przed katastrofą zrezygnowano z części obowiązkowych ćwiczeń. Dokumentacja wskazuje, że zarówno w 2009, jak i w 2010 roku Arkadiusz Protasiuk nie wykonał ani jednego (sic!) lotu treningowego tupolewem. W tym czasie nie doskonalił umiejętności działań w sytuacjach awaryjnych, na przykład lądowania z jednym niesprawnym silnikiem. Przez ostatnie dwa lata siadał za sterami Tu-154M wyłącznie podczas lotów z pasażerami. Powód był prozaiczny – na ćwiczenia w powietrzu po prostu nie wystarczało czasu. A już zwłaszcza wtedy, gdy jeden tupolew był w remoncie, drugi zaś non stop latał z VIP-ami.

– Były takie plany, że jak sto jedynka wróci z remontu, wreszcie się trochę podszkolimy – opowiadał jeden z pilotów młodego pokolenia.

Jednak starsi stażem lotnicy mówili, że problemy ze szkoleniami zaczęły się na długo

przed wysłaniem tupolewa na remont do Samary.

– System kontroli zaczął szwankować już na początku pierwszej dekady obecnego wieku. Wiedzę pilotów sprawdzały osoby niemające pojęcia o tupolewie – opowiadał jeden z nich. – Efekt był taki, że piloci sobie sami pisali pytania na coroczny sprawdzian wiedzy o samolocie i technice jego pilotażu. A potem odpowiadali na nie komisyjnie. Czy w takiej sytuacji mogli czegoś nie wiedzieć? Test był fikcją, nie sprawdzał niczego⁴⁰. Robiono go tylko po to, żeby w razie kontroli pokazać, że zgodnie z regulaminem został przeprowadzony.

Do patologii dochodziło już podczas szkolenia nowych pilotów. Jeden z naszych rozmówców mówił wprost, że loty ćwiczebne odbywały się tylko wtedy, gdy trzeba było szybko wyszkolić nowego członka załogi albo gdy komuś miała ważność jakichś uprawnień.

– Nowych pilotów szkolono niechętnie. Wyglądało to tak, jakby niektórzy bali się o własną pozycję. Dlatego od roku 2005, czyli od momentu gdy odeszli ostatni uczniowie pułkownika Roberta Latkowskiego: podpułkownik Paweł Walisziewicz i major Bogdan Piątkowski, w pułku pozostało tylko dwóch pilotów mających uprawnienia dowódcy na Tu-154M. Stało się tak, mimo że na wyposażeniu pozostawały dwa samoloty, do których obsługi powinny być przeznaczone co najmniej trzy załogi, a więc w szczególności trzech dowódców. Dziwnym trafem nigdy nie było albo czasu, albo możliwości, aby wyszkolić ich wystarczającą liczbę – twierdził jeden z naszych informatorów. – Dowódcami załóg byli wówczas tylko szef 36. SPLT, pułkownik Tomasz Pietrzak, oraz jego bliski współpracownik, podpułkownik Janusz Macieszczuk. Trzeci dowódca objawił się dosyć niespodziewanie i został wyszkolony w iście ekspresowym tempie. Stało się to tuż przed lotem do Australii i Nowej Zelandii, zamówionym przez Kancelarię Senatu. Cóż, w kraju musiała pozostać jedna pełna załoga, żeby miał kto latać drugim samolotem. Natomiast rejs do Australii bez żadnych przerw wymagał obecności na pokładzie dwóch pełnych składów. Zaczęto więc intensywnie szkolić kolejnego pierwszego pilota. W papierach niby wszystko było w porządku, a i nowo przyuczony dowódca miał stosowne umiejętności. Jednak wszystkie starty i lądowania w trakcie długiej podróży na antypody wykonywał pułkownik Pietrzak. Właściwie nie wychodził z kabiny. Spał w fotelu dowódcy. Budził się, lądował, startował – i tak przez całą trasę. Pozostałe osoby w załodze się zmieniały – opowiadał były lotnik z 36. SPLT.

Komisja Millera potwierdziła nasze ustalenia.

Analiza wyszkolenia załogi samolotu Tu-154M wskazuje, że szkolenie lotnicze na tym typie statku powietrznego było prowadzone nieprawidłowo: nie zachowywano właściwej kolejności ćwiczeń, odpowiedniej rytmiki szkolenia, pomijano niektóre elementy szkolenia i przekraczano terminy uprawnień⁴¹.

Szkolenia prowadzono na podstawie przestarzałego programu kształcenia pilotów, który:

- 1) nie odpowiadał współczesnym wymogom stosowanych procedur oraz wyposażenia lotnisk;
- 2) nie zawierał zalecenia wykonywania okresowych szkoleń i treningów na symulatorze lotu;

3) nie zawierał żadnych ćwiczeń dotyczących szkolenia pilotów w wykorzystaniu systemów TAWS oraz TCAS, co w połączeniu z brakiem szkolenia symulatorowego mogło powodować luki w szkoleniu z wykorzystania tych urządzeń (szczególnie reakcji na generowane sygnały ostrzegawcze i alarmowe);

4) nie zawierał żadnych wytycznych dotyczących szkolenia CRM⁴².

Komisja stwierdziła także, że „samolot Tu-154M wyposażony był w urządzenia, których poprawna obsługa wymagała stosowania nowego modelu szkolenia i treningu, a znajomość i umiejętność obsługi decydowała o bezpieczeństwie wykonywanych operacji lotniczych”⁴³. Zdaniem ekspertów, w 36. SPLT nie stworzono systemu szkolenia obsługi nowoczesnych urządzeń, takich jak TAWS, TCAS (urządzenie ostrzegające o możliwości kolizji z innym samolotem w powietrzu), FMS (system komputerowy sterujący lotem), dlatego „poziom wiedzy i umiejętności obsługi tych urządzeń przez personel latający był nierówny”⁴⁴.

Czy piloci po takim szkoleniu mieli prawo podjąć się lądowania na lotnisku podobnym do tego w Smoleńsku, wyposażonym w system RSL? Czy umieli współpracować z kontrolerem, kwitując podawaną im odległość od lotniska aktualną wysokością lotu?

– W ostatnich latach nie było gdzie ćwiczyć tego typu podejść. Czasem można było je wykonać chyba tylko w Dęblinie i Mińsku Mazowieckim. Był jednak problem z obsadą wieży, która poprowadziłaby nas według radaru precyzyjnego naprowadzania – mówił nasz informator.

Udało się nam ustalić, jak wyglądały ostatnie przeprowadzone w pułku treningi w symulatorze lotów. W latach 2003–2008, gdy specpułkiem dowodził Tomasz Pietrzak, piloci „prawie” trenowali.

– Ostatnie prawdziwe zajęcia w symulatorze były jeszcze za czasów instruktorów Pawła Waliszkiewicza i Bogdana Piątkowskiego. Wtedy też po raz ostatni widziałem w symulatorze pułkownika Pietrzaka. Wówczas latał jeszcze jako drugi pilot. Po odejściu Waliszkiewicza i Piątkowskiego wszystko się posypało. – Tak o okresie przed 2005 rokiem opowiadał lotnik z dużym stażem w 36. SPLT.

Okazuje się, że gdy jedynym instruktorem w pułku został Pietrzak, piloci za wszelką cenę starali się wymigiwać od ćwiczeń w symulatorze lotu. Nasz rozmówca opowiedział o kilku takich przypadkach.

– To było już w czasie, gdy pułkownik Pietrzak przesiadł się z fotela drugiego pilota na miejsce dowódcy. Grupa lotników poleciała do Moskwy na przegląd tupolewa, a przy okazji zorganizowano jej szkolenie w symulatorze. Ponieważ technik pokładowy musiał dłużej zostać na lotnisku, umówiono się, że dojedzie na miejsce szkolenia na konkretną godzinę. Niestety, spóźnił się nieco, a reszta pilotów wykorzystała jego nieobecność jako pretekst, aby zrezygnować z ćwiczeń. Przecież załoga nie była w komplecie! Załatwiono z Rosjanami wpisy potwierdzające odbyty instruktaż, choć nasi nawet nie weszli do kabiny symulatora. Gdy technik wreszcie dotarł na miejsce, uśmiechnięci koledzy przywitali go słowami: „Dobrze, że się spóźniłeś, bo musielibyśmy latać, a tak to udało się załatwić”.

Klasyczny układ ćwiczeń w symulatorze, proponowany przez rosyjskich instruktorów, wyglądał następująco: najpierw załogę kierowano na zajęcia teoretyczne, na których

wykładowcy analizowali niebezpieczne sytuacje z udziałem tupolewów, do jakich doszło od poprzedniego szkolenia. Tłumaczyli, co w konkretnych sytuacjach zrobiły załogi tych samolotów, czy postąpiły prawidłowo, a jeśli nie – jakie popełniły błędy. Następnie przechodzono do zajęć praktycznych. Ponieważ układ przyrządów w polskich tutkach różnił się nieco od tych w symulatorze, pierwsze trzy zadania zawsze były łatwe. Chodziło o to, żeby załoga mogła zapoznać się i oswoić z nieco uboższą w oprzyrządowanie kabiną symulatora. Ale potem już nie było taryfy ulgowej.

– Zazwyczaj na początku aranżowano pożar silnika i lądowanie bez jednego silnika itp. A potem poziom trudności wzrastał. Ostatnim w takiej serii mógł być lot z niedziałającymi wszystkimi trzema silnikami, zakończony lądowaniem w przygodnym terenie – mówił nasz rozmówca. – Za czasów pułkownika Pietrzaka piloci postanowili nie wykonywać trudnych zadań. Umówili się, że po pierwszych próbnych lotach powiedzą Rosjanom, że się śpieszą na lotnisko, i poproszą o wypisanie dokumentów potwierdzających odbycie kursu. Jak wymyślono, tak zrobiono. Choć nie przeszliśmy całego szkolenia, w papierach wszystko było w porządku.

Pułkownik Tomasz Pietrzak uważa, że szkolenia w rosyjskich symulatorach Tu-154M nie miały sensu.

– Nawet rosyjscy instruktorzy byli niechętni, żebyśmy korzystali z ich symulatorów, bo wiedzieli, że nasze samoloty są inaczej wyposażone – przekonywał nas.

Sprawdziliśmy. Rosyjskie kabiny symulacyjne niespecjalnie odbiegały wyglądem od naszych kokpitów. Zasadniczą różnicą był brak zachodniej elektroniki, a w szczególności – komputerów nawigacyjnych UNS. Warto podkreślić, że w niczym to nie przeszkadzało, ponieważ w symulatorach nie ćwiczy się latania po trasie; szkoda na to czasu i pieniędzy. Te urządzenia służą do wytrenowania odruchów w sytuacjach awaryjnych.

Jak mówili nasi rozmówcy, pułkownik Pietrzak nie lubił symulatorów, bo on i jego uczniowie od pewnego momentu zaczęli maksymalnie wykorzystywać autopilota i komputer pokładowy, a przestali, jak mówią piloci, „latać ręcznie”. A w symulatorach w ten sposób latać się nie dawało.

– W symulatorach trzeba było wykazać się realnymi umiejętnościami pilotażu. Człowiek mógł i musiał polegać wyłącznie na solidnym rzemiośle i doświadczeniu, bo tu nie było żadnej elektroniki do pomocy – tłumaczył jeden z byłych lotników pułku. – A naszym podobno nie bardzo szło takie latanie...

W 2009 i 2010 roku nie było już żadnego wyjazdu do Rosji na ćwiczenia symulatorowe. A następca pułkownika Tomasza Pietrzaka, zdaniem pilotów, z którymi rozmawialiśmy, też nie bardzo interesował się szkoleniami na Tu-154M. Pułkownik Ryszard Raczyński nie miał uprawnień do latania tupolewem, nie mógł więc bezpośrednio analizować błędów, jakie popełniają jego piloci. A tych było coraz więcej.

W rezultacie w pułku powstała „polska szkoła latania tupolewem”. Stosowano przy tym prostą zasadę: dozwolone jest wszystko, czego *Instrukcja użytkownika samolotu Tu-154M w locie* nie zakazuje wprost i bezpośrednio. Ale ponieważ konstruktor nie jest w stanie przewidzieć wszystkich pomysłów użytkowników (ludzka kreatywność nie zna granic!), ten dokument nie jest zbiorem zakazów. Przedstawia rozwiązania, które powinny być

stosowane przez załogę. I nie przewiduje tworzenia własnych patentów.

Niestety, to jeszcze nie wszystko. Piloci, nie dość że patenty te tworzyli, to jeszcze niedostatecznie uważnie czytali *Instrukcję użytkownika*. Trzeba pamiętać, że taki dokument przypisany jest do konkretnego samolotu, podczas gdy w 36. SPLT uczono się pilotażu i eksploatacji ze starego (przetłumaczonego na polski pod koniec lat osiemdziesiątych lub na początku lat dziewięćdziesiątych) egzemplarza dla samolotu PLL LOT. W którym słowem nie wspomiano o komputerach nawigacyjnych UNS-1D i ograniczeniach w ich stosowaniu, bo urządzenia te zostały zainstalowane w Polsce wyłącznie w sto jedyńce i sto dwójce. Ostatnie poprawki do LOT-owskiej *Instrukcji użytkownika* wprowadzono w 1994 roku, a instrukcji do pułkowych tupolewów nikt nawet nie przetłumaczył na polski.

Z lektury *Raportu komisji Millera*⁴⁵ dowiedzieliśmy się, że w rzeczywistości sprawa miała się jeszcze gorzej. Piloci 36. SPLT nie wiedzieli tego, do czego i nam nie udało się dotrzeć, a do czego dotarła komisja. Otóż producent samolotu po zainstalowaniu komputera nawigacyjnego UNS-1D wprowadził specjalną poprawkę do *Instrukcji użytkownika* dla obu polskich samolotów, stwierdzającą, że urządzenie to przy lądowaniu i starcie może być wykorzystywane wyłącznie jako dodatkowa pomoc nawigacyjna i pod żadnym pozorem nie wolno go podczas tych manewrów łączyć z autopilotem. Piloci ze specpułku nie mieli o tym pojęcia.

Błędy w szkoleniu nie były jednak wyłączną domeną załóg latających; także obsługa naziemna nie robiła wszystkiego, co powinna. Prawdopodobnie dlatego nie wiedziała, gdyż w pułku nie stworzono dla niej odpowiedniej instrukcji. Dopiero z *Raportu MAK* dowiedzieliśmy się, że do komputera TAWS, ostrzegającego przed przeszkodami terenowymi, prawdopodobnie nikt nigdy, od momentu zainstalowania go w sto jedyńce, nie wgrał ani nowszej wersji oprogramowania, ani nowszych wersji baz danych o portach lotniczych oraz o ukształtowaniu terenu na całej kuli ziemskiej. W rezultacie w 2010 roku nasi lotnicy korzystali z urządzenia, które miało oprogramowanie z 2002 roku i bazy danych z lat 2002 i 2003. Najwyraźniej najpierw o tym zapomniano, a później już nikomu nie przyszło do głowy, że TAWS wymaga podobnej opieki, jak regularnie serwisowany komputer nawigacyjny UNS-1D. A przecież TAWS to urządzenie, które ma zapewniać bezpieczniejsze latanie!

³⁸ Notabene tamtego dnia niebo było bezchmurne, a widoczność pozioma wynosiła 10 kilometrów.

³⁹ RSL to radiolokacyjny system lądowania, w Rosji określany skrótem RSP (ros. *radiolokacjonaja sistema posadki*).

⁴⁰ Pytania egzaminacyjne powinny zostać przygotowane w jednostce nadrzędnej. Mógł je również przygotować dowódca 36. SPLT.

⁴¹ *Raport komisji Millera*, s. 134.

⁴² *Raport komisji Millera*, s. 134.

⁴³ *Raport komisji Millera*, s. 134.

[44](#) *Raport komisji Millera*, s. 134.

[45](#) Załącznik nr 2, s. 5.

Rozdział 11

POKOLENIE JOYSTICKA

Tu-154M to samolot, który wymaga od pilotów dużych umiejętności. Tymczasem lotnicy z 36. SPLT uczyli się jeden od drugiego, a coraz bardziej okrojone szkolenia rekompensowali sobie wymyślaniem sztuczek, które pomogłyby im w pilotowaniu tupolewów. Zaczęli tworzyć polską szkołę latania tymi samolotami, co oznaczało nagminne stosowanie rozwiązań, które były zabronione w aktualnie obowiązującej wersji Instrukcji użytkowania tego samolotu. Tyle że w 36. SPLT nikt jej nie znał.

– Nie należę do strachliwych, ale cykor pojawiał się zawsze, kiedy miałem lecieć z pułkownikiem Tomaszem Pietrzakiem albo z którymś z jego uczniów. W ich rękach samolot zachowywał się przy lądowaniu jakoś dziwnie. Silniki to wyły na pełnej mocy, to niemal zupełnie cichły. I tak w kółko – opowiadał oficer BOR-u, który dość często podróżował samolotami 36. SPLT. – Kiedyś latałem z pułkownikiem Latkowskim i jego wychowankami, i wtedy było inaczej. Spokojniej. W czasie podejścia do lądowania można było postawić na stoliczku szklanę z wodą i nawet kropla się nie wylała. Ale za czasów Pietrzaka nastąpiła metamorfoza – dodawał nasz rozmówca.

Fakt, że w sposobie latania pułkowych pilotów coś zmieniło się na gorsze, dostrzegali natychmiast każdy choć trochę oblatany.

Co było powodem? Z naszych ustaleń wynika, że w ostatnich latach przy każdym trudniejszym lądowaniu młodzi piloci z 36. SPLT starali się ułatwić sobie pracę. Najpierw w komputerze pokładowym UNS wytyczali trasę, którą miał lecieć w kierunku pasa samolot. Upraszczając, można powiedzieć, że komputer pokładowy stawał się po prostu tym, czym dla kierowcy samochodu jest nawigacja satelitarna. To jeszcze było dopuszczalne – po prostu pomoc w nawigowaniu. Jednak piloci poszli o krok dalej. Podpinali komputer do autopilota, żeby prowadził samolot po wytyczonej trasie aż do progu pasa na lotnisku docelowym.

Takiego sposobu lądowania projektanci z biura konstrukcyjnego Tupolewa nie przewidzieli. I wcale nie dlatego, że amerykańskiego osprzętu nie instalowali w zwykłych tupolewach; wszak wydali certyfikaty dopuszczające do lotów z komputerem UNS nie tylko maszynom sprzedanym polskiemu specpułkowi. O ile jednak twórcy Tu-154M dopuszczali komputer nawigacyjny jako urządzenie służące do nawigacji na trasie (gdzie drobny błąd niewiele znaczy, bo na 10 tysiącach metrów nad ziemią pilot ma dużo czasu, żeby skorygować ewentualne pomyłki komputera i systemu GPS), o tyle w najczarniejszych snach nie przewidywali, że ktoś będzie posługiwał się komputerem jako głównym

instrumentem nawigacyjnym podczas lądowania.

Piloci nie mieli poczucia, że robią coś niezgodnie z zasadami, bo szefostwo 36. SPLT w pełni aprobowало takie rozwiązanie. Ba, młodzi lotnicy byli uczeni tej sztuczki przez swojego dowódcę, który był jednocześnie ich instruktorem.

– Schodziłbym tak samo, jak oni – mówił kilka miesięcy po katastrofie pułkownik Tomasz Pietrzak, kiedy pytaliśmy go o włączonego niemal do ostatniej chwili autopilota i działający automat ciągu. Pietrzak dowodził pułkiem, gdy szkolili się i rozpoczynali w nim lotniczą karierę kapitan Arkadiusz Protasiuk i major Robert Grzywna.

Na czym dokładnie polegały „nowatorskie” rozwiązania nawigacyjne wprowadzone za jego czasów? Załogi po prostu wpisywały do komputera nawigacyjnego UNS współrzędne geograficzne dwóch lub trzech punktów charakterystycznych dla danego lotniska – na przykład środka pasa i dalszej radiolatarni prowadzącej oraz punkt położony na przedłużeniu osi pasa 7, 8 lub 10 mil od jego środka – a komputer wyznaczał między nimi linię prostą. Jeżeli wtedy zostawał podłączony do autopilota, maszyna leciała po wyznaczonej trasie od punktu do punktu. W tym czasie pilot, za pomocą specjalnego pokrętła „znížanie-wznoszenie” na panelu PU-46, sterował wyłącznie tymi manewrami. Cóż, w komputerze nawigacyjnym nie dawało się zaprogramować ruchu w pionie... Tak czy siak, pilot miał znacznie mniej pracy. Nie musiał zajmować się utrzymywaniem kierunku do wybranego celu, bo wyręczał go komputer.

Autopilot ABSU ma dwa kanały: poprzeczny i podłużny. Każdy z nich można włączać i wyłączać osobno. Poprzeczny pozwala sterować samolotem w płaszczyźnie poziomej – ustalać lub zmieniać kierunek lotu. Tylko ten kanał może być sprzężony z komputerem nawigacyjnym. Podłużny odpowiada za ruch w pionie, a dokładniej za stabilizację kąta pochylenia samolotu, czyli tego, jak dziób samolotu jest ustawiony względem płaszczyzny poziomej – czy ponad horyzont, czy pod.

Pokrętłem „znížanie-wznoszenie” można sterować pochyleniem dziobu samolotu, gdy włączony jest autopilot w kanale podłużnym. Rzecz jednak w tym, że pokrętło to pod żadnym pozorem nie powinno być używane do sterowania opadaniem podczas lądowania! I nawet nie chodzi o to, że jego użycia nie przewiduje *Instrukcja użytkownika*. Znacznie ważniejsze jest, że ustawienie za jego pomocą odpowiedniego toru znížania jest pracochłonne, a podczas lądowania, czyli najtrudniejszego manewru w trakcie lotu, po prostu nie ma czasu na tak powolne i mało precyzyjne działanie⁴⁶. Trzeba działać szybciej i dokładniej, czyli sterować wolantem.

Pokrętło „znížanie-wznoszenie” zostało zaprojektowane, aby posługiwać się nim przy zmianach wysokości lotu na trasie, kiedy samolot znajduje się kilka tysięcy metrów nad ziemią. Wówczas nie jest wymagana superprecyzja przy ustawianiu prędkości opadania lub wznoszenia, a pilot ma odpowiednio dużo czasu, żeby spokojnie skorygować ewentualny błąd.

Dlaczego zatem zaczęto stosować ten trik podczas podchodzenia do lądowania?

– Taki patent ułatwiał pracę pilotowi, który nie miał odpowiednich umiejętności lądowania na lotniskach bez systemu ILS. W komputerze pokładowym wytyczało się trasę, po której samolot miał lecieć, a potem podpinało pod niego autopilota. Pilot, widząc na ekranie komputera odległość do progu pasa, mógł regulować prędkość opadania –

tłumaczył jeden z byłych instruktorów w 36. SPLT.

– Tak się zawsze robiło przy podejściach z NDB. To była najlepsza szkoła lądowania – podkreślał z dumą pułkownik Pietrzak, jeden z autorów „patentu”.

Jednak na tym nie kończyła się pomysłowość pilotów ze specpułku. Aby jeszcze bardziej ułatwić sobie trudny manewr lądowania, sterowanie mocą silników powierzali oni automatowi ciągu. Jednym z wielu efektów ubocznych nowatorskiego rozwiązania było nagłe hamowanie i przyspieszanie silników – owo „rzucanie” samolotem, o którym wspominają pasażerowie. W tutkach tak właśnie działa automat ciągu, który pilnuje ustalonej przez pilota prędkości⁴⁷. Jeżeli z jakichś powodów prędkość owa spadała poniżej ustawionej przez pilota prędkości granicznej (bo na przykład w danym momencie przerywał on zniżanie i zaczynał wyrównywać lot), automat na chwilę gwałtownie zwiększał moc silników, żeby odpowiednio rozpędzić samolot. Tyle że w takiej sytuacji urządzenie zmienia moc skokowo i dość gwałtownie, człowiek natomiast operuje manetkami gazów znacznie delikatniej i płynniej.

– Automat ciągu był w większości przypadków włączany przy lądowaniu jako urządzenie wspomagające. Wcześniej obowiązywała zasada, że do minimalnej wysokości zniżania zazwyczaj prowadziliśmy z włączonym automatem ciągu. Potem padała komenda: „Gaz ręcznie”, i wtedy trzymało się manetki w garściach, i sterowało mocą silników samodzielnie. Dobrze pamiętam, że podejście praktycznie do samego końca na pełnej automatyce zostało wprowadzone dopiero za czasów pułkownika Pietrzaka. Komenda: „Gaz ręcznie”, pojawiała się dopiero w momencie zetknięcia samolotu z ziemią. Jednocześnie zwykle padała kolejna komenda: „Mały gaz”. Ściągaliśmy manetki, co wyłączało automat, a potem następowało włączenie rewersu – opowiadał jeden z byłych lotników 36. SPLT.

Dlaczego podczas lądowania w ogóle włączano automat ciągu, mimo że *Instrukcja użytkowania* tego nie przewiduje? Otóż to urządzenie odciążało pilota. Nie musiał martwić się o ustawienie silników i zyskiwał czas na inne czynności związane z lądowaniem oraz na obserwację przyrządów.

Kolejne pokolenia pilotów w 36. SPLT coraz słabiej radziły sobie z pilotowaniem tupolewów. Niektórzy zdawali sobie sprawę z własnych braków, dlatego bardziej ufali automatom niż pozostałym członkom załogi.

– Wiedzieli, jak źle są wyszkoleni, więc uważali, że ich młodszy koledzy są jeszcze słabsi. Uznali, że automat ciągu lepiej dopilnuje prędkości niż drugi lotnik czy technik pokładowy – tłumaczył jeden z pilotów z 36. SPLT.

– Na szkoleniach w Rosji uczono mnie, żeby na lotniskach z ILS używać autopilota tylko do wysokości 60 metrów nad ziemią. To był ostatni moment, żeby go odłączyć, bo później mógłby się nie wysprzęglić i katastrofa gotowa. Automatu ciągu natomiast nie włączało się w ogóle, jeśli lotnisko nie miało systemu ILS – opowiadał doświadczony były pilot z 36. SPLT.

Tymczasem jego następcy robili później wszystko po swojemu.

W ostatnich latach w pułku działano według zasady „co nie jest zabronione, jest dozwolone”. Automatycznego pilota i automat ciągu włączano przy wszystkich lądowaniach bez ILS-u i w trudniejszych warunkach. W jednostce zabrakło

doświadczonego i odważnego instruktora, który oprotestowałby stosowanie takich rozwiązań. A młodzi piloci nie mieli żadnego kontaktu z wykładowcami spoza pułku ani nie trenowali lotu tupolewem w symulatorze, w obecności instruktorów z zewnątrz. W efekcie złe przyzwyczajenia kilku osób utrwaliły się w 36. SPLT jako norma.

[46](#) Przede wszystkim z tej przyczyny, że wariometr (wskaźnik prędkości opadania) działa z opóźnieniem. Pilot ustawia prędkość zniżania, nieco podnosząc lub pochylając dziób samolotu pokrętkiem „zniżanie-wznoszenie”. A właściwie – zleca wykonanie tej czynności autopilotowi: ustawia mu docelowe pochylenie, obracając nieco pokrętko, i czeka, aż urządzenie zrealizuje polecenie. Autopilot wychyla ster poziomy w górę lub w dół i czeka, aż samolot ustawi się w nowej pozycji. Gdy tak się stanie i lot się ustabilizuje, prędkość zniżania się zmienia. Wariometr pokazuje nową wartość. Jeśli nie jest to wartość pożądana, pilot zaczyna następną iterację... Dobranie w ten sposób prędkości opadania wymaga od niego jubilerskiej precyzji i jest zajęciem czasochłonnym, a w trakcie lądowania liczy się każda sekunda. Powyższe czynności odwracają też uwagę pilota od innych od rzeczy, których powinien dopilnować w tej fazie lotu.

[47](#) Chodzi tu o prędkość, z jaką samolot przemieszcza się do przodu względem otaczającego go powietrza. W lotnictwie nazywa się ją prędkością przyrządową, bo jej wartość jest mierzona przyrządami znajdującymi się na pokładzie; to właśnie ją pokazuje prędkościomierz. Jeśli samolot porusza się w przemieszczającej się masie powietrza (przy wiejącym wietrze), jego prędkość względem ziemi jest inna.

Rozdział 12

LOT Z OKĘCIA DO SMOLEŃSKA

Prezydencki tupolew, niemal od startu z Okęcia do chwili ścięcia pierwszych drzewek przed lotniskiem w Smoleńsku, leciał pod kontrolą autopilota podłączonego do komputera nawigacyjnego. A ten prowadził go po wcześniej zaprogramowanej trasie.

Z danych odzyskanych przez producenta komputera nawigacyjnego UNS-1D, amerykańską firmę Universal Avionics Systems Corporation, z zachowanej płyty głównej udało się odtworzyć zaprogramowany plan lotu. Pierwszym punktem był EPWA, czyli lotnisko w Warszawie. Następnie dwa punkty nawigacyjne: WA798 oraz WA572 – prowadzące do BAMSO – to miejsca wylotu ze strefy kontroli lotniska Warszawa-Okęcie. Po minięciu BAMSO tupolew miał polecieć po trasie: ASLUX – TOXAR – RUDKA – GOVIK – MNS (VOR/DME lotniska Mińsk-2) – BERIS – SODKO – ASKIL.

Wszystkie te punkty znajdują się w standardowej bazie danych komputera nawigacyjnego UNS-1D jako część oprogramowania. Jednak nie wszystkie faktycznie wykorzystano podczas lotu 10 kwietnia. Punkty ASLUX i TOXAR zostały pominięte. Nie można wykluczyć, że pominięto także inne, sąsiednie.

Natomiast po punkcie ASKIL ktoś, zapewne nawigator, dopisał do planu lotu cztery dodatkowe punkty: DRL1 – 10XUB – DRL – XUBS.

Co ciekawe, cały plan składający się z sekwencji punktów nawigacyjnych od EPWA do XUBS, nie został wcześniej zapisany w bazie planów lotu. Najprawdopodobniej przygotowano go tuż przed startem lub nawet w trakcie lotu. Jako ostatnie umieszczono w nim punkty DRL1 i DRL. Możliwe, że zostały wprowadzone dopiero nad Białorusią, ale o tym za chwilę.

Punkty nawigacyjne, których nazwy i współrzędne zostały ręcznie wpisane do bazy danych komputera UNS-1D, to (w kolejności z zachodu na wschód):

DRL1 – nieczynna dalsza radiolatarnia prowadząca po zachodniej stronie lotniska; tutaj traktowana wyłącznie jako jeden z punktów „orientacyjnych”, o znanych współrzędnych geograficznych (załoga nie wiedziała, że radiolatarnia ta nie działa, ale i tak nie miała zamiaru korzystać z emitowanego przez nią sygnału);

XUBS – środek lotniska, rozumiany jako środek pasa startowego; punkt na osi pasa jednakowo odległy od jego obu końców (progów);

DRL – dalsza radiolatarnia prowadząca po wschodniej stronie lotniska;

10XUB – punkt oddalony o 10 mil na wschód od środka pasa (od XUBS), położony na przedłużeniu osi pasa; jego współrzędne zostały wyliczone na własne potrzeby przez

osobę wprowadzającą ten punkt do bazy danych komputera nawigacyjnego (co było standardową procedurą w 36. SPLT); na karcie podejścia, z której korzystali piloci, tego punktu nie ma.

Wszystko wskazuje na to, że załoga (ta lub poprzednia, z 7 kwietnia) wzięła współrzędne obu radiolatarni i środka lotniska Siewiernyj ze starej karty podejścia, którą Rosjanie przekazali Polakom kilka lat wcześniej.

Informacje odczytane przez Amerykanów z pamięci komputera pokładowego wskazują, że załoga sto jedyńki nie miała pojęcia, iż rosyjskie karty podejścia różnią się od tych stosowanych na Zachodzie. Okazuje się, że punkt XUBS zapisany w pamięci urządzenia był przesunięty względem rzeczywistego środka pasa startowego o 146 metrów na wschód i 50 metrów na północ. Stało się tak z dwóch powodów. Po pierwsze wszystkie współrzędne geograficzne znajdujące się na karcie podejścia były podane w innym układzie współrzędnych niż ten używany przez system GPS⁴⁸. Drugi powód odchylenia to zaokrąglenie przez Rosjan współrzędnych na dokumencie do jednej dziesiątej minuty kątowej. Trudno jednak mieć do nich o to pretensje, zanim bowiem nastąpiła epoka GPS-ów, podawanie współrzędnych środka pasa z większą dokładnością nie miało sensu. Zresztą podczas lotu nie da się precyzyjnie określić położenia samolotu. Mimo to załoga powinna zdawać sobie sprawę, że punkt, który wprowadziła i ku któremu leciała, nie musi wcale leżeć na pasie startowym, a już na pewno nie w jego geometrycznym środku. Czy miała o tym pojęcie, czy nie – tego się nie dowiemy.

Pewne jest natomiast, że trzy dni przed feralnym lotem Arkadiusz Protasiuk jako drugi pilot korzystał z tej samej karty podejścia, więc miał okazję zorientować się podczas lądowania, że współrzędne punktów 10XUB, DRL i XUBS odpowiadają mniej więcej rzeczywistości. I że kierując się na nie po kolei, trafia się na pas.

Jeżeli przyjąć rozsądne założenie, że przed lotem żaden członek załogi nie dopuszczał do siebie myśli o podchodzeniu do lądowania na ślepo, wyłącznie za pomocą GPS-u, wykorzystanie do zgrubej nawigacji niedokładnych współrzędnych z karty podejścia było całkowicie uzasadnione.

Nietrudno zauważyć, że w końcówce planu lotu, w sekwencji DRL1 – 10XUB – DRL – XUBS, czegoś brakuje. Mianowicie na podstawie tak ułożonego planu nie da się na Siewiernym wylądować od strony wschodniej. Brakuje w nim punktów orientacyjnych pomiędzy DRL1 i 10XUB, które pozwoliłyby doprowadzić samolot na prostą do lądowania. Dlaczego? Wy tłumaczenie jest proste. Dowódca od początku planował, że w okolicy Smoleńska, gdy dostanie od kontrolerów odpowiednie dane, przełączy komputer nawigacyjny z lotu wzdłuż łańcucha punktów na inny tryb pracy – lot zadanym kursem – i że przez pewien czas będzie leciał w ten sposób.

START Z OKĘCIA I LOT DO GRANICY POLSKI

O godzinie 7:08 (czasu polskiego) do samolotu wsiedli ostatni pasażerowie, czyli prezydent z żoną, ich ochrona i generał Andrzej Błasik. Po nich na pokład wszedł dowódca samolotu Arkadiusz Protasiuk. Rozpoczęła się procedura przygotowania do startu. O 7:14:20 uruchomiono pierwszy silnik, chwilę później (o 7:17:05) samolot ruszył po drodze kołowania i już o 7:26:37 zaczął się rozpędzać po pasie startowymi. Za ledwie

40 sekund później (7:26:17) oderwał się od ziemi⁴⁹.

Tupolew wystartował z Okęcia z krótszego pasa (11–29), w kierunku 291 stopni, to znaczy na zachód („na Poznań”), i leciał tym kursem, dopóki nie przekroczył wysokości 330 metrów nad poziomem lotniska. Wtedy – zgodnie z poleceniem kontrolera otrzymanym przez radio – rozpoczął lot na wschód, bezpośrednio w kierunku punktu BAMSO.

W sobotni poranek w przestrzeni powietrznej wokół lotniska nie było dużego ruchu, zapewne dlatego kontroler od razu skierował maszynę do punktu wyjścia ze strefy kontroli lotniska. Sto jedynka skręciła w prawo, pilot ustawił kurs 310 stopni. Najpierw przeleciała nad punktem WA706, a później skierowała się ku punktowi WA798, cały czas wznosząc się z prędkością wynoszącą niemal 10 metrów na sekundę.

Niecałą minutę po starcie (7:27:13) załoga włączyła autopilota (ABSU). Samolot znajdował się wówczas 510 metrów nad poziomem lotniska i wciąż się wznosił. Od tej chwili maszyna bez przerwy leciała pod kontrolą autopilota, aż do 8:40:56, gdy autopilot został wyłączony ruchem wolantu w pobliżu bliższej radiolatarni prowadzącej lotniska Siewiernyj.

Kierunkiem lotu przez prawie cały ten czas sterował autopilot podłączony do komputera nawigacyjnego UNS-1D. To on podawał urządzeniu sterującemu dane dotyczące tego, w jakim kierunku ma ono ustawić dziób. Samolot leciał od punktu do punktu, realizując przygotowany plan lotu: EPWA – WA798 – WA572 – BAMSO – ASLUX – TOXAR – RUDKA – GOVIK – MNS (VOR/DME lotniska Mińsk-2) – BERIS – SODKO – ASKIL, w który jednak załoga mogła ingerować w dowolnym momencie. Aby zdecydować, do którego punktu pośredniego ma lecieć samolot, wystarczyło nacisnąć kilka przycisków. I kilkakrotnie skorzystano z tej możliwości. Punkty ASLUX i TOXAR został pominięte.

Ruchem maszyny w pionie – wznoszeniem, opadaniem lub utrzymaniem stałej wysokości – również sterował autopilot, ale nie był on sprzężony z komputerem nawigacyjnym. W tym samolocie nie można było ustawić takich rzeczy, jak np. osiągnięcie konkretnej wysokości w danym punkcie. Komputer nawigacyjny współpracujący z autopilotem służył wyłącznie do sterowania kierunkiem. O ruchu w pionie decydował pilot, korzystając z pokrętła „zniżanie-wznoszenie”, urządzenia wyjątkowo nieprecyzyjnego. Zgodnie z zaleceniami producenta można było z niego korzystać tylko podczas lotu na dużej wysokości. Pilot, obracając niewielkim kółkiem (przypominającym rolkę na komputerowej myszce) w kierunku „zniżanie”, wywoływał taką samą reakcję tupolewa, jak podczas odpychania wolantu od siebie. W tym momencie dziób samolotu kierował się w dół. Gdy pilot obracał pokrętło w przeciwnym kierunku, efekt był taki, jakby ściągał wolant na siebie – dziób się unosił.

Obok pokrętła „zniżanie-wznoszenie” znajdowało się drugie pokrętło, o nazwie „zakręt”. Służyło do wykonywania zakrętów bez wyłączania autopilota. Dowódca użył go podczas tego lotu, aby wykonać czwarty zakręt w kręgu lotniskowym Siewiernego.

Mocą silników podczas lotu sterował technik pokładowy. Automat ciągu nie był w tej fazie lotu włączony. Urządzenie kontrolujące prędkość, a zatem i moc silników, zostało wykorzystane dopiero w pobliżu lotniska Siewiernyj, już po zejściu na 500 metrów nad ziemię, czyli na wysokość kręgu nadlotniskowego. Od tego momentu pozostawało włączone niemal do końca lotu, o czym odpowiemy w odpowiednim momencie.

Tuż po starcie, jeszcze zanim samolot przeleciał nad punktem BAMSO, nawigator skontaktował się z kontrolą lotów, informując, że maszyna osiągnęła poziom FL 210 w kierunku BAMSO, i poprosił o zgodę na lot na poziomie FL 330. Kontroler oczywiście zezwolił, aby tupolew wzniósł się wysokość 10 kilometrów, i jednocześnie nakazał, aby piloci skierowali się bezpośrednio do punktu RUDKA, leżącego na granicy Polski i Białorusi. Później, o 7:44:50, od kontrolera obszaru maszyna dostała polecenie, aby skontaktować się z kontrolą lotów w Mińsku na częstotliwości 133,550 MHz.

NAD BIAŁORUSIĄ

Być może jeszcze nad Polską – choć bardziej prawdopodobne, że nad Białorusią, w okolicach Mińska – nawigator zaczął umieszczać w planie lotu w komputerze UNS-1D nazwy dwóch punktów nawigacyjnych, których współrzędne geograficzne zostały ręcznie wprowadzone do bazy danych komputera już wcześniej; najpierw wpisał DRL, później usunął z planu jakiś poprzedni punkt i w jego miejsce wpisał DRL1. Być może wcześniej w ten sposób do planu lotu dołączył także punkty XUBS i 10XUB. Tego jednak nie wiadomo, ponieważ komputer nawigacyjny zachował w swojej pamięci wyłącznie ostatnie 100 naciśnień klawiszy na swojej klawiaturze (dane odzyskane w amerykańskim laboratorium zaczynają się właśnie od wpisywania DRL).

Następnie nawigator zaczął wpisywać do planu lotu również nazwy kolejnych trzech punktów nawigacyjnych, nieumieszczonych w nim pierwotnie, choć o współrzędnych istniejących w bazie danych komputera: VNO (Wilno VOR/DME), GLB (Głębokie VOR/DME) oraz MGL (Mohylew VOR/DME). GLB to radiolatarnia VOR/DME (w tej okolicy lotniska nie ma). Punkt MGL to port lotniczy Mohylew w pobliżu granicy Białorusi z Rosją. Ma długi pas startowy (2,6 kilometra), ale nie jest lotniskiem międzynarodowym. VNO to nazwa radiolatarni VOR/DME w okolicy międzynarodowego lotniska w Wilnie na Litwie. Za każdym razem nawigator przerywał pracę po wpisaniu trzech liter nazwy i nie zapamiętywał wprowadzonego punktu.

O 8:06:08 kontroler z Mińska poprosił załogę o przejście na częstotliwość 118,975 MHz. Chwilę później (o 8:06:39) nawigator nawiązał łączność na nowej częstotliwości i oznajmił, że samolot znajduje się nad Mińskiem i leci na poziomie FL 330. Kontroler zapytał, na jakiej wysokości chcą przejść nad punktem ASKIL, a nawigator odparł, że na 3900 metrach. O 8:09:37 załoga dostała zgodę na rozpoczęcie zniżania z 10 tysięcy metrów i zajęcie poziomu 3900 metrów nad punktem ASKIL.

Gdy samolot znalazł się 50 kilometrów na wschód od Mińska, nawigator przełączył komputer nawigacyjny, aby poprowadzić maszynę w kierunku punktu BERIS i dalej, według planu lotu. Nie jest jasne, po co to zrobił, ale punkt, w którym wykonał działanie, został zapisany w pamięci komputera nawigacyjnego jako PPOS (w momencie gdy kolejnym punktem lotu miał być właśnie BERIS, więc postępowanie to wygląda na pozbawione sensu). Niewykluczone, że zrobił to, gdyż moment wcześniej przestawił wartość deklinacji magnetycznej w komputerze nawigacyjnym i innych urządzeniach tupolewa z wartości obowiązującej w Polsce na obowiązującą we wschodniej części Rosji.

O 8:09:32, po przelecieciu nad punktem BERIS, nawigator zgłosił kontroli lotów w Mińsku, że są gotowi do rozpoczęcia zniżania z 10 kilometrów, i dostał zgodę na zejście

na 3900 metrów.

O 8:14:15 kontroler z Mińska przekazał załodze informację, że w Smoleńsku jest mgła.

– *Polish one zero one, for information at zero six one one Smoleńsk visibility: four zero zero meters, fog* (Polski 101, informuję, że o 6:11 w Smoleńsku widzialność 400 metrów, mgła).

Była to wiadomość o sytuacji meteo na Siewiernym sprzed zaledwie trzech minut, z godziny 6:11 czasu UTC, czyli 8:11 czasu polskiego i 10:11 czasu lokalnego w Smoleńsku.

Kolejnym punktem w planie lotu po BERIS był ASKIL, na granicy Białorusi i Rosji. O 8:22:15, gdy samolot zbliżał się do niego, kontroler z Mińska podał nową częstotliwość, 128,8 MHz, do kontaktu z kontrolą lotów w Moskwie. W tym czasie tupolew leciał poziomo na wysokości 3900 metrów.

OD GRANICY ROSJI

DO KRĘGU NADLOTNISKOWEGO SIEWIERNEGO

O 8:22:38 nawigator skontaktował się z kontrolą w Moskwie, informując, że sto jedynka przelatuje na punkcie ASKIL na wysokości 3900 stóp. Zgłosił także gotowość do dalszego zniżania. W trakcie radiowej korespondencji pomylił się, bo w rzeczywistości samolot był nad poziomem morza na wysokości 3900 metrów, a nie stóp. Kontroler nie zareagował na ten ewidentny błąd; zapewne widział na swoim ekranie, na jakiej wysokości się w rzeczywistości znajduje samolot. Polecił, aby zeszli na 3600 metrów, a następnie skontaktowali się z Korsażem na częstotliwości 124 MHz. Korsaż był radiowym kryptonimem lotniska Smoleńsk Siewiernyj.

O 8:23:00, gdy samolot przeleciał nad punktem ASKIL, a nawigator kończył rozmowę z kontrolerem z Moskwy, do kokpitu wszedł Mariusz Kazana, dyrektor protokołu dyplomatycznego MSZ. Przywitał się i prawdopodobnie przysiadł na składanym fotelu znajdującym się za plecami dowódcy. W tym momencie w kokpicie działo się sporo rzeczy, więc Kazana nie chciał przeszkadzać. Postanowił poczekać na spokojniejszą chwilę. W ten sposób stał się świadkiem rozmów, które wówczas toczyły się przez radio i pomiędzy członkami załogi.

Następnym punktem w planie lotu po ASKIL był DRL1. Komputer nawigacyjny skierował samolot do tej nieczynnej radiolatarni po zachodniej stronie lotniska Siewiernyj. Ta zmiana kursu nie została uzgodniona z żadnym kontrolerem z kontroli obszaru. Załoga wykonała ten manewr na własną rękę, gdyż dobrze wiedziała, gdzie leci.

Dopiero po zmianie kursu na DRL1 i po rozpoczęciu zniżania (chwilę wcześniej kontroler z Moskwy polecił, aby samolot zszedł na 3600 metrów), dowódca zaczął wywoływać wieżę lotniska Smoleńsk Siewiernyj (o 8:23:33). Gdy zgłosił się kontroler Paweł Plusnin, Arkadiusz Protasiuk oznajmił mu, że lecą w jego kierunku.

Rozmowa z wieżą kontroli lotów Siewiernego toczyła się na pierwszym kanale radiostacji. To, co mówił Plusnin, nie było transmitowane przez głośniki kokpitu, więc siedzący w kabinie pilotów Mariusz Kazana nie słyszał informacji Rosjanina na temat warunków meteo w Smoleńsku.

– Na Korsażu mgła, widzialność czterysta metrów – ostrzegł kontroler. A po chwili (o 8:24:54) dodał: – Warunków do lądowania nie ma.

W tym samym czasie Robert Grzywina na drugim kanale radiostacji rozmawiał z dowódcą Jaka-40 Arturem Wosztylem o warunkach na Siewiernym. Jak-40 od przeszło godziny (od 7:15:18) stał już na stojance w Smoleńsku. Wylądował w ostatniej chwili, tuż przed pogorszeniem się pogody.

– Wiesz co, ogólnie rzecz biorąc, to pizda tutaj jest. Widać jakieś czterysta metrów około i na nasz gust podstawy są poniżej pięćdziesięciu metrów, grubo – informował Wosztyl. Również ta rozmowa nie była transmitowana przez głośniki w kokpicie, zatem prawdopodobnie nie słyszał jej nikt poza drugim pilotem.

O 8:25:25 kontroler Siewiernego, Paweł Plusnin, polecił załodze przyjąć kurs 40 stopni. Nawigator zmienił tryb pracy komputera sterującego autopilotem – z lotu według planu lotu na lot zadany kurs – i wpisał za pomocą klawiatury liczbę 40, a następnie zatwierdził zmianę. Samolot niemal natychmiast skręcił nieco w lewo i od tego momentu leciał na północny wschód po linii nachylonej pod kątem 40 stopni do kierunku północy geograficznej⁵⁰.

W tym czasie (8:25:55) drugi pilot zrelacjonował dowódcy, i przy okazji wszystkim obecnym w kokpicie, swoją rozmowę z załogą Jaka.

– Na ich oko jest ze czterysta widać, pięćdziesiąt metrów podstawy – przekazał, mówiąc jednak, że podstawa chmur znajduje się na 50, a nie poniżej 50 metrów.

Wówczas (8:26:17) dowódca zwrócił się do Mariusza Kazana. W ich rozmowie, według *Transkrypcji biegłych prokuratury wojskowej*, brały udział jeszcze dwie niezidentyfikowane osoby, mężczyzna i kobieta.

– Panie dyrektorze, wyszła mgła, w tej chwili i przy takich warunkach, które są obecnie, nie damy rady usiąść. Spróbujemy podejść, zrobimy jedno zajście, ale prawdopodobnie nic z tego nie będzie. Tak że proszę już myśleć nad decyzją, co będziemy robili – powiedział dowódca samolotu.

– Będziemy próbowali do skutku – odparł dyrektor protokołu dyplomatycznego.

– Yy, paliwa nam tak dużo nie starczy, żeby do skutku – zaprotestował dowódca.

– To tu mamy problem! – zasępił się dyrektor Kazana

– Możemy pół godziny powisieć i odchodzimy na zapasowe – zasugerował Arkadiusz Protasiuk.

– Jest zapasowe? – zainteresował się mężczyzna.

– Mińsk albo Witebsk – odpowiedział Arkadiusz Protasiuk.

– To może by do Mińska? – zaproponował ten sam nieznany rozmówca.

– Panie dyrektorze, wróćmy. – Kobieta przysłuchująca się dotychczasowej wymianie zdań zasugerowała, że w tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem może być powrót do Warszawy.

Cała rozmowa trwała 43 sekundy. Mariusz Kazana ruszył do kabiny pasażerskiej.

Piloci zaraz po wyjściu Kazana rozpoczęli przygotowania do zniżania. W kokpicie jednak pozostał ktoś jeszcze.

– Pracowaliśmy chyba? – Tajemniczy głos przerwał dyskusje lotników.

– Poszedł, kurde, stąd! – fuknął inny.

Obsztorcowany przytaknął, dając do zrozumienia, że już wychodzi.

– Idź, kurde, yy! – Popędzono go.

WEJŚCIE NA KRĄG, DRUGI ZAKRĘT I TRAWERS

O 8:30:26, gdy samolot wleciał w strefę kontroli lotniska Siewiernyj i znalazł się w miejscu, gdzie zwykle wykonuje się drugi zakręt kręgu nadlotniskowego, Plusnin polecił dowódcy, aby ten zmienił kurs na 79 stopni.

Do kokpitu ponownie zajrzał Mariusz Kazana.

– Na razie nie ma decyzji prezydenta, co dalej robimy – oświadczył.

Nawigator wprowadził do komputera pokładowego i zatwierdził odpowiednią liczbę. Tupolew zaczął wykonywać kolejny zakręt, tym razem w prawo, po czym ustawił się na zadanym kursie⁵¹.

O 8:34:23, natychmiast po znizeniu się na wysokość kręgu nadlotniskowego (500 metrów nad poziomem lotniska), piloci wyrównali lot do poziomu i włączyli automat ciągu, urządzenie kontrolujące prędkość lotu. A następnie zaczęli procedurę przygotowania do lądowania.

W tym czasie trwał nieustanny ruch przy drzwiach do kabiny pilotów. Pojawiały się tam różne osoby.

– Dlaczego pasażerowie nie siedzą na swoich miejscach? – zapytał ktoś w końcu.

Sądząc po sposobie mówienia, była to ewidentnie osoba wyższa rangą. Niewykluczone, że to generał Andrzej Błasik, który – zaalarmowany przez Mariusza Kazanę – chciał osobiście przekonać się, jak wygląda sytuacja.

– Zarządziłem – powtórzył władczo.

W tym momencie interweniowała stewardesa.

– Za chwileczkę proszę na miejsca – powiedziała grzecznie.

– Wychodzić mi stąd! – poganiał tajemniczy głos.

TRZECI ZAKRĘT

O 8:35:20 Plusnin polecił, by załoga wykonała trzeci zakręt kręgu nadlotniskowego. W tym momencie samolot znajdował się już na właściwej wysokości i od pół minuty miał wypuszczone klapy oraz wysunięte podwozie. Był nieco ponad siedem mil od osi pasa. Nawigator trzema kliknięciami klawiszy przestawił komputer nawigacyjny z lotu według zadanego kursu na realizację dalszej części planu lotu i autopilot skierował samolot do kolejnego (po DRL1) znajdującego się w nim miejsca. Był to punkt 10XUB, znajdujący się na przedłużeniu osi pasa startowego, 10 mil na wschód od środka lotniska (od punktu XUBS). W tym momencie miejsce to leżało niemal dokładnie na prostej prostopadłej do kierunku, w którym poruszał się dotychczas tupolew, dlatego UNS przechylił samolot tak, by zaczął on wykonywać zakręt w prawo.

– Dowódco. Pokład gotowy do lądowania – zasygnalizowała stewardesa

Za plecami pilotów toczyła się rozmowa.

– Chyba ze trzy godziny. – Ktoś oszacował, ile może zająć dojazd do Katynia z lotniska zapasowego.

– Faktem jest, że my musimy to robić, do skutku – podsumował Dowódca Sił Powietrznych.

– Dokładnie! – potwierdził jego rozmówca.

Żeby delegacja zdążyła na uroczystości, tupolew musiał wylądować w Smoleńsku.

Zanim maszyna skończyła wykonywanie trzeciego zakrętu i ustawiła się na kursie na punkt 10XUB, nawigator poinformował dowódcę, że znajdują się siedem mil od osi pasa. Później, poczynając od piątej, informował go o tym co milę. W tym czasie tupolew leciał po prostej w kierunku punktu 10XUB kursem magnetycznym 160–165 stopni.

Po przełączeniu komputera nawigacyjnego na realizację dalszej części planu lotu nikt więcej nie dotykał już klawiatury UNS-u podczas tego lotu (o czym wiadomo z raportu z badania zawartości pamięci stałej komputera nawigacyjnego). Nie oznacza to jednak, że nikt już później nie ingerował w wybór kierunku lotu...

CZWARTY ZAKRĘT

Gdy do osi pasa zostały zaledwie trzy mile, Arkadiusz Protasiuk, nie czekając na komendę Plusnina, poinformował kontrolera przez radio, że rozpoczyna czwarty zakręt. Rosjanin potwierdził, że samolot może ten zakręt wykonać.

Kolejny fragment lotu – do dalszej radiolatarni prowadzącej DRL – przebiegał następująco⁵².

Gdy dowódca usłyszał od nawigatora, że do osi pasa pozostały dwie mile, rozpoczął czwarty zakręt, korzystając z pokrętła „zakręt”. Posłużył się tą metodą, żeby skrócić, a jednocześnie nie wyłączyć autopilota⁵³, który potem miał doprowadzić samolot do osi pasa startowego.

Arkadiusz Protasiuk przekręcił pokrętło w prawo, do pozycji 20,7 stopnia, co spowodowało, że autopilot przestał słuchać komputera nawigacyjnego i zaczął przechylać samolot na prawe skrzydło, do położenia ustawionego pokrętłem. To z kolei sprawiło, że maszyna zaczęła zakręcać w prawo. Dowódca przerwał manewr, gdy usłyszał, że jest o pół mili od osi pasa, i przestawił pokrętło z powrotem w położenie neutralne. Autopilot przerwał zakręt, likwidując przechył. Samolot leciał w tym momencie kursem 230 stopni. Osiem sekund po tym, jak pokrętło trafiło w położenie neutralne, komputer pokładowy ponownie przejął kontrolę nad autopilotem i samolotem rozpoczął lot w kierunku kolejnego punktu z planu lotu, bo 10XUB, do którego kierował się wcześniej, w międzyczasie znalazł się z tyłu po lewej. Tupolew podązał zatem w kierunku punktu DRL. Trzy kilometry przed dalszą radiolatarnią prowadzącą przeciął oś pasa, przechodząc na jej drugą, południową stronę. I chwilę później przeleciał nad radiolatarnią, mijając ją o 100–120 metrów po jej lewej, południowej stronie. W tym momencie autopilot skierował maszynę ku kolejnemu, ostatniemu już punktowi (XUBS) w realizowanym planie lotu. To miejsce znajdowało się w pobliżu faktycznego środka pasa startowego.

Istnieje bardzo proste wytłumaczenie, dlaczego dowódca wykonał czwarty zakręt w taki, wydawałoby się intuicyjnie nieoczywisty, sposób. Otóż piloci specpułku podczas podejść precyzyjnych wykonywanych samolotami Tu-154M standardowo stosowali taką właśnie taktykę. Zostali nauczeni, żeby ustawiać maszynę do osi pasa, korzystając z autopilota sprzężonego z UNS-em, ale ostatni zakręt przed wyjściem na prostą do lądowania zawsze wykonywali za wcześnie i ustawiali maszynę tak, żeby lecąc w kierunku lotniska, zbliżać się powoli do osi pasa pod kątem 10–20 stopni, a następnie przeciąć ją kilkanaście kilometrów przed początkiem pasa, jeszcze przed początkiem ścieżki zniżania. Robili tak, aby układ sterujący autopilotem ABSU podczas lądowania

przechwycił wiązkę sygnału z systemu ILS i łatwo znalazł jej oś (która powinna się pokrywać z osią pasa). Za hipotezą tą świadczy fakt, że nawigator regularnie podawał dowódcy odległość, jaka pozostała do osi pasa. Musiała to być część standardowo stosowanej w specpułku i dobrze przećwiczonej procedury podejścia do lądowania. Załoga zastosowała ją i tym razem, mimo że w Smoleńsku nie było systemu ILS.

[48](#) Rosjanie od 1943 roku używali na mapach wojskowych systemu SK-42, a GPS korzysta z układu WGS-84. Ta sama para liczb, opisująca szerokość i długość geograficzną, w każdym z układów odpowiada innemu punktowi na kuli ziemskiej. Na karcie podejścia nie było informacji, w jakim systemie określono współrzędne, a załoga nie wiedziała, że może być on inny niż ten używany na Zachodzie, bo nikt jej tego nie nauczył.

[49](#) Według danych zapisanych w pamięci komputera TAWS start nastąpił o 5:27:11 według czasu UTC, gdy odpowiednio zmałał nacisk kół na pas startowy, choć wciąż jeszcze fizycznie dotykały one ziemi.

[50](#) Komputer korzystał ze wskazań trzech pokładowych GPS-ów i ustalał kierunek lotu w taki sposób, aby zniwelować działanie wiatru, który znosił samolot, to znaczy ustawiał dziób maszyny w takim kierunku, aby poruszała się ona wzdłuż prostej nachylonej pod kątem 40 stopni do lokalnego południka. W rezultacie kurs magnetyczny zapisany w rejestratorze lotów na tym odcinku wynosił 31 stopni, z czego 7 stopni i 44 minuty były związane z deklinacją magnetyczną (różnicą między kierunkiem północy magnetycznej a geograficznej), a reszta – ze znoszeniem przez wiatr. W tym miejscu wypada zauważyć, że kiedy Plusnin podawał załodze, by leciała kursem 40 stopni, podawał kurs magnetyczny. Ten sam kurs znajdował się również na starej karcie podejścia, którą załoga musiała mieć na pokładzie. Nawigator wpisał ten kurs do komputera nawigacyjnego, nie biorąc poprawki na fakt, że komputer steruje według kursu geograficznego, a nie magnetycznego. W rezultacie samolot leciał nieco innym kursem niż podał Plusnin. W praktyce nie miało to jednak znaczenia.

[51](#) Gdyby leciał kursem magnetycznym 79 stopni, podążałby na wschód po prostej równoległej do pasa startowego, ale położonej kilka kilometrów bardziej na północ. Leciałby w kierunku przeciwnym do kierunku lądowania (lotnicy o tej fazie lotu mówią, że samolot jest na trawersie lotniska). Ponieważ znajdował się na kursie geograficznym 79 stopni, nie leciał równoległe do osi pasa startowego, lecz oddalał się od niej powoli. Nie miało to żadnego praktycznego znaczenia dla dalszego przebiegu lotu, ale wyjaśnia, dlaczego samolot leciał po tej części kręgu nadlotniskowego w tak dziwny sposób.

[52](#) Tylko w taki sposób potrafimy wyjaśnić to wszystko, co zostało (lub nie zostało!) zarejestrowane w rejestratorze parametrów lotu oraz w pamięci stałej komputera nawigacyjnego.

[53](#) Autopilot ABSU w chwili przestawienia pokrętki „zakręt” z położenia neutralnego w inne przestaje słuchać poleceń komputera nawigacyjnego. Zaczyna ponownie, gdy pokrętło powraca po jakimś czasie do położenia neutralnego i pozostaje w nim przez co najmniej 8 sekund.

Rozdział 13

LĄDOWANIE Z AUTOPILOTEM

Dziesiątego kwietnia załoga tupolewa podchodziła do lądowania tak, jak ją nauczono w pułku. Komputer nawigacyjny niemal do samego końca prowadził samolot po zaprogramowanej trasie. Piloci wiedzieli, że w gęstej mgle raczej nie uda im się trafić na pas, jeśli będą kierować się wskazaniem radiolatarni. Za mało ćwiczyli, żeby w takich warunkach w ogóle próbować podejścia zgodnego z zasadami pilotażu Tu-154M. Postanowili zatem zrobić to po swojemu. Nie mieli pojęcia, że Instrukcja użytkownika na to nie zezwala.

O 8:28:51,2 w kabinie pilotów zaczęła się burza mózgów; obecni gorączkowo zastanawiali się, co robić dalej. Przed chwilą szef protokołu, dyrektor Mariusz Kazana, upewniał się, że załoga na pewno spróbuje wylądować w Smoleńsku. Tymczasem Remigiusz Muś, technik pokładowy z Jaka-40, właśnie ostrzegł kolegów przez radio, że grubość warstwy chmur nad lotniskiem wynosi 400–500 metrów.

– ILS, niestety, nie mamy – stwierdził nawigator (8:30:01,9).

Ta uwaga pokazuje, że załoga zdawała sobie sprawę, iż lądowanie w panujących w Smoleńsku warunkach będzie bardzo trudne. I zapewne dlatego skorzystała z wielokrotnie sprawdzonego pułkowego „patentu”. Udawało się zawsze, więc czemu nie tym razem?

– Kurs lądowania 2-5-9 ustawiony. ARK⁵⁴ mamy przygotowane, 310/640 częstotliwość, nastrojone. Piątka, szóstka, automat ciągu – zameldował porucznik Artur Ziętek.

Nawigator poinformował w ten sposób dowódcę o przygotowaniu urządzeń automatycznie sterujących kierunkiem samolotu i mocą silników (pulpitów PN-5 i PN-6⁵⁵), a także o nastawieniu częstotliwości na automatycznym radiokompasie (ARK), urządzeniu pokazującym odchylenie kursu od radiolatarni.

Ani posłużenie się radiolatarniami NDB, ani komputerem nawigacyjnym sprzężonym z odbiornikiem GPS nie mogło jednak tego dnia zagwarantować sukcesu. Piloci uznali, że korzystając z GPS-u, mają większe szanse na wyjście z mgły i chmur wprost na próg pasa.

Instrukcja użytkownika mówi, że podczas takiego podejścia do lądowania, jak w Smoleńsku, czyli nawigowania według dwóch radiolatarni NDB, pilot powinien patrzeć na wskaźnik radiokompasu ARK. Obserwując wychylenie się jego wskazówek, musi delikatnie – skręcając w prawo lub w lewo wolantem – doprowadzić do tego, żeby samolot leciał dokładnie na radiolatarnię. Jeśli wskazówki oscylują w okolicy zera,

oznacza to, że kurs lotu pokrywa się z kursem lądowania, a samolot leci w osi pasa. Takie manewrowanie tupolewem wymaga jednak od pilota nie tylko zegarmistrzowskiej precyzji, ale przede wszystkim sporych umiejętności i doświadczenia.

Wszystko wskazuje na to, że 10 kwietnia Arkadiusz Protasiuk próbował obniżyć lot, tak żeby w okolicy bliższej radiolatarni prowadzącej, a więc około 1100 metrów od progu pasa, znaleźć się 30 metrów nad poziomem lotniska. Zapewne liczył, że wtedy będzie już pod chmurami i zobaczy pas. Wiedział, że może zdecydować się na taki manewr tylko wtedy, gdy kierunek lotu będzie kontrolowany przez komputer, a samolot będzie leciał niemal idealnie wzdłuż prostej. Tylko takie rozwiązanie dawało szansę na powodzenie przedsięwzięcia. A gdyby ponadto okazało się, że po wyjściu z chmury maszyna leci dokładnie w osi pasa, pilot – po ujrzeniu go przed sobą – mógłby przyziemić. Jednocześnie Arkadiusz Protasiuk zdawał sobie sprawę, że bez pomocy autopilota takiego manewru w tych warunkach wykonać nie sposób. I że bez autopilota nie odważyłby się zrobić czegoś podobnego nawet przy dużo lepszej widoczności.

Załoga tak bardzo wierzyła w wymyślony w pułku system lądowania, że wbrew procedurom nie ustawiła częstotliwości sygnału radiolatarni: 310 i 640 kHz, na obu radiokompasach. Pewne jest, że nawigator, porucznik Artur Ziętek, meldując o 8:30:06 przygotowanie ARK, rzeczywiście nastawił te częstotliwości, ale wyłącznie na jednym radiokompasie. Tym, który został zniszczony całkowicie. Wiemy to, ponieważ na nagraniu z czarnej skrzynki rejestrującej rozmowy w kabinie pilotów słychać brzęczyk markera radiolatarni, informujący o przelatywaniu ponad nią.

Posługiwanie się tylko jednym z dwóch kompletów radiokompasów oznacza, że Arkadiusz Protasiuk z góry założył, iż wskazania radiolatarni będą dla niego mniej istotne jako pomoce nawigacyjne niż wskazania komputera pokładowego. Radiokompas był mu potrzebny wyłącznie po to, żeby wyemitował dźwięk markera. Było to istotne, bowiem dźwięk ten był dla załogi dodatkowym potwierdzeniem, że wszystko idzie w miarę dobrze, a samolot jest na właściwym kursie i we właściwej odległości od lotniska...

Komputer nawigacyjny podczas feralnego podejścia do lądowania poprowadził samolot całkiem nieźle. Tupolew przeleciał koło dalszej radiolatarni prowadzącej po jej południowej stronie, 120 metrów od osi pasa. Dwa kilometry dalej odchylenie wzrosło do 130 metrów, ale później już cały czas malało⁵⁶. Dopiero po zderzeniu z brzozą na działce Nikołaja Bodina, po utracie końcówki skrzydła i sterowności, samolot zaczął gwałtownie skręcać w lewo, oddalając się od osi pasa.

Gdyby w ostatniej fazie lotu tupolew znajdował się wyżej i przeleciał na przykład na wysokości 30 metrów nad feralną brzozą, a następnie podążał tym samym kursem na tej samej wysokości, to nad progiem pasa znalazłby się 46 metrów na południe od jego osi. Pas startowy Siewiernego ma 49 metrów szerokości, samolot minąłby zatem jego początek, lecąc ponad trawą, 25 metrów od jego krawędzi. Jest mało prawdopodobne, aby pilotowi udało się w takiej sytuacji dogiąć, ustawić samolot nad pasem i wylądować. Raczej musiałby odejść na drugi krąg.

⁵⁴ ARK to radiokompasy, które wskazują sygnał z radiolatarni.

[55](#) Są to pulpity przyrządów sterujących pracą autopilota ABSU (PN-5) oraz automatu ciągu (PN-6).

[56](#) Wiemy o tym, bo znamy współrzędne geograficzne kilku punktów, przez które samolot przelatywał i które zostały zapisane w pamięci TAWS jako punkty o numerach od 34 do 38.

Rozdział 14

FATALNY AUTOMAT CIĄGU

– Piątka, szóstka przygotowane i automat... do lądowania – rozkazał Arkadiusz Protasiuk o 8:31:04,9, popełniając w tym momencie jeden z najpoważniejszych błędów podczas pamiętnego lotu. Wydając to polecenie, zrobił coś, czego absolutnie zakazywał producent samolotu. Biuro konstrukcyjne Tupolewa jeszcze w latach osiemdziesiątych XX wieku, kilka lat przed wyprodukowaniem sto jedyńki, zabroniło korzystania z automatu ciągu podczas podejść do lądowania, które nie są wspomagane przez system lądowania precyzyjnego ILS.

Do czego może doprowadzić użycie automatu ciągu przy tym manewrze, najlepiej pokazuje katastrofa Tu-154B, która zdarzyła się 16 listopada 1981 roku w Norylsku. Tamten wypadek był zresztą pod niektórymi względami bardzo podobny do tragedii z 10 kwietnia 2010 roku.

Pierwszy błąd załogi samolotu lecącego do Norylska polegał na złym wyliczeniu masy do lądowania i położenia środka masy maszyny. Błędne oszacowanie odległości, w jakiej, licząc od dziobu w stronę ogona, znajduje się ów środek, sprawiło, że piloci niewłaściwie ustawili jeden z przełączników przygotowujących automatykę samolotu do lądowania⁵⁷. Pomyłka w wyważeniu zapoczątkowała ciąg kolejnych zdarzeń, prowadzących do katastrofy. Bo w konsekwencji pierwszego błędu piloci źle oszacowali i ustawili na przyrządach prędkość lądowania, którą miał utrzymywać automat ciągu. Samolot leciał z prędkością 265 kilometrów na godzinę, podczas gdy powinien z prędkością 270 kilometrów na godzinę. Jedną z przyczyn tragedii było głupie pięć kilometrów.

W Norylsku działał system ILS, lecz załoga podchodziła do lądowania w tak zwanym trybie półautomatycznym. Pilot wykorzystywał do nawigacji system ILS, ale nie włączył autopilota, a maszyną sterował samodzielnie. Aby ułatwić sobie sterowanie, włączył automat ciągu (co dopuszczała *Instrukcja użytkownika*). Dzięki temu mógł skupić uwagę na ekranie wskaźnika, na którym system analizujący sygnały ILS pokazywał mu, wyświetlając strzałki, w jakim kierunku należy poruszyć wolantem, żeby samolot leciał środkiem ścieżki schodzenia. Mimo takich podpowiedzi pilot raz po raz popełniał błędy. Nad dalszą radiolatarnią prowadzącą przeleciał 18 metrów powyżej ścieżki⁵⁸ i w związku z tym, żeby trafić na ścieżkę, zwiększył prędkość opadania z przepisowych 3 metrów na sekundę do pięciu. Liczył, że szybko powróci na ścieżkę schodzenia i uda mu się wylądować. Najwyraźniej nie miał ochoty odchodzić na drugi krąg i powtarzać całego manewru podejścia.

W rezultacie samolot zniżał się coraz szybciej, co w konsekwencji spowodowało wzrost jego prędkości postępowej. Dwa kilometry przed progiem pasa maszyna nadal była za wysoko, ale za to automat ciągu zareagował na wzrost prędkości spowodowanej szybszym opadaniem i zredukował moc silników do minimum. W efekcie samolot zwolnił, natychmiast zmalała siła nośna i tupolew zaczął opadać jeszcze szybciej. Kiedy był zaledwie 90 metrów nad ziemią, jego prędkość opadania wynosiła 7 metrów na sekundę, a chwilę później 8, czyli przeszło dwa razy więcej, niż wskazuje instrukcja. Pilot zrozumiał wreszcie, że zbliża się do ziemi zbyt gwałtownie, więc chcąc ratować życie, z całej siły ściągnął wolant na siebie. I to był jego kolejny błąd, bo zrobił to zbyt nerwowo. Ster wysokości wychylił się za mocno, a samolot praktycznie nie zareagował⁵⁹. Nie przestawał opadać mimo rozpaczliwych wysiłków pilota. Miał zbyt małą prędkość, żeby zacząć się wznosić, a do tego ster był za bardzo wychylony do góry. Kiedy maszyna znalazła się 55 metrów nad ziemią, dowódca pchnął manetki gazów na maksimum i spróbował odejść na drugi krąg, jednak rozpędzenie silników z małego gazu do mocy startowej zajęło kilka cennych sekund. W tym czasie samolot wciąż opadał, teraz z prędkością czterech, pięciu metrów na sekundę. W rezultacie pół kilometra przed progiem pasa uderzył w ziemię. Zginęło 99 ze 167 pasażerów. Bezpośrednimi przyczynami katastrofy okazały się: złe wyważenie samolotu, ustawienie zbyt małej prędkości lotu w automacie ciągu oraz błędy konstrukcyjne, które umożliwiły wystąpienie dodatniego sprzężenia zwrotnego pomiędzy automatem ciągu i autopilotem podczas lądowania z wykorzystaniem sygnału ILS.

Po katastrofie w Norylsku biuro konstrukcyjne Tupolewa przeprojektowało całe usterzenie poziome w samolotach z serii Tu-154, powiększając jego powierzchnię i zwiększając efektywność steru wysokości. Nakazało również pilotom podchodzenie do lądowania z większą prędkością postępową. Prawdopodobnie wtedy również zakazano używania automatu ciągu podczas lądowań maszyn niekorzystających z systemu ILS, aby nie prowokować podobnych sytuacji, jak w Norylsku. Trzeba podkreślić, że wszystko to wydarzyło się prawie 10 lat przed zakupieniem pierwszej tutki przez Polskę. Nasze tupolewy, o numerach bocznych 101 i 102, były już wersjami zmodernizowanymi, ale je również obowiązywały zakazy wprowadzone po katastrofie w Norylsku. Niestety, nasi młodzi piloci nic o tym wszystkim nie wiedzieli... Nikt nie opowiedział im o tamtym wypadku. Nic dziwnego, że uważali oni korzystanie z automatu ciągu podczas podejść bez ILS za postępowanie jak najbardziej właściwe i bezpieczne⁶⁰.

Dziesiątego kwietnia 2010 roku prezydencki Tu-154M między dalszą i bliższą radiolatarnią opadał bardzo szybko. Z tego powodu automat na 35 sekund zmniejszył ciąg silników do mocy minimalnej. Jest to poważny błąd pilotażu, sprawiający, że silniki podczas ewentualnego odejścia na drugi krąg potrzebują znacznie więcej czasu do osiągnięcia mocy startowej⁶¹. A jeżeli w samolocie lecącym poniżej 200 metrów nad ziemią choć przez chwilę moc silników zostanie zmniejszona tak, że obroty sprężarki wysokiego ciśnienia będą mniejsze niż 75 procent, to według *Instrukcji użytkowania* należy na drugi krąg odejść obowiązkowo⁶². Tymczasem silniki w prezydenckim Tu-154M działały na minimalnych obrotach przez całe 35 sekund⁶³, a załoga nie reagowała. Nie padła nawet najdrobniejsza sugestia, aby odejść na drugi krąg.

Włączenie automatu ciągu było jedną z przyczyn tragedii w Smoleńsku. Samolot zniżał się ze zbyt dużą prędkością pionową. Arkadiusz Protasiuk za późno rozpoczął zniżanie w kierunku lotniska. Chcąc dotrzeć na wysokość 30 metrów nad lotniskiem w pobliżu bliższej radiolatarni, musiał to robić znacznie szybciej niż normalnie. W rezultacie prędkość pionowa opadającego tupolewa była zbliżona do 7,5 metra na sekundę, czyli niemal dwa razy większa niż dopuszczalna. Piloci ustawili wcześniej 280 kilometrów na godzinę jako pożądaną prędkość postępową (przyrządową), którą miał utrzymać automat ciągu, choć było to niemożliwe. Automat zdławił silniki do minimum, do małego gazu, lecz samolot nadal poruszał się z prędkością postępową 300 kilometrów na godzinę. Wyhamowanie jej trwało blisko 35 sekund. Dopiero około 8:40:49,5 prędkość spadła do 283 kilometrów na godzinę i automat ciągu zaczął minimalnie zwiększać obroty silników⁶⁴. Gdy zatem nad bliższą radiolatarnią prowadzącą Arkadiusz Protasiuk pchnął manetki gazów, silniki zdławione w sposób absolutnie niedopuszczalny potrzebowały około 7 sekund, by osiągnąć moc nominalną, stosowaną zwykle podczas startu⁶⁵. Załodze zabrakło kilku cennych sekund, aby wznieść się wyżej, przelecieć nad brzozą na działce Nikołaja Jakowlewicza Bodina i – być może – wyjść cało z opresji.

⁵⁷ Załoga Tu-154M, lecącego do Smoleńska z prezydentem Kaczyńskim, pomyliła się również (według ekspertów MAK), podchodząc do lądowania samolotem o całkowitej masie większej o prawie pięć ton od maksymalnie dopuszczalnej w tych warunkach atmosferycznych dla takiego ustawienia klap. Stało się tak, prawdopodobnie dlatego że zabrano z Polski zbyt dużo paliwa (aby wystarczyło go na powrót do Warszawy bez tankowania na miejscu nafty niepewnej jakości). Opinię, że maksymalnie dopuszczalna masa została przekroczona, zakwestionowała polska komisja w swoich uwagach do *Raportu MAK*. W każdym razie można przypuszczać, że masa samolotu lecącego do Smoleńska 10 kwietnia 2010 roku była zbliżona do masy tupolewa z 7 kwietnia. Jedno natomiast nie ulega wątpliwości: 10 kwietnia prezydencki Tu-154M był na pewno prawidłowo wyważony.

⁵⁸ Dla porównania: polski tupolew 10 kwietnia 2010 roku, przelatując nad dalszą radiolatarnią prowadzącą Siewiernego, był 100 metrów ponad ścieżką.

⁵⁹ Ster wychylił się o 21 stopni, gdy tymczasem z powodu błędu konstrukcyjnego w Tu-154B efektywność jego działania po przekroczeniu wartości 20 stopni spadała trzykrotnie.

⁶⁰ Rozmawialiśmy z pilotami z różnych pokoleń. Ci starsi, którzy w 2010 byli już od pięciu, sześciu lat poza pułkiem, wiedzieli, że nie wolno w takiej sytuacji korzystać z automatu ciągu, ale nie potrafili wytłumaczyć dlaczego. Młodszy natomiast, latający tupolewami aż do rozwiązania 36. SPLT, kompletnie nie rozumieli, dlaczego nie powinno się go włączać podczas lądowań bez pomocy systemu ILS i ogromu ryzyka podczas takiego manewru.

⁶¹ *Raport komisji Millera*, s. 227.

⁶² *Raport komisji Millera*, s. 227.

⁶³ Naszym zdaniem (*Raport MAK*, rys. 265) raczej przez 35 niż przez 40 sekund, jak to oceniła komisja Millera.

⁶⁴ *Raport MAK*, rys. 49. Prędkość postępową prawdopodobnie spadła wskutek działań pilota, który operował w tym czasie pokrętkiem „zniżanie-wznoszenie” na panelu autopilota i zmieniał pochylenie samolotu, nieco unosząc jego dziób. W rezultacie wzrósł opór powietrza, wyhamowując ruch postępowy maszyny do prędkości ustawionej wcześniej przez pilotów.

65 Turbiny niskiego ciśnienia wszystkich trzech silników pracowały w chwili wyłączenia automatu ciągu z prędkością obrotową wynoszącą odpowiednio 32, 31 i 33% ich prędkości maksymalnej. Pięć sekund później, w chwili uderzenia w feralną brzozę, rozpędziły się do 75%, a półtorej sekundy później osiągnęły 83%, co w przybliżeniu odpowiadało nominalnej mocy startowej. Z małego gazu (33,8%), na jakim wcześniej pracowały silniki przez 35 sekund (podczas zniżania się od dalszej radiolatarni), zaczęły się rozpędzać zaledwie 10 sekund przed wyłączeniem automatu ciągu, gdy w wyniku manewrów załogi za pomocą pokrętła autopilota, a później także wolantu, prędkość przyrządowa samolotu spadła poniżej 285 kilometrów na godzinę.

Rozdział 15

NACISKI

Lech Kaczyński nie był w 36. SPLT pasażerem lubianym. Latające z nim załogi mogły być pewne, że popracują dłużej, niż wynika to z grafiku i przepisów. Wiedziano również, że rozkaz, by wykonać zadanie, padnie zawsze, nawet jeśli warunki meteo będą poniżej minimów.

Czy naciski w 36. SPLT występowały incydentalnie? Nie! Byli piloci opowiadali, że był to chleb powszedni.

– Zawsze były naciski, żeby gdzieś lecieć albo wylądować. Przykro mi to mówić, ale ludzie, którzy organizowali lot po stronie kancelarii, jednej, drugiej albo trzeciej⁶⁶, w wielu wypadkach byli po prostu ignorantami. Oni zmieniali się wraz ze zmianą szefa i musieli się uczyć wszystkiego od zera. A jak już się nauczyli, to na ogół ich opcja przegrywała wybory i pojawiali się kolejni, absolutnie zieloni. I to było najgorsze, bo ci, którzy już się czegoś nauczyli, rozumieli, że w niektórych wypadkach nie da się lądować. W końcu zbiera się ten bagaż doświadczenia...

Presja zdarzała się każdej politycznej ekipie.

– Pamiętam lot z Arkiem Protasiukiem jeszcze jako nawigatorem. To był przełom listopada i grudnia 2003 roku. Mieliśmy zawieźć ówczesnego ministra Jerzego Szmajdzińskiego do Bagdadu. To było tuż po tym, jak terroryści ostrzelali lądujący tam samolot DHL. Trafili go rakieta ziemia-powietrze w skrzydło. Na szczęście, mimo pożaru silnika, maszyna wylądowała. Amerykanie od tego czasu zakazali lądowań w Bagdadzie samolotom, które nie mają flar ściągających na siebie wystrzelone z ziemi lub z powietrza rakiety.

A oto jak wyglądało samo lądowanie.

– Macie flary? – Padło pytanie z wieży.

– Nie – odparł dowódca tupolewa.

– To nie możecie lądować – oświadczył kontroler.

Piloci poinformowali go, że lądują z VIP-em i po prostu muszą być w Bagdadzie.

– Jeśli chcecie lądować, a wasz dysponent nalega, to proszę bardzo, ale na własną odpowiedzialność – stwierdził kontroler i się wyłączył.

– Protasiuk siedział spokojnie i wykonywał swoje zadania. Zresztą w tej sytuacji nie było nic nadzwyczajnego, bo wymuszanie lądowania na załodze jest w pułku rzeczą absolutnie normalną – mówił pilot, który wówczas dowodził.

Dotychczas pasażerowie, jeśli coś szło nie po ich myśli, co najwyżej urządzali awantury

załodze albo dowództwu. Jednak, wraz z pojawieniem się Lecha Kaczyńskiego, do 36. SPLT zawitały nowe zwyczaje i zasady.

– Ta katastrofa tak naprawdę miała prapoczątek tuż po zaprzysiężeniu Lecha Kaczyńskiego. Szukałbym jej źródeł już w pierwszym locie nowego prezydenta, w jego podróży z Warszawy do Gdańska – przekonywała nas osoba, która wie doskonale, jak potrafił zachowywać się Lech Kaczyński na pokładzie samolotu specjalnego. – To było albo tuż po świętach, albo w Nowy Rok. Załoga czekała na spóźnionego prezydenta ponad trzy godziny. W końcu Lech Kaczyński przyjechał. Gdy wchodził po trapie, okazało się, że już nie warto startować, bo w Gdańsku właśnie zepsuła się pogoda. Śnieżycy uniemożliwiała lądowanie. Śnieg walił tak, że służby nie radziły sobie z oczyszczaniem pasa. Cóż było robić, piloci przekazali tę informację prezydentowi. Tłumaczyli, że na przejście zamieci trzeba poczekać jakieś pół godziny. Lech Kaczyński zareagował jednak podobnie, jak podczas późniejszego zdarzenia w Symferopolu, kiedy to kapitan Grzegorz Pietruczuk odmówił lotu bezpośrednio do Gruzji, to znaczy złością. Prezydent był oburzony, że piloci ośmielili się odmówić wylotu, i dał wyraz swojej do nich niechęci – opisywał wydarzenia nasz świadek. – Najwyraźniej sądził, że załoga odgrywa się na nim za trzygodzinne spóźnienie. Kiedy pół godziny później piloci po raz drugi odmówili wykonania lotu, ponieważ pogoda się nie poprawiała, w samolocie wybuchła burza z piorunami.

Cechą charakterystyczną Lecha Kaczyńskiego i jego otoczenia było całkowite lekceważenie harmonogramu lotów, a tym samym i czasu pracy załóg. Lotnicy opowiadali nam, że prezydent był mistrzem świata wśród spóźnialskich, ale takie było jego prawo.

– Pamiętam jeden z pierwszych wylotów do Gdańska. Zbliża się 15:00 i wszyscy w pułku zaczynają już przebierać nogami, żeby zwinąć się do domu. O 15:15 kończymy pracę. Nagle okazuje się, że jedna załoga ma zostać i wykonać lot. Start zaplanowano za dwie godziny, samolot przygotowano. Wykonano oblot komisyjny tupolewa⁶⁷. Wszyscy czekają. W końcu nadchodzi zaplanowana godzina startu. I nic! Nie ma nikogo! Dowódca załogi próbuje dowiedzieć się, co jest grane, ale nikt nie umie mu powiedzieć, czy i kiedy przyjedzie prezydent – wspominał jeden z członków tamtej załogi. Wylot w końcu nastąpił, tyle że około... północy. Co charakterystyczne, nikt z otoczenia prezydenta nie poinformował czekających w pogotowiu przez sześć godzin pilotów, że moment startu będzie przesunięty. – Nikt niczego nie wiedział. Nie mieliśmy pojęcia, co robić, czy iść do szatni i odpocząć, czy czekać w kokpicie. A silnik zapewniający prąd i klimatyzację na pokładzie samolotu cały czas pracował... – mówił nasz rozmówca.

Zmęczona i wściekła załoga, z wielokrotnie przekroczonym limitem czasu pracy, dostarczyła prezydenta do Gdańska i jeszcze tej samej nocy powróciła do Warszawy.

Według naszego rozmówcy, za czasów Aleksandra Kwaśniewskiego sytuacja wyglądała zupełnie inaczej.

– Prezydent polegał na załodze. Do tego podróżował za granicę znacznie częściej niż Kaczyński, a to dla pilotów oznaczało więcej lotów, a więc i coraz większe doświadczenie – opowiadał.

Lech Kaczyński nie był osobą łatwą we współpracy. Potwierdzają to oficerowie BOR-u, którzy pracowali z nim na co dzień. Nasz rozmówca jako dowód przytoczył historię,

która wydarzyła się, gdy prezydent, odpoczywający akurat w ośrodku w Juracie, nagle kazał się zawieźć na spotkanie do jednej z miejscowości na Pomorzu.

– Zapytałem kierowcę, czy wie, gdzie to jest, a gdy potwierdził, uspokojony zameldowałem prezydentowi, że jesteśmy gotowi. Niedługo po wyruszeniu nasz pasażer zaczął się denerwować i krzyczeć, że jedziemy złą drogą, że on wie lepiej, którą należy jechać, że nie zdąży na spotkanie i że jak natychmiast nie zmienimy kierunku, zgodnie z jego wytycznymi, to nas ukarze. I tak groził, groził, groził – wspominał oficer BOR-u. Ochrona się wystraszyła. Zaczęło się nerwowe sprawdzanie, czy nie pomyłono drogi. Ale nie, jechano prawidłowo, kierowca był absolutnie pewien swego. Na nic jednak nie zdało się tłumaczenie, że wszystko jest w porządku. – Lech Kaczyński nadal wściekał się i krzyczał na nas, zupełnie jakby nasze argumenty w ogóle do niego nie docierały. Podróż trwała jakiś czas, do celu dotarliśmy jednak o ustalonej godzinie i bez błędzenia. Pan prezydent chyba w końcu się zorientował, że awantura była zupełnie niepotrzebna, ale powiedział tylko, że w porządku i że ostatnio podjeżdżał z innej strony. Po czym, już zupełnie odmienionym tonem, jakby się nic nie stało, zaprosił nas na obiad. Takie napady wściekłości były dla pana prezydenta bardzo charakterystyczne, zwłaszcza w momentach kiedy wydawało mu się, że coś przebiega nie po jego myśli albo nie ma on pełnej kontroli nad sytuacją. Dostyc często wyładowywał złość na otoczeniu. Nie przejmowaliśmy się tym zanadto i robiliśmy swoje. Taka służba. Ale Lecha Kaczyńskiego na swój sposób lubiliśmy, pomimo jego niektórych zachowań. Z innymi VIP-ami czasem bywało jeszcze gorzej... – Zakończył z uśmiechem nasz informator.

Jak ustaliliśmy, w 36. SPLT nie tylko piloci nie lubili pracować z Lechem Kaczyńskim. Nawet obsługująca VIP-ów stewardesa z Biura Ochrony Rządu miewała dosyć.

– Agnieszka Pogródka-Węclawek latała wcześniej z prezydentem Kwaśniewskim. Naprawdę lubiła swoją pracę. Przy prezydencie Kaczyńskim jednak wymiękła. Załogi były zmęczone jego spóźnieniami, humorami. Z tego, co wiem, chciała odejść ze służby przed 10 kwietnia. Rozmawiała ze mną o tym kilka razy. Ale nie zdecydowała się złożyć raportu z prośbą o odejście. Mówiła: „A polecę jeszcze raz, dam radę, to już się kończy”. Miała na myśli zbliżający się koniec prezydenckiej kadencji – powiedziała nam osoba znająca Agnieszkę z pracy.

Lotnicy, z którymi rozmawialiśmy, mówili, że podczas prezydentury Lecha Kaczyńskiego, gdy przy władzy pozostawał PiS, w pułku występowała presja na wykonywanie zadań za wszelką cenę. Dowódcy bali się narazić prezydentowi, ministrowi obrony lub nominowanym przez nich zwierzchnikom.

Od początku prezydentury niemal w każdy piątkowy wieczór piloci 36. SPLT wozili prezydenta tupolewem do Gdańska. Lech Kaczyński latał dużym samolotem, wygodniejszym. Każda taka podróż sporo kosztowała podatników, ale najwyraźniej doradcy przekonali swego pryncypała (i słusznie!), że Jak-40 jest maszyną mniej bezpieczną. Samolot na ogół dostarczał prezydenta na miejsce i natychmiast wracał na Okęcie. Potem przylatywał w niedzielę lub rankiem w poniedziałek, zabierając głównego pasażera z powrotem do Warszawy.

– Pamiętam sytuację, kiedy po kolejnym locie do Gdańska mieliśmy wrócić po prezydenta w poniedziałek rano. W niedzielę pojawiły się jednak informacje,

że następnego dnia na gdańskim lotnisku nie będzie warunków do lądowania. Dowódca w trybie alarmowym zebrał załogę w niedzielę, żeby polecieć na Rębiechowo, wylądować w lepszych warunkach i poczekać do poniedziałku. Przy gorszej pogodzie łatwiej jest bowiem startować niż lądować. Przyjechaliśmy na Okęcie, ale kiedy lecieliśmy, warunki już zaczęły siadać. Lądowaliśmy w Gdańsku grubo poniżej minimum. Nawigator był mało doświadczony i pewnie zestresowany. Kiedy samolot zszedł poniżej 50 metrów, chłopak zaczął panikować i koniecznie chciał zobaczyć ziemię. Oderwał wzrok od przyrządów, przestał czytać wysokość ze wskaźnika i wstał ze swojego miejsca. Krzyknąłem: „Czytaj wysokość!”. Dopiero wtedy zareagował. Na 20 metrach wypadliśmy z mgły, zobaczyliśmy światła podejścia i się udało. Później pułkownik Pietrzak przeproszał nas, że narażał nasze życie – opowiadał jeden z członków załogi tamtego lotu.

Na gdańskim lotnisku był (i jest nadal) system ILS, ale tamtego dnia pogoda była zdecydowanie poniżej jakichkolwiek minimów. Na wysokości 60 metrów nad ziemią pilot powinien odejść na drugi krąg i potem ewentualnie zawrócić do Warszawy albo polecieć gdzieś, gdzie była lepsza pogoda. Dowódca wolał jednak wylądować, żeby nie narażać się na gniew prezydenta.

Podobna sytuacja zdarzyła się podczas lotu do Łodzi.

Już sam pomyślałem, żeby tamtego dnia z Warszawy do Łodzi lecieć tupolewem, był, hm, nieco szalony. Prezydent jednak koniecznie chciał się tam dostać drogą powietrzną. Gdy samolot startował, warunki na lotnisku docelowym były poniżej minimum. Dowódca samolotu, pułkownik Tomasz Pietrzak, nie chciał (lub nie umiał) odmówić. A powinien, ponieważ lotnisko Lublinek w Łodzi ma stosunkowo krótki, raptem dwuipółkilometrowy pas.

– Dla mnie już sam pomysł startu był absurdalny. Ale leciało się na zasadzie: a nuż się uda – opowiadał nam członek tamtej załogi. Gdy samolot doleciał na miejsce, zaczęły się problemy. – Pułkownik Pietrzak zrobił pierwsze zajście i mimo że lotnisko jest wyposażone w system naprowadzania ILS, wyszedł z boku pasa! Druga próba to samo. A potem przyszedł oficer BOR-u i powiedział, że prezydent zdecydował o powrocie do Warszawy. Nie wiem, ile razy kręcilibyśmy koła, gdyby nie nagła zmiana nastroju Lecha Kaczyńskiego... – dodał nasz rozmówca.

Komisja Millera sprawdziła dwanaście lądowań Arkadiusza Protasiuka, opisanych jako wykonane przy minimalnych warunkach meteo. Okazało się, że aż w siedmiu przypadkach pogoda była poniżej dopuszczalnej dla danego lotniska! Lądowanie poniżej minimów stało się w 36. SPLT normą, ponieważ domagali się tego pasażerowie!

[66](#) Chodzi o kancelarie sejmu, prezydenta oraz premiera. To one zlecały loty z VIP-ami.

[67](#) Sprawdzenie w powietrzu samolotu przed lotem z VIP-em na pokładzie.

Rozdział 16

SPRAWA PILOTA PIETRUCZUKA

Lotnicy z 36. SPLT dobrze wiedzieli, co to gniew Lecha Kaczyńskiego. Doświadczył tego na własnej skórze major Grzegorz Pietruczuk. A świadkiem awantury urządzonej mu przez prezydenta w kabinie pilotów podczas lotu do Gandzy w 2008 roku był nie tylko Arkadiusz Protasiuk. Tamtego dnia w fotelu nawigatora siedział Robert Grzywna. To może tłumaczyć, dlaczego załoga tak bardzo pragnęła wylądować 10 kwietnia w Smoleńsku. Piloci wiedzieli, że ich kolega nie tylko musiał tłumaczyć się ze swoich decyzji prokuratorowi, ale został również odsunięty od lotów z prezydentem.

Czy 10 kwietnia 2010 roku na decyzje Arkadiusza Protasiuka mogły mieć wpływ wydarzenia sprzed dwóch lat? Zapewne tak. Młody dowódca tupolewa świetnie zdawał sobie sprawę, że prezydent i ludzie z jego otoczenia wybierają pilotów, z którymi lata głowa państwa. A dla Protasiuka prezydent był ważny. Młody kapitan pilot miał ambicje. W pułku właśnie tworzono nową formację, nazywaną grupą tupolewa. Załogi flagowego samolotu miały być wyłączone z pozostałych eskadr i przydzielone do samodzielnej komórki. Protasiuk, wskazywany jako jej przyszły dowódca, musiał tylko awansować na majora. Podczas lotu do Smoleńska był wciąż zaledwie pełniącym obowiązki szefa grupy i dlatego mógł uważać, że dobrze byłoby jednak wylądować na Siewiernym. Zwłaszcza że u prezydenta miał już jeden spory minus. W 2008 roku z powodu przemęczenia dostał od lekarza zwolnienie. Nie było innych pilotów, więc nie udało się skompletować załogi, która mogłaby zawieźć Lecha Kaczyńskiego na szczyt Unii Europejskiej do Brukseli. „Upokorzony” prezydent musiał wyczarterować samolot od LOT-u. A Protasiuka zaczęto nazywać „Arkadiuszem Chorowitym”. Poza tym pilot doskonale wiedział, jakie są skutki odmawiania prezydentowi.

W sierpniu 2008 roku Lech Kaczyński, wspólnie z prezydentami Litwy, Estonii i Ukrainy oraz premierem Łotwy, poleciał ratować sytuację w Gruzji przegrywającej wojnę z Rosją.

Pałac prezydencki we współpracy z szefostwem 36. SPLT ustalił trasę lotu Warszawa–Symferopol (na pokład mieli tam wejść Wiktor Juszczenko i odpoczywająca na Krymie żona prezydenta Gruzji) i dalej Symferopol–Gandza w Azerbejdżanie. Stamtąd delegacja miała przejechać do Tbilisi w kolumnie samochodów opancerzonych. Wszystko dlatego że wojska rosyjskie przejęły kontrolę nad przestrzenią powietrzną Gruzji i nie udało się zdobyć pozwolenia na bezpośredni przelot do stolicy tego kraju.

– Wszystko było już dopięte na ostatni guzik. Została przeprowadzona konsultacja

z ambasadą w Baku. Wszystkie zgody mieliśmy załatwione. Darek Jankowski⁶⁸ polecał odebrać wszystkich prezydentów i premierów. Juszczenko leciał z nami z Symferopola do Gandzy, bo ukraiński samolot nie dostał zgody na przelot⁶⁹. I wtedy zaczęło się piekło. Prezydent nie chciał lecieć do żadnej Gandzy, tylko od razu do Tbilisi. Dzwonili do mnie: szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego Władysław Stasiak, prezydencki minister Maciej Łopiński, szef ochrony Krzysztof Olszowiec, a w końcu i Lech Kaczyński – opowiadał nam ówczesny szef 36. SPLT pułkownik Tomasz Pietrzak.

Zacząła się dyskusja.

– Panie pułkowniku, jeśli nie wyda pan polecenia lotu do Gruzji, zrobię panu rozpierduchę na skalę międzynarodową – oświadczył Kaczyński.

– Tak jest, panie prezydencie – odpowiedział Pietrzak i zakończył rozmowę.

Otoczenie prezydenta, widząc, że nic nie wskóra u szefa pułku, zaczęło interweniować wyżej.

Zadzwoniono do pierwszego zastępcy Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, generała Mieczysława Stachowiaka. Ten uznał, że pilot powinien wykonać rozkaz prezydenta i polecieć do Gruzji. Takie polecenie wydał zastępcy dowódcy Sił Powietrznych, generałowi Krzysztofowi Załęskiemu. Ten o 15:29 wysłał faks z rozkazem do szefa 36. SPLT.

Niedługo potem do pułkownika Tomasza Pietrzaka zadzwonił pilot prezydenckiego samolotu, kapitan Grzegorz Pietruczuk. Pytał, co robić. Mówił, że prezydent bardzo naciska na lot do Gruzji.

– Powiedziałem, że mam odręcznie napisany rozkaz generała Załęskiego dotyczący wykonania woli głowy państwa. Zgodnie z tym poleceniem, pilot ma wykonać lot z Gandzy do Tbilisi. Kiedy Pietruczuk do mnie dzwonił, był w Symferopolu. Świadczyło to o tym, że albo generał nie wiedział, gdzie jest aktualnie samolot, albo, co jest bardziej prawdopodobne, krył własne cztery litery – opowiadał pułkownik Pietrzak. – W związku z tym musisz najpierw polecieć do Gandzy, powiedziałem, żeby wykonać rozkaz generała, a dopiero stamtąd do Tbilisi – dodał.

– Oni naciskają – powiedział Pietruczuk.

– Na twoim miejscu bym nie leciał, ale ty jesteś dowódcą – stwierdził Pietrzak.

W odpowiedzi usłyszał westchnienie ulgi.

– Okej, nie lecę – odparł Pietruczuk i zakończył rozmowę.

Według uzyskanych przez nas informacji, Pietruczuk dzwonił również do ministerstwa obrony, aby ustalić, jak działać w tak nietypowej sytuacji. Resort również był za tym, aby lecieć według wcześniejszego planu, do Gandzy.

– Tuż przed startem do kabiny pilotów wszedł prezydent Lech Kaczyński. Zapytał: „Panowie, kto jest Zwierzchnikiem Sił Zbrojnych?”. Odpowiedziałem: „Pan, panie prezydencie”. „To proszę wykonać polecenie i lecieć do Tbilisi”, powiedział prezydent i wyszedł, nie czekając na żadne wyjaśnienia – opowiadał później Pietruczuk prokuratorowi sprawdzającemu, czy pilot nie popełnił przestępstwa, odmawiając wykonania rozkazu głowy państwa.

Prezydentowi bardzo zależało na tym, żeby jak najszybciej dotrzeć do Gruzji, bo dowiedział się, że prezydent Francji Nicolas Sarkozy, który w imieniu Unii

Europejskiej prowadził rokowania pokojowe, leci właśnie z Moskwy do Tbilisi. Chciał przylecieć na miejsce równocześnie z nim, lub nawet szybciej, żeby zdążyć porozmawiać z prezydentem Saakaszwilim, zanim ten podpisze porozumienie pokojowe.

W Gandzy nie skończyło się jednak na naciskach na samego Pietruczuka. Po interwencji prezydenta doszło do próby zmiany na stanowisku dowódcy samolotu! Zaproponowano Arkadiuszowi Protasiukowi przesiadkę na lewy fotel, przejęcie sterów i lot do Gruzji – mimo że miał on wówczas uprawnienia do latania tym typem samolotu wyłącznie jako drugi pilot.

Już po ogłoszeniu zawieszenia broni i otwarciu przestrzeni powietrznej nad Gruzją doszło do kolejnych scysji. Otoczenie prezydenta dowiedziało się, że samolot Juszczenki od razu poleciał z Gandzy do Gruzji. Zaczęto naciskać na natychmiastowy start tupolewa, który miał zabrać Kaczyńskiego z Tbilisi do Warszawy.

– Stanęliśmy kancelarii prezydenta okoniem, bo chcieliśmy, żeby najpierw była spełniona procedura. Z kancelarii prezydenta, od Janusza Strużyny⁷⁰ usłyszałem, że jutro napisze nam kwit na przelot z Gandzy do Tbilisi – opowiadał Pietrzak. – Całą noc ludzie prezydenta, w tym Handzlik, Stasiak i Kamiński, męczyli Strużynę, żeby wypisał te kwity. Powiedział [im], że jak chcą, to niech BBN wystawi. Ale BBN nie jest naszym dysponentem – uściślił.

W drodze powrotnej prezydent na widok pilota powiedział krótko:

– Jeszcze się policzymy.

Kilkanaście dni później ówczesny poseł PiS Karol Karski złożył do prokuratury zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa przez Grzegorza Pietruczuka, który „odmówił wykonania rozkazu”.

Potem Pietruczuk latał z prezydentem, ale coraz rzadziej.

Udało nam się dotrzeć do meldunku Grzegorza Pietruczuka złożonego Ministrowi Obrony Narodowej.

Notatka kpt. Pietruczuka w sprawie lotu Tu-154 12 sierpnia 2008 r. do Azerbejdżanu⁷¹

Informuję, że w dniu 11.08.2008 dowódca 36. splt płk Tomasz Pietrzak postawił mi zadanie dotyczące wylotu do Tallina (Estonia) oraz wylotu Prezydenta RP w dn. 12.08.2008 r. do Ganji (Azerbejdżan) przez Simferopol (Ukraina). Osobiście postawiłem zadania przydzielonej na ten wylot pozostałej załódze tj.:

kpt. Arkadiuszowi PROTASIUKOWI – II pilot,

mjr. Robertowi GRZYWNIE – nawigator,

chor. Arturowi KOWALSKIEMU – technik pokładowy.

Podczas odtwarzania gotowości samolotu do lotu z Simferopola do Ganji zostałem poproszony przez Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego Pana W. Stasiaka oraz Szefa Gabinetu Prezydenta RP Pana M. Łopińskiego o rozważenie zmiany trasy lotu i lotniska docelowego z Ganji na Tbilisi. O fakcie tym poinformowałem telefonicznie płk Pietrzaka (dowódcę 36 splt) i przystąpiłem do analizy możliwości wykonania zadania.

(...)

Po wylądowaniu samolotu z Prezydentem Ukrainy, skontaktowałem się z dowódcą załogi samolotu ukraińskiego i zapytałem jakie posiadają informacje na temat sytuacji ruchowo-nawigacyjnej w obszarze Gruzji. Zostałem

poinformowany, że załoga Ukraińska nie posiada żadnych informacji o sytuacji w Gruzji. Załoga samolotu ukraińskiego poinformowała mnie również, że w przypadku lotu do Tbilisi mogą polecieć wyłącznie za Mną (nie jako pierwszy samolot).

(...)

Na podstawie posiadanej wiedzy na temat aktualnej sytuacji w Gruzji uznałem, iż lot do Tbilisi będzie zbyt niebezpieczny dla prezydentów poszczególnych państw oraz dla pozostałych pasażerów. Na pokładzie znajdowały się wówczas 74 osoby.

(...)

O sytuacji poinformowałem Pana Ministra Stasiaka oraz Pana Ministra Łopińskiego, którzy poinformowali o tym Pana Prezydenta L. Kaczyńskiego, przebywającego wraz z innymi Głowami Państw w salonie VIP w porcie lotniczym.

Pan Min. Stasiak prosił, aby znaleźć jakieś rozwiązanie w celu wykonania lotu bezpośrednio do Tbilisi argumentując to względami politycznymi. Przekazał mi informację, że do Tbilisi wybiera się Pan Prezydent Sarkozy i musimy być w Tbilisi przed nim.

Poinformowałem Pana Min. Stasiaka, że nie mamy wiedzy, jakim samolotem udaje się Prezydent Sarkozy i jakiej długości pas jest potrzebny w tym przypadku do lądowania (w przypadku częściowego uszkodzenia pasa przez bombardowanie) oraz jaką wiedzę na temat sytuacji na lotnisku w Tbilisi posiadają piloci Prezydenta Sarkozego.

Samolot Tu-154 przy swojej masie potrzebuje praktycznie całego – nienaruszonego – pasa startowego.

(...)

Podczas postoju na lotnisku w Symferopolu, odbyłem również rozmowę telefoniczną z pełniącym obowiązki Dowódcy Wojsk Lotniczych Panem Gen. Załęskim. Pan Gen. Załęski próbował nakłonić mnie do zmiany decyzji i odbycia lotu bezpośrednio do Tbilisi. Kiedy przedstawiłem wszystkie argumenty uniemożliwiające wykonanie lotu i odmówiłem, Pan Generał spytał czy II pilot kpt. A. Protasiuk może objąć moje obowiązki i wykonać lot do Tbilisi. Poinformowałem Gen. Załęskiego, iż kpt. Protasiuk nie jest w pełni wyszkolony w charakterze dowódcy załogi na samolocie Tu-154M i zgodnie z obowiązującymi przepisami nie może objąć moich obowiązków. O swojej decyzji po raz kolejny poinformowałem telefonicznie Płk Pietrzaka, który poparł moje argumenty i decyzję, aby dalszy lot odbywał się zgodnie z wcześniej postawionym zadaniem. Płk Pietrzak poinformował mnie, że Pan Gen. Załęski wystawi pisemny rozkaz wykonania lotu. Podczas kolejnej rozmowy z Panem Płk. Pietrzakiem, poinformowano mnie, iż pan Gen. Załęski przysłał faksem pisemny rozkaz polecający wykonanie zadania, zawierający błędne dane. Z przekazanych mi informacji dowiedziałem się, że treść rozkazu brzmi „Polecam wykonać lot z Ganji do Tbilisi”. Samolot znajdował się w tym czasie w Simferopolu, o czym Pan Gen Załęski był informowany. Po przylocie do Warszawy, pisemny rozkaz Gen. Załęskiego nie został mi dostarczony i nie miałem też możliwości przeczytania treści rozkazu.

Po odtworzeniu gotowości do wykonywania dalszego lotu, pasażerowie zajęli miejsca na pokładzie samolotu. Pan Prezydent Lech Kaczyński przyszedł osobiście do kabiny pilotów i zapytał, czy wiem kto jest zwierzchnikiem Sił Zbrojnych RP. („Czy wie Pan kto jest zwierzchnikiem Sił Zbrojnych RP”, odpowiedziałem „Tak wiem, Pan – Panie Prezydencie”, prezydent odpowiedział: „w takim razie polecam wykonać lot do Tbilisi”). Po tym Pan Prezydent wyszedł, nie czekając na moje wyjaśnienia. Ponownie przystąpiłem do analizy możliwości wykonania lotu bezpośrednio do Tbilisi. Poprosiłem wszystkich członków załogi o przedstawienie swojej najbardziej aktualnej wiedzy na temat możliwości wykonania polecenia Pana Prezydenta. Oznajmiłem całej załodze, że jako dowódca załogi i odpowiedzialny za bezpieczne wykonanie zadania, ja podejmę ostateczną decyzję. Po kolejnym przeanalizowaniu sytuacji, mając na uwadze fakt, że jestem bezpośrednio odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich osób znajdujących się na pokładzie samolotu, wykonanie zadania postawionego przez Pana Prezydenta naraziłoby pasażerów na niebezpieczeństwo utraty życia, nie mogłem podjąć decyzji o kontynuowaniu lotu

do Tbilisi.

(...)

Podczas opuszczania pokładu samolotu Prezydent RP powiedział (cyt.) „jeszcze się z Panem policzę”. Odbyło się to w obecności szefowej pokładu.

Z tego właśnie powodu lot 10 kwietnia 2010 roku, kiedy dowódcę samolotu nadzorował osobiście Dowódca Sił Powietrznych, mógł być dla Arkadiusza Protasiuka trudny szczególnie.

[68](#) Aspirant w zespole obsługi organizacyjnej kancelarii prezydenta; specjalizował się w organizacji wizyt prezydentów w krajach byłego ZSRR, zginął w Smoleńsku.

[69](#) Poleciał z Symferopola do Gandzy po tupolewie, za to z Gandzy wcześniej wyleciał do Tbilisi.

[70](#) Dyrektor biura obsługi organizacyjnej prezydenta, który odpowiadał za wyjazdy.

[71](#) Zachowana pisownia oryginału.

Rozdział 17

KTO DOWODZIŁ LOTEM?

Generał Andrzej Błasik bezpośrednio przed startem samolotu dwukrotnie rozmawiał z Arkadiuszem Protasiukiem. Z własnej inicjatywy. Sposób, w jaki się zachowywał, według relacji świadków, świadczył o tym, że nie była to przyjacielska pogawędka.

Czy panowie mówili o pogodzie w Smoleńsku? Według naszych źródeł jest to bardzo prawdopodobne. Pewne jest to, że dowódca tupolewa już przed startem spodziewał się fatalnej pogody na Siewiernym. I nie chciał tam lecieć.

Arkadiusz Protasiuk przyjechał na lotnisko chwilę po piątej rano i zaczął załatwiać formalności związane z lotem. Godzinę później załoga w komplecie spotkała się w kabinie pilotów. Po krótkiej rozmowie najpierw Robert Grzywna, a potem Arkadiusz Protasiuk udali się do dyżurnego meteorologa pułku, żeby dowiedzieć się, jaką pogodę przewiduje on na lotnisku docelowym.

Dyżurny meteorolog zeznał później, że podał im przygotowaną przez siebie prognozę z godziny 5:35 rano. Według jego przewidywań pogoda w rejonie lotniska Smoleńsk Siewiernyj wyglądała następująco: „bezchmurnie, widzialność 4000 m przy zamgleniu, wiatr z kierunku południowo-wschodniego, około pięciu węzłów”.

Przekazał załodze wersję optymistyczną, chociaż miał już zupełnie inne informacje z Centrum Hydrometeorologicznego Sił Zbrojnych RP. Tamtejszy starszy synoptyk w prognozie z godziny 5:30 przewidywał następujące warunki: „zachmurzenie przez chmury stratus o podstawie 150 m i widzialności 1000–3000 m przy zamgleniu”. A więc pogodę, która była na granicy minimów tupolewa i jego załogi.

– Jest bardziej niż prawdopodobne, że gdyby Arek miał w rękach taką prognozę, zaproponowałyby dysponentowi lotu zmianę godziny startu z Warszawy lub ewentualnie od razu lot na lotnisko zapasowe – ocenili koledzy-piloci z 36. SPLT.

Dyżurny meteorolog lotniska miał obowiązek przedstawienia załodze samolotu Tu-154M prognozy przygotowanej przez starszego synoptyka z Centrum Hydrometeorologicznego Sił Zbrojnych. Dlaczego w takim razie podał dużo bardziej optymistyczną wersję, którą opracował samodzielnie? Mimo prób, nie udało nam się z nim skontaktować. Oficjalna odpowiedź na powyższe pytanie brzmi: „W rozmowie z komisją na temat zmiany prognozy (...) dyżurny meteorolog lotniska nie potrafił uzasadnić przyczyny swojego postępowania”⁷². W pułku można jednak było nieoficjalnie usłyszeć, dlaczego tak postąpił. Po prostu dostał rozkaz zmiany prognozy na tzw. pogodę lotną. Od kogo? Lotnicy wskazują na generała Andrzeja Błasika. Pewne jest, że około 6:00 rano

generał Błasik już był w 36. SPLT. Lotnicy przyznają, że miał on zwyczaj zapoznawać się z prognozami pogody przed lotami. Czy i tamtego dnia zjawił się w punkcie meteo? O tym wie wyłącznie dyżurny meteorolog lotniska.

Czekając na przyjazd prezydenta Kaczyńskiego, Arkadiusz Protasiuk chodził po płycie lotniska jak struty.

– Ewidentnie się denerwował – twierdzili świadkowie.

W końcu jedna z osób pracujących tego dnia przy obsłudze lotu spytała, co się dzieje.

– Tu pogoda jest dobra, ale tam jest fatalnie – wyjaśnił Protasiuk.

– To uważajcie na siebie – odparł jego rozmówca.

W trakcie porannych przygotowań do lotu dowódca samolotu znienacka został poproszony przez Dowódcę Sił Powietrznych na rozmowę. Panowie dyskutowali przez mniej więcej pół minuty przed wejściem głównym do saloniku dla VIP-ów na lotnisku wojskowym. Obserwowali ich nie tylko pasażerowie samolotu, lecz także lotniskowy personel.

– Tę rozmowę widział jeden z pracowników BOR-u. Potem opowiadał nam, że choć nie słyszał wypowiedzianych słów, to z mowy ciała wynikało, że nie była to przyjacielska pogawędka. Jego zdaniem doszło do kłótni – opowiedział nam jeden z pilotów z 36. SPLT.

Z analizy stenogramu z rozmów w kokpicie wynika jasno, że lotnicy już przed startem wiedzieli, co ich czeka w Rosji.

Nie wiemy, o czym załoga rozmawiała w ciągu pierwszych 35 minut lotu. Samolot wystartował z Okęcia o 7:27, a nagranie z czarnej skrzynki zaczyna się dopiero o 8:02. Ze słów drugiego pilota można wnioskować, że załoga wiedziała o złych warunkach meteorologicznych i rozmawiała o nich już wcześniej. O 8:11:11,9 Robert Grzywna zaczął sprawdzać, co widać pod samolotem.

– Nie, no ziemię widać... Coś tam widać... Może nie będzie tragedii... – stwierdził.

Trudno jest znaleźć dla tych słów inne uzasadnienie niż to, że piloci zdawali sobie sprawę, że zbliżają się do lotniska, na którym panują kiepskie warunki meteo.

Bezspornym faktem jest, że załoga Tu-154M oficjalnie dowiedziała się o fatalnych warunkach w Smoleńsku dopiero przez radio od Białorusinów. Kontroler obszaru z Mińska skontaktował się z tupolewem trzy minuty po wyżej cytowanej wypowiedzi Roberta Grzywny, przekazując pilotom o 8:14:15,1:

– *Polish 1-0... Polish Air Force 1-0-1*, o 6:11 widzialność w Smoleńsku 400 metrów, mgła.

W komunikacie użył uniwersalnego czasu UTC, stosowanego w lotnictwie cywilnym. Podał warunki sprzed dosłownie trzech minut (z 8:11).

Polska załoga nie знаła przed wylotem z Okęcia dokładnych warunków meteorologicznych na Siewiernym. Jednak jest bardziej niż prawdopodobne, że ktoś przed startem przekazał pilotom informację o prawdziwej prognozie na lotnisku docelowym, tę z 5:35, przygotowaną przez synoptyka z Centrum Hydrometeorologicznego Sił Zbrojnych RP.

Do drugiej rozmowy pomiędzy dowódcą samolotu a Dowódcą Sił Powietrznych doszło już przed samolotem, w trakcie oczekiwania na przyjazd Prezydenta RP. Miała ona miejsce około godziny 6:49. A później Dowódca Sił Powietrznych złożył Lechowi Kaczyńskiemu

meldunek o gotowości załogi do wykonania zadania.

Arkadiusz Protasiuk stał w tym czasie przed samolotem, w pewnej odległości od trapu. Wszedł po nim jako ostatni.

Komisja Millera bagatelizuje fakt, że został odsunięty od składania meldunku głównemu pasażerowi. Jednak w opinii wojskowych w tym momencie złamano jedną z istotnych zasad obowiązujących w 36. SPLT.

– Gotowość samolotu głównemu pasażerowi zawsze melduje dowódca. To jego święte prawo. Składanie meldunku to forma poinformowania VIP-a, kto w załodze jest najważniejszy i kto od tej chwili będzie podejmował decyzje. Nie znałem do tej pory odstępstw od tej zasady – mówił pułkownik rezerwy, pilot Jan Czyżewski, były zastępca dowódcy w 36. SPLT. – Owszem, zdarzało się, że kiedy na lotnisko podjeżdżał główny pasażer, czy to premier, czy prezydent, czy marszałek, ja, jako odpowiedzialny za płytę w danym dniu, podchodziłem do niego, mimo iż nie leciałem w załodze. Ale meldowałem mu tylko, że pułk jest w trakcie realizacji zadań operacyjnych, a samolot jest gotowy. I prosiłem głównego pasażera, aby podszedł ze mną do maszyny. Przy trapie przedstawiałem mu dowódcę samolotu, mówiąc na przykład: „Panie prezydencie, dowódcą załogi jest pan kapitan taki a taki”. W tym momencie dowódca robił trzy kroki do przodu, meldując gotowość samolotu i załogi. Takie były zasady. Gospodarz podprowadza i przedstawia, ale nie może zameldować, bo to nie on siada za sterami.

Zdaniem pilotów, z którymi rozmawialiśmy, nigdy dotąd w historii pułku nie zdarzyło się, żeby głównemu pasażerowi meldunek o gotowości do lotu składał inny pasażer. Lotnikom się to po prostu nie mieści głowie.

– Główny pasażer musi poznać tego, który siada za sterami. Nie wypada, żeby dowódca do niego nie wyszedł i nie zameldował gotowości, swojej i załogi oraz samolotu. Nie może również meldować jej ktoś inny. Błasik był zwykłym pasażerem, mógł wystąpić co najwyżej jako Dowódca Sił Powietrznych. W takiej sytuacji mógł podejść do nadjeżdżającego samochodu i tam przywitać gościa. Przy trapie powinien to zrobić dowódca samolotu – podkreślał Czyżewski.

Co więcej, generał Andrzej Błasik skłamał prezydentowi.

– Zameldował mu pełną gotowość załogi i samolotu do lotu, a tylko jeden z jej członków był w rozumieniu lotniczych przepisów „aktualny”, czyli miał wszelkie dopuszczenia do wykonywania lotów na danym typie samolotu – stwierdził jeden z byłych wysokich rangą oficerów lotnictwa.

Rozdział 18

ROZMOWA BRACI

Rozmowa Jarosława i Lecha Kaczyńskich przez telefon satelitarny jest jedynym brakującym ogniwem w układance pozwalającej wyjaśnić tajemnicę nagłego pojawienia się tajemniczych „generałów” w kabinie pilotów i późniejszą katastrofę prezydenckiego tupolewa. Czy rzeczywiście bracia dyskutowali wyłącznie o stanie zdrowia matki, jak twierdzi dzisiaj Jarosław Kaczyński?

Lech Kaczyński 10 kwietnia obudził się wcześnie. Za oknem było jeszcze ciemno. Kiedy dochodziła szósta, sięgnął po swoją ulubioną staroświecką nokię 6310i. Wybrał numer oficera BOR-u dyżurującego w szpitalu przy ulicy Szaserów. Zapytał o stan zdrowia matki. Chciał wiedzieć, czy w ciągu nocy coś się zmieniło.

Jadwiga Kaczyńska trafiła do szpitala 8 marca 2010 roku. Cierpiała na obturacyjną chorobę płuc i zapalenie płuc. Gdy dołączyły do tego problemy z oskrzelami i sercem, stan pacjentki szybko się pogorszył i chora zapadła w śpiączkę. Przez jedenaste dni była nieprzytomna. Oddychała za pomocą respiratora. Była w tak złej kondycji, że w każdej chwili spodziewano się końca. Lekarze, według naszych źródeł, nie wierzyli, że uda się ją uratować. Niespodziewanie jednak, tuż przed świętami Wielkiej Nocy, jej stan zaczął się poprawiać.

Oficer BOR-u miał dla prezydenta dobrą wiadomość. Stan Jadwigi Kaczyńskiej był stabilny, w nocy nie działo się nic złego. Prezydent zastanowił się przez chwilę i ponownie sięgnął po komórkę; właśnie minęła szósta. Tym razem wybrał numer brata. Jarosław Kaczyński po katastrofie, podczas przesłuchania w prokuraturze, tłumaczył, że brat zadzwonił do niego z informacją: „(...) czego dowiedział się w rozmowie z funkcjonariuszem BOR-u ze szpitala na temat zdrowia mamy”.

Skoro Lech Kaczyński obudził się przed szóstą rano, dlaczego spóźnił się na lotnisko? Czy odpowiedzi na to pytanie należy szukać w wydarzeniach z dnia poprzedniego? Otóż 9 kwietnia jeden z bliskich współpracowników Lecha Kaczyńskiego zorganizował małą imprezę dla przyjaciół. Uczestniczył w niej także prezydent.

Pewne jest to, że 9 kwietnia około dziesiątej wieczorem prezydent pojechał do szpitala. Chwilę rozmawiał z lekarzami. O jego kondycji psychofizycznej nikt z personelu nie chce mówić. Niewykluczone zresztą, że później prezydent wrócił na spotkanie i jeszcze po godzinie jedenastej w nocy bawił się w willi przy Bacciarellego w towarzystwie szefa swojego gabinetu Macieja Łopińskiego oraz jego zastępczyni Zofii Kruszyńskiej-Gust. Ta ostatnia miała lecieć razem z prezydentem do Katynia, jednak nie pojawiła się

na lotnisku. Jeden z jej znajomych tłumaczył, że 10 kwietnia rano źle się poczuła⁷³.

Następne połączenie Lech Kaczyński wykonał już z pokładu samolotu. Tuż po wejściu na pokład sięgnął po słuchawkę telefonu. Gdy maszyna kołowała w kierunku pasa startowego, wybrał numer telefonu komórkowego pułkownika doktora Jerzego Smoszny, jednego z trzech prezydenckich lekarzy. Tego dnia to on był odpowiedzialny za koordynację opieki medycznej nad Jadwigą Kaczyńską. Rozmowa zaczęła się o 7:15:00.

– Pan prezydent zapytał o stan zdrowia mamy – opowiadał doktor Smoszna. – Kiedy zadzwonił, byłem pewien, że już wylądował. Rozmawialiśmy krótko. Na koniec życzyłem mu miłego dnia.

Prezydent odłożył słuchawkę. Nie zadzwonił do brata, mimo że miał dobre wiadomości.

Pół godziny później do prezydenckiej salonki weszła dyrektor Zespołu Protokolarnego Prezydenta RP, Izabela Tomaszewska. O 7:46:59 wybrała numer męża. Rozmowa była krótka. Jacek Tomaszewski zdążył zapytać jedynie, czy dopiero teraz ruszają. Był zdziwiony, bo wiedział, że delegacja miała wylecieć z Warszawy około 7 rano. Nie domyślał się, że żona dzwoni z telefonu satelitarnego. Izabela Tomaszewska nie wytłumaczyła mężowi, w jaki sposób telefonuje, bo połączenie zostało przerwane. Trudno dziś dociec, dlaczego nie zadzwoniła raz jeszcze. Może zaczęła rozmowę z prezydentem? Lech Kaczyński bardzo cenił sobie pogawędki ze współpracownikami.

Minęło kolejne pół godziny. Atmosfera w kokpicie zaczynała gęstnieć. O 8:15:51,8 do kabiny pilotów weszła niezidentyfikowana osoba z informacją, że prezydent chce skorzystać z telefonu satelitarnego. W tym czasie piloci rozmawiali o pogodzie w Smoleńsku. Dowódca zdawał sobie sprawę, że jeśli nie uda wylądować, pasażerowie nie zdążą na zaplanowane uroczystości. W końcu wezwał stewardesę.

– Jest nieciekawie. Wyszła mgła i nie wiadomo, czy wylądujemy – ostrzegł ją.

– Trudno – westchnęła Barbara Maciejczyk, wiedząc, jakie zadanie spada na jej barki.

Wyszła, by zawiadomić prezydenta lub kogoś z jego otoczenia o sytuacji. A załoga zaczęła rozważać możliwość lądowania.

– A jeśli nie wylądujemy, to co? – zapytał Robert Grzywna.

– Odejdziemy – stwierdził Protasiuk.

W tym momencie Lech Kaczyński dodzwonił się do brata. Połączenie rozpoczęło się o 8:21:40; sama rozmowa trwała około minuty. Jak twierdził w prokuraturze Jarosław Kaczyński, została nagle przerwana, a prezydent nie zadzwonił po raz drugi.

Tupolew leciał wówczas nad Białorusią, w kierunku punktu ASKIL.

„Niezmiernie rzadko zdarzało mu się dzwonić z telefonu satelitarnego. Potrafię sobie przypomnieć jeden taki przypadek. Może były dwa czy trzy. Rozmowa dotyczyła stanu zdrowia mamy. Była codziennością. Zawsze po obchodzie w szpitalu, jeśli nie byliśmy na miejscu, brat dzwonił do lekarza prowadzącego i przekazywał mi informacje. Powiedział na koniec, żebym się jeszcze przespał, bo się rozpadnę. Dokładnie to pamiętam. To były ostatnie słowa, jakie od niego w życiu usłyszałem”. Tak Jarosław Kaczyński relacjonował ostatnią rozmowę z bratem w wywiadzie dla prawnicowego portalu wpolityce.pl. Prokuratorowi z prokuratury wojskowej powiedział niewiele więcej: „[Brat] przekazał mi tylko, że stan zdrowia mamy jest lepszy i że mogę jeszcze spokojnie pospać przed wyjazdem do szpitala. Na zadane pytanie zeznaję, że nie rozmawialiśmy na żadne inne

tematy. Nie rozmawialiśmy na temat lotu ani [o] żadnych problemach związanych z lotem”.

Trudno jednak uwierzyć, że bracia wymieniali wyłącznie informacje o stanie zdrowia matki. Zwłaszcza że od rozmowy prezydenta z lekarzem upłynęło już trochę czasu i sporo wydarzyło się na pokładzie samolotu.

Wśród najwyższych rangą wojskowych krąży informacja, że rozmowę braci nagrały co najmniej trzy ośrodki wywiadu.

Było to zresztą zadanie dość łatwe, bez względu na to, czy w telefonie w samolocie był moduł szyfrujący, czy nie. Rozmówca prezydenta miał bowiem zwykły aparat, bez możliwości szyfrowania i deszyfrowania danych.

Nagranie niemal na pewno dysponują Amerykanie, Brytyjczycy oraz Rosjanie. Niewykluczone, że zapis mają Białorusini, a także polska Służba Kontrwywiadu.

Rozmawiając z przedstawicielami polskiej generalicji, mieliśmy nieodparte wrażenie, że znają oni treść tej rozmowy.

Dość powiedzieć, że niedługo po jej zakończeniu w kokpicie pojawili się goście. Jak wynika z nagrania, byli to generałowie (8:36:51,4). Powiedziano o nich w liczbie mnogiej. Czy wśród nich był Dowódca Sił Powietrznych, generał Andrzej Błasik? Jest to bardzo prawdopodobne. Podobnie jak dla Arkadiusza Protasiuka i dla niego ten lot oraz lądowanie w Smoleńsku były bardzo ważne. Od ich przebiegu mogła zależeć decyzja Lecha Kaczyńskiego o przyznaniu generałowi kolejnego awansu. Błasik był świadomy, że tylko wsparcie prezydenta pozwoli mu zdobyć stanowisko zastępcy Dowódcy Strategicznego NATO, na które miał ochotę.

⁷³ Agnieszka Kublik, Wojciech Czuchnowski, Roman Imielski, „Wyjście z mgły. Cała prawda o katastrofie smoleńskiej”, „Gazeta Wyborcza”, 6–7 kwietnia 2013 roku.

Rozdział 19

ZAKOŃCZENIE

Czy Arkadiusz Protasiuk 10 kwietnia 2010 roku rzeczywiście chciał wylądować w Smoleńsku? Być może zamierzał tylko zejść możliwie jak najniżej i spróbować wypatrzeć lotnisko? Albo pokazać pasażerom, że naprawdę nie da się tam usiąść? Tyle że nie potrafił przerwać manewru w odpowiednim momencie. Próbował zejść jeszcze trochę i jeszcze... Od startu z Warszawy był jak w lejku, z którego od pewnego momentu nie dawało się już zawrócić. Można było tylko lecieć dalej przed siebie. Do Smoleńska.

Dlaczego doszło do katastrofy? Arkadiusz Protasiuk musiał zdawać sobie sprawę, że jego koledzy są niedoszkołeni i nie może na nich liczyć, najwyraźniej jednak nie przejmował się tym faktem. Czy zdawał sobie sprawę z własnych braków? Zapewne nie. Miał przecież największy nalot na tupolewie w pułku, należał do elitarnej trójki dowódców tego samolotu. I w pewnym sensie konkurował z pozostałymi dwoma: instruktorem Grzegorzem Pietruczukiem oraz dowódcą eskadry Bartoszem Stroińskim. Niebawem miał zostać dowódcą grupy tupolewa, czekał tylko na awans na stopień majora. W rezultacie mógł mieć poczucie, że wie o pilotowanej maszynie wszystko. Zapewne lot z 7 kwietnia uspił jego czujność. Wtedy był to lot wycieczkowy – ot, kilkadziesiąt minut w powietrzu, lądowanie przy rewelacyjnej pogodzie, w żargonie lotniczym nazywanej „milion na milion”, potem odpoczynek w hotelu w centrum miasta, znowu kilkadziesiąt minut i Warszawa. W efekcie do podobnego zadania na 10 kwietnia zaproponował nawigatora, którego właśnie szkolił.

Gdy jednak wczesnym rankiem tamtego dnia okazało się, że warunki na lotnisku w Smoleńsku są, delikatnie mówiąc, kiepskie, było już za późno na jakiegokolwiek zmiany. Niewykluczone, że Arkadiusz Protasiuk mógł przyznać się generałowi Andrzejowi Błasikowi, że ma zbyt słabą załogę do wykonania zadania. Może nawet próbował przekonać Dowódcę Sił Powietrznych do lotu na lotnisko zapasowe? Tyle że w tym dniu takie rozwiązanie nie wchodziło w grę. Bo prezydent nie leciał na zwykłą uroczystość.

W tym właśnie momencie Protasiuk zaczął „wchodzić do lejka”, w którym możliwości manewru zawężały się z każdą chwilą. Aż w końcu nie miał wyjścia – musiał spróbować lądowania w Smoleńsku. Przynajmniej spróbować.

Decydenci domagali się, żeby lądować na Siewiernym, bo rejs na lotnisko zapasowe oznaczałby to nie tylko konieczność zorganizowania naprędce transportu, ale także opóźnienie ceremonii o co najmniej dwie lub trzy godziny potrzebne na dojazd do Katynia. Problem był jednak znacznie poważniejszy. Ta wizyta naprawdę była źle przygotowana.

I zapewne poprzednia, trzy dni wcześniej, też⁷⁴.

Lechowi Kaczyńskiemu i jego ministrom, jeśli w ogóle rozważali oni choć przez chwilę na serio lot na lotnisko docelowe, trudno było przełknąć ewentualność lądowania na Białorusi. Mogli obawiać się, że ucierpi na tym wizerunek prezydenta. Jak by to bowiem wyglądało: polski prezydent niespodziewanie ląduje w kraju rządzonym przez satrapę? A do tego większość pasażerów (o ile nie wszyscy), łącznie z prezydentem, nie ma białoruskich wiz, więc tamtejsze władze mogą nie pozwolić nikomu wysiąść z samolotu. Nawet jeśli w końcu wyraziłyby na to zgodę, mogłyby mieć miejsce jakieś przepychanki. Może nawet trzeba byłoby drogą dyplomatyczną, w sobotę, prosić prezydenta Łukaszenkę lub jego ministrów, żeby łaskawie pozwolili prezydenckiej delegacji przesiąść się do samochodów.

Jedno jest pewne. Media nie pozostawiłyby na Lechu Kaczyńskim suchej nitki. A przecież podróż do Katynia miała być patriotycznym początkiem wielkiej kampanii wyborczej „małego rycerza”⁷⁵...

Lot do Moskwy to z kolei znacznie dłuższa droga samochodem, co najmniej czterogodzinna. A trzeba pamiętać, że duża grupa osób, które miały uczestniczyć w uroczystościach, dojechała rano do Smoleńska koleją i już czekała w Katyniu... Czekala też TVP, która zarezerwowała w ramówce czas antenowy na transmisję. Wreszcie przed telewizorami czekali polscy widzowie.

Do tego podróżujący koleją mieli w ten sam sposób, tuż po uroczystościach, wracać do Polski. Zarezerwowano im, oczywiście, miejscówki. Zmiana terminu podróży i załatwianie hoteli nie wchodziło w grę.

W zasadzie każde inne rozwiązanie niż lądowanie w Smoleńsku byłoby kolosalną porażką prezydenta Kaczyńskiego i wszystkich jego ludzi.

Gdy okazało się, że trzeba startować, choć warunki meteo na lotnisku docelowym mogą okazać się złe, było już za późno na jakiegokolwiek zmiany. Załoga była, jaka była, a kapitan wolał zapewne nie meldować przełożonemu, Dowódcy Sił Powietrznych, że nie wystartuje, bo jego ludzie w trudnych warunkach mogą sobie nie poradzić (choć nie można wykluczyć, że zrobił to mimo wszystko). Na pokładzie, poza Prezydentem RP, znajdowali się najważniejsi dowódcy wojskowi, z Szefem Sztabu Generalnego na czele. Taki meldunek byłby końcem dobrze zapowiadającej się kariery pierwszego pilota i wielką plamą na honorze jego i całego 36. SPLT.

Arkadiusz Protasiuk zapewne jeszcze przed startem zrozumiał, że znalazł się w sytuacji bez wyjścia. Leciał z niedoświadczoną załogą i czuł, że może liczyć tylko na siebie. Może dlatego nie rozdzielił zadań między kolegów w kokpicie, lecz wziął wszystkie obowiązki na swoje barki? Najlepiej ze wszystkich znał rosyjski, więc od razu założył, że najprościej będzie, jeśli to on będzie rozmawiał z kontrolerami, chociaż, jak twierdzą lotnicy z 36. SPLT, z powodzeniem mógł mu pomóc Robert Grzywna. Jednak drugi pilot pozostawał bierny przez większość lotu. W pewnym momencie wyszły nawet na jaw jego braki w znajomości tupolewa. Powinien był wiedzieć, że podczas lądowania na lotnisku, którego nie ma w bazie TAWS, trzeba wyłączyć alarmy tego urządzenia i że jest to jego zadanie. Nie zrobił tego przed rozpoczęciem zniżania. W rezultacie Arkadiusz Protasiuk, aby wyciszyć alarm, przestawił swój wysokościomierz barometryczny. I w ten sposób

w najtrudniejszej fazie lądowania prawdopodobnie utracił kontrolę nad realną wysokością lotu.

W trudnych manewrach nie pomógł dowódcy również technik pokładowy.

– Wygląda na to, że i on nie uczestniczył w ogóle w tym locie. Za moich czasów technik miał zawsze ręce na manetkach gazów. Gdyby padła komenda odejścia na drugi krąg, pchnąłby je natychmiast na pełną moc. I zrobiłby to szybciej niż którykolwiek z pilotów – podsumował krótko były lotnik 36. SPLT.

Technik pokładowy nie miał prawa pozwolić, żeby moc silników w trakcie podejścia do lądowania choć przez chwilę została zredukowana do małego gazu. Tymczasem silniki pracowały na absolutnym minimum aż 40 sekund.

Czy były naciski, aby lądować?

Na pewno. Już sama obecność generała Andrzeja Błasika i jego wymowne milczenie były rodzajem presji. Przecież Dowódca Sił Powietrznych nie przyszedł do kokpitu ot tak sobie, postać i popatrzeć, co robią piloci.

Jesteśmy jednak pewni, że gdyby którakolwiek z osób naciskających na pilotów w kwestii próby lądowania na Siewiernym miała choć cień podejrzeń, że manewr może się zakończyć fatalnie, nie upierałaby się przy podejmowaniu próby. Tym ludziom po prostu nie przyszło do głowy, że grozi im jakiegokolwiek niebezpieczeństwo. Nie wpadł na to również generał Błasik, który jako jedyny mógł realnie ocenić powodzenie takiego przedsięwzięcia. Ale on był przecież urodzonym ryzykantem. Wiemy o tym doskonale z innych jego dokonań.

Podczas feralnego lotu do Smoleńska zdawał sobie sprawę, że jego kariera zawisłaby na włosku, gdyby prezydent Kaczyński uznał, iż to on zaważył sprawę. Wiedział też, że mógłby wiele zyskać, jeśli dzięki jego pomocy prezydent znalazłby się na czas w Katyniu i kampania wystartowałaby bez wpadek.

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na spektakularną karierę generała Błasika za czasów Lecha Kaczyńskiego. Był jednym z najszybciej awansujących generałów w Polsce. Pierwszą gwiazdkę dostał od Aleksandra Kwaśniewskiego w 2005 roku. Dwie następne otrzymał w ekspresowym tempie: 19 kwietnia 2007 roku prezydent Kaczyński mianował go generałem dywizji, a niecałe cztery miesiące później, 15 sierpnia 2007 roku, generałem broni.

Najprawdopodobniej Dowódca Sił Powietrznych nie miał pojęcia, jak słaba i bardzo niedoszkolona jest załoga wyznaczona do lotu na 10 kwietnia. W specpułku było wprawdzie kilku dobrych drugich pilotów, nawigatorów i techników pokładowych, ale tym razem pasażerowie mieli pecha. Generał Błasik mógł też nie wiedzieć, że piloci latają tupolewem, nagminnie posługując się autopilotem i automatem ciągu, bo niektórzy po prostu nie potrafią inaczej. I że stworzyli nawet swoistą filozofię „polskiej szkoły latania tupolewem”.

Katastrofie winna jest jednak nie tylko załoga i nie tylko generał Andrzej Błasik. Odpowiadają za nią także ci, którzy organizowali uroczystość w Katyniu 10 kwietnia 2010 roku i zamawiali feralny lot. Ponoszą winę za to, że nie mieli planu B na wypadek, gdyby plan A, czyli lądowanie w Smoleńsku, okazał się niemożliwy do wykonania. Ich nonszalanckie podejście do organizacji wizyty spowodowało, że i generał Błasik,

i Arkadiusz Protasiuk działali pod tak dużą presją. I że musieli za wszelką cenę wykonać zadanie. Nie mieli po prostu innego wyjścia. Trzeba było lecieć i spróbować wylądować. Do stracenia mieli nie tylko twarz...

[74](#) Tu narzuca się pytanie: czy ktokolwiek w jednej i drugiej kancelarii, a także w ministerstwie spraw zagranicznych zastanowił się nad konsekwencjami tego, że ktoś inny, zapewne w pułku, w plan lotu wpisał Witebsk i Mińsk – dwa lotniska zapasowe w kraju, z którym nie mieliśmy najlepszych kontaktów i do którego pasażerom mogą być potrzebne wizy? Pytanie jest zapewne retoryczne, bo raczej nikt na nie nie odpowie, ale zwracamy w ten sposób uwagę, że warto o tym pamiętać na przyszłość.

[75](#) *Pieśń o małym rycerzu* z serialu telewizyjnego *Przygody pana Michała* miała być motywem przewodnim kampanii prezydenckiej Lecha Kaczyńskiego.

AUTORZY

Jan Osiecki – z wykształcenia socjolog, z zawodu i pasji dziennikarz, od kilkunastu lat opisuje kulisy pracy posłów w Sejmie. Relacjonował najważniejsze wydarzenia polityczne m.in. dla „Newsweeka”, Radia PiN, Programu III Polskiego Radia. Obecnie współpracuje z „Bloomberg Businessweek Polska”. Jest autorem wywiadu rzeki *Zbigniew Religa. Człowiek z sercem w dłoni*, biografii Wojciecha Jaruzelskiego pt. *Generał*, serii wywiadów *Polaków rozmowy o polityce*, a także współautorem *Opowieści (niekoniecznie) dyplomatycznych* Stanisława Cioska. Fascynuje się lotnictwem cywilnym.

Tomasz Białoszewski – dziennikarz telewizyjny i radiowy, komentator wydarzeń lotniczych. W przeszłości związany z redakcjami „Wiadomości” i programów wojskowych TVP. Zajmował się reportażem i publicystyką, głównie historyczno-wojenną. Laureat Grand Prix I Międzynarodowego Festiwalu Filmów Wojennych w Budapeszcie za film *Szóstka z chmur*. Współautor serialu lotniczo-historycznego *Na skrzydłach Ikara*. Laureat lotniczego wyróżnienia „Błękitne Skrzydła”.

Mieczysław Prószyński – wydawca czasopism i książek, astrofizyk, alpinista, skoczek spadochronowy. Od jego nazwiska wzięły nazwę firmy Prószyński i S-ka oraz Prószyński Media. Kiedyś zajmował się ogólną teorią względności i gwiazdami neutronowymi, potem został przedsiębiorcą i redaktorem naczelnym „Poradnika Domowego”. Przez ostatnie lata zajmował się wyjaśnianiem katastrofy smoleńskiej, tworzeniem serwisów internetowych oraz mapowaniem genomu ludzkiego.

O KSIĄŻCE

Po pięciu latach od katastrofy jest już oczywiste, że to – niestety! – piloci doprowadzili w pełni sprawny samolot do zderzenia z ziemią. Nie jest to jednak wyłącznie ich wina. Za plecami załogi stał generał Andrzej Błasik, który nie po to pojawił się w kokpicie, by biernie przyglądać się lądowaniu...

Jednak lot ku śmierci z 10 kwietnia 2010 roku zaczął się na wiele lat przed startem. Do tej katastrofy doprowadziły kolejne ekipy polityków, wojskowych i w końcu coraz słabiej wyszkolonych pilotów z 36 SPLT.

Ta książka stanowi podsumowanie naszej pięcioletniej pracy. Wykorzystaliśmy w niej informacje, które zebraliśmy, przygotowując serię *Ostatni lot*, ale także zupełnie nowe dane, zdobyte dzięki kolejnym informatorom i kolejnym ujawnionym materiałom. Dosłownie w ostatniej chwili uwzględniliśmy również transkrypcję zapisu rozmów w kabinie pilotów wykonaną w latach 2014–2015 przez biegłych prokuratury wojskowej. Dzięki temu możemy dzisiaj dokładniej przybliżyć Czytelnikowi przyczyny, które przez lata składały się na to, co wydarzyło się mglistym rankiem 10 kwietnia 2010 roku w okolicach lotniska Siewiernyj w Smoleńsku.

Spis treści

WSTĘP

DOKUMENTY, NA KTÓRE SIĘ POWOŁUJEMY

NAJWAŻNIEJSZE SKRÓTY I NAZWY

NOTKA TECHNICZNA O CZASACH

Rozdział 1. PROLOG

Rozdział 2. LOT KU ŚMIERCI

Rozdział 3. ANATOMIA KATASTROFY

Rozdział 4. CI, KTÓRYM SIĘ UDAŁO

Rozdział 5. LĄDOWANIE IŁA-76

Rozdział 6. CENTRUM MILCZAŁO

Rozdział 7. MATACZENIE W SPRAWIE ŚCIEŻEK

Rozdział 8. LĄDOWANIE TUPOLEWA WIDZIANE Z WIEŻY

Rozdział 9. ZAŁOGA

Rozdział 10. PAPIEROWE SZKOLENIA

Rozdział 11. POKOLENIE JOYSTICKA

Rozdział 12. LOT Z OKĘCIA DO SMOLEŃSKA

Rozdział 13. LĄDOWANIE Z AUTOPILOTEM

Rozdział 14. FATALNY AUTOMAT CIĄGU

Rozdział 15. NACISKI

Rozdział 16. SPRAWA PILOTA PIETRUCZUKA

Rozdział 17. KTO DOWODZIŁ LOTEM?

Rozdział 18. ROZMOWA BRACI

Rozdział 19. ZAKOŃCZENIE

O AUTORACH

O KSIĄŻCE