

# Lot ku śmierci

27 września 2010

*Trudno uwierzyć, że nikt nie poniósł dotąd odpowiedzialności za doprowadzenie do katastrofy pod Smoleńskiem - nawet Bogdan Klich pozostaje ministrem. Co gorsze, w wielu mediach ton dyskusji o niej nadają ignoranci i ludzie złej woli. U nas o okolicznościach i wnioskach z katastrofy pisze wybitny polski konstruktor lotniczy i pilot - Edward Margański.*

**Momentem, w którym zaczęła się sekwencja zdarzeń, której wynikiem jest ten artykuł, jest zapewne wieczór dnia, w którym zdarzyła się katastrofa w Mirosławcu.**

W chwili, gdy odebrałem telefon z informacją o tej tragedii, czytałem z dużym zainteresowaniem kupioną kilka godzin wcześniej w antykwariacie książkę *Norton N22* autorstwa Michaela Crichtona, który według magazynu *Forbes* był najlepiej zarabiającym pisarzem świata. Niezwykłością jest, że tematem książki była akurat katastrofa lotnicza, a ściślej to co się wydarza, po tym gdy sam fakt jest już poza wszelką dyskusją, zaś pytanie *dlaczego* czeka dopiero na wyjaśnienie. Autor z profesjonalizmem relacjonuje jak różne środowiska, a skoro różne, to z różnymi interesami, a może ściślej - uwarunkowaniami, reagują na realny i bezdyskusyjny fakt. W książce są to m.in. rodziny ofiar, nadzór lotniczy, producenci samolotów, personel linii lotniczych, zwykli ludzie, no i oczywiście dziennikarze.

W przypadku tragedii, która nas spotkała 10 kwietnia, również możemy wyodrębnić *grupy zainteresowań*. Obok najbardziej widocznych, czyli polityków i z oczywistych względów dziennikarzy, możemy wyodrębnić również i inne zbiory ludzi, które mogłyby i chyba powinny wyartykułować swoje oceny i poglądy. Jako swego rodzaju samozwaniec pozwalam sobie niniejszym wziąć udział w ogólnonarodowej dyskusji przede wszystkim jako ja, lecz również jako przedstawiciel tych, którzy lotnictwo traktują jako zawód, ale i jako powołanie, żeby nie powiedzieć misję. Uzasadnieniem powyższego jest po części fakt, że większość zawodowo pracujących kolegów z branży ma lub miała zakaz publicznego wypowiedzania się na ten temat. Czy ów zakaz ma jakieś racjonalne uzasadnienie, to już inna sprawa. *Wymądrzając się* w niniejszym tekście na tak ważny temat przyjmijmy, że zajmujemy się nie plotkami, mniej lub bardziej prawdziwymi przeciekami, czy nieprawnie lub nieoficjalnie uzyskaną wiedzą. Oprzyjmy się na tym, co każdy obywatel III RP wie, lub gdyby chciał, to by się dowiedział. Tyle wstępu.

**Odpowiedzialność**

Dla zweryfikowania swej wiedzy, czy też poglądów powinniśmy pytać i jak najszerszej dyskutować. O ile to możliwe, czynić to wśród ludzi kompetentnych, aby końcowe wnioski maksymalnie zracjonalizować.

W tym wypadku pozwoliłem sobie na ankietę wśród naprawdę kompetentnych ludzi. Pytanie brzmiało: *Masz te wszystkie informacje, które mieli (lub powinni mieć), ci którzy podjęli próbę lądowania na lotnisku w Smoleńsku. Wiesz o pogodzie, lotnisku, samolocie, załodze, sytuacji na pokładzie. Jest kilka minut przed rozpoczęciem lądowania (a może tylko podejścia), a Ty jako ten obserwator z zewnątrz oceniasz szanse bezpiecznego lądowania. Ile im dasz? Jaki procent szans na bezpieczne lądowanie?*

Nikt z ankietowanych nie dał więcej niż 50%. Średnia oscylowała w granicach 10-15%. Im bardziej kompetentny respondent, tym mniej. Żeby uzmysłowić sobie wymowę tych liczb przyjmijmy, że jest odwrotnie: to nie 10% szans, że bezpiecznie wylądujemy, lecz 10%, że się zabijemy. Oczami wyobraźni widzę tego kogoś, kto chce podjąć taką decyzję (lądować?), jak staje przed prawie setką ludzi, a może dodatkowo stosowną liczbą członków ich rodzin, czy wręcz współobywateli, i pyta: mamy 10% szans, że w tym lądowaniu się zabijemy, lecz misja, którą mamy wypełnić jest tak wielka, że może warto zaryzykować. Kto za? Już widzę ten las rąk do góry. Przypomnijmy, że nie 90%, jak uważają fachowcy, lecz jedynie marne 10%.

I w tym miejscu możemy zacząć esej o odpowiedzialności, a może, jak chcą niektórzy, również o misji, poświęceniu i takie tam.

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

realizacji oraz to, że w dzisiejszej rzeczywistości w sytuacji dostępu do informacji trudno zamieść pod dywan niewygodne fakty, powodują, że można się spodziewać, iż wyniki tych badań, zawarte w ostatecznej wersji sprawozdań dwóch różnych przecież komisji badania wypadków lotniczych, będą obiektywną i dokładną historią katastrofy. Oczywiście w sprawozdaniu znajdą się również fakty co prawda nie mające bezpośredniego wpływu na katastrofę, lecz będące świadectwem niekompetencji, głupoty, lenistwa i braku odpowiedzialności, które w przyszłości mogłyby doprowadzić do następnego nieszczęścia.

## Świat się dziwi

Zdarzenia takie, jak te spod Smoleńska, badane i analizowane są nie tylko przez nadzory lotnicze zainteresowanych krajów, lecz również przez instytucje i organizacje międzynarodowe (ktoś przecież na ich podstawie opracowuje wspomniane uprzednio zalecenia, zasady, czy przepisy). Smutne jest to, że w międzynarodowych podręcznikach, biuletynach i informacjach polski przypadek ma szansę znaleźć się na czołowym miejscu tych, które cechują się niekompetencją, brakiem umiejętności organizacyjnych i lekceważeniem elementarnych, wręcz bezdyskusyjnych zasad, na których opiera się lotnictwo.

Podsumowując powyższe pozwolę zacytować sobie opinię jednej ze znanych dziennikarek, która w dyskusji z którymś z rozmówców sformułowała ważną myśl. Po retorycznym wprowadzeniu: *ja się co prawda na tym nie znam, ale, pani redaktor zapytała: Jak to jest, że w tym naszym LOT, gdzie kilkadziesiąt samolotów lata praktycznie non-stop w temacie katastrof od niepamiętnych czasów nic się nie dzieje, zaś w Siłach Powietrznych, które takich samolotów mają kilka, co rusz to jakaś katastrofa. Ja się co prawda na tym nie znam, ale...*

Przy tej okazji w epoce transparentności decyzji i pewności informacji chciałbym się dowiedzieć, co się dzieje z ze sprawą Herculesa. Jakiego? A no tego, który rozbił się w Afganistanie. Tego, na który tak długo czekaliśmy. Mimo, że interesuję się sprawami lotnictwa w Polsce, jakoś w tym wypadku natknąłem się na *czarną dziurę*.

## Odpowiedzialność szefa

Pisząc o katastrofie smoleńskiej, o szeroko pojętej odpowiedzialności, nie sposób uciec od kwestii nacisku na pilotów co do decyzji w sprawie lądowania. Były naciski na pilotów? W świetle znanych powszechnie faktów bezdyskusyjnie były. Dowód? W kabinie w trakcie lądowania był generał. Generał, któremu my obywatele powierzyliśmy pieczę nad naszymi Siłami Powietrznymi. I w tym wypadku nie jest ważne, czy i w jakiej formie kazał czy tylko zalecał lądować, czy współdziałał w tej samobójczej drodze do śmierci, czy nie! Ważne jest, że **nie zakazał** tego lądowania.

Głupio piszę?

A jak ocenilibyśmy, my, lub prokurator sytuację, w której prezes, dyrektor, czy tylko kierownik idzie przez halę fabryczną czy magazyn i widzi jak jego pracownik, Pan Czesio z palącym papierosem w gębie i być może pod *wpływem* przelewa sobie z bańki do bańki benzynę. Nasz prezes nie reaguje, wybuchają pożary. Są straty, są poszkodowani. Jaka i czyja odpowiedzialność?

Czepiam się niniejszym Pana Generała? Być może tak, ale usprawiedliwia mnie chyba okoliczność, że dzięki powyższemu oszczędzę innym generałom, pułkownikom, czy nawet podporucznikom naprawdę trudnego dylematu: czy przestrzegać przede wszystkim zasad zawodowych i moralnych, czy podporządkować się rozkazom, lub tylko oczekiwaniom tego, od którego zależy kariera, lub nawet tylko jego dworu.

Tu krótka dygresja. W tych gorących dniach tuż po katastrofie czytałem sobie na przystanku autobusowym gazetę otwartą na stronie, z której wręcz krzyczał tytuł artykułu o katastrofie. Widziało go starsza pani, siedząca obok. *Panie! Jak oni mogą tak pisać o naszych lotnikach. Panie! Przecież mamy tak wspaniałych lotników, oni nie mogli zrobić coś tak głupiego, jak to piszą ci wstrętne dziennikarze.* Niby jedna starsza Pani, ale czy nie jest to opinia, a ściślej oczekiwanie przeciętnego Polaka? Czy my polscy lotnicy choć w części spełniamy te oczekiwania? Czy wręcz, jak twierdzą niektórzy, jesteśmy Bantustanem lotniczym współczesnej Europy?

Gwoli ścisłości, owa według mnie tak krzywdząca nasze środowisko lotnicze opinia dotyczy głównie jednej kwestii. Kwestii organizacji lotów osób najważniejszych w państwie. Czy to tylko malkontenci się wymądrzają? Może fakt, że robimy to inaczej niż inni, świadczy raczej o naszej innowacyjności? Przerzucanie się odpowiedzialnością, kto odpowiada za fatalną organizację podróży lotniczej najważniejszych osób przez kancelarię rządu, kancelarię prezydenta, BOR, wojska lotnicze, czy 36. SPLT, nawet nie jest śmieszne. Gdzie jest ta osoba (najlepiej) lub komórka, która ma niezbędne kompetencje merytoryczne i formalne, która odpowiada nie tylko przed prezydentem, premierem, marszałkiem, lecz również przed nami obywatelami za bezpieczeństwo i powagę tych podróży. Która powie: *Panie Prezydencie, Panie... w tych warunkach atmosferycznych i przy tym wyposażeniu lotniska docelowego nie ma możliwości wykonania tego lotu. Poczyniliśmy przygotowania, aby podróż wyglądała następująco...*

W innym przypadku mogłoby wyglądać to następująco: *Panie..., możemy polecieć na uroczystość zaprzysiężenia miłego nam prezydenta zaprzyjaźnionego kraju, ale właśnie wybuchł wulkan Monika i ruch lotniczy nad środkową Europą jest zamknięty. Nasi piloci oczywiście daliby sobie z tym radę, ale powaga Pańskiego urzędu nie pozwala na łamanie ogólnie przyjętych zasad. To by był po prostu zły przykład i Pańscy koledzy z ościennych i dalszych krajów w zdecydowany sposób tak nie zrobią.* Innymi

słowy, odpowiednia osoba z niezbędnym autorytetem i zapleczem (osobowym i materialnym), usytuowana w którejś z wymienionych już instytucji. Najlepiej według dobrych zagranicznych wzorców.

## **Poszukajmy sabotażysty**

Skoro już o organizacji. W trzewiach naszej wojskowej biurokracji urodził się (został nam podrzucony?) śpioch, sabotażysta. W czym rzecz?

Może przykład z innej pokrewnej dziedziny. Jesteśmy właścicielami niekoniecznie największego koncernu. ów koncern za ciężkie miliony kupuje mniejszą, lub większą flotę odrzutowców dyspozycyjnych, no i oczywiście angażuje pilotów. Jakich pilotów? Najlepszych z możliwych do osiągnięcia. Oszczędza na ich pensjach? A w życiu! Przecież będą oni przewozić najważniejsze osoby w naszym koncernie, a w ogóle to skoro wydaliśmy ciężkie miliony, to nie oszczędzajmy na tych setkach tysięcy. A u nas w III RP? Czy Najważniejsze Osoby przewożone są przez najlepszych w kraju, z największym doświadczeniem i najlepiej zarabiających pilotów? Czy pełnienie tej funkcji jest nobilitacją, marzeniem i ukoronowaniem kariery pilota? Absolutnie nie! Przecież kiedyś, jakiś major, kapitan, lub wręcz cywil w projekcie etatów w pułkach lotniczych potraktował 36. Pułk, tak jak inne, bardziej zwyczajne jednostki, i zadekretował na przyszłość, że Najważniejsze Osoby będzie woził porucznik, kapitan, najwyżej major lub na siłę podpułkownik, czy pułkownik. Co znaczy *na siłę*? A no to, że nawet w największej paranoi niektórzy ludzie znajdują rozwiązania mniej, lub bardziej formalne i je zastosują.

Parę lat temu z Najważniejszymi latał dowódca pułku i jego zastępca. Dziś, a ściślej 10 kwietnia bomba z opóźnionym zapłonem wybuchła. Zapewne odpowiednie komisje dociekną, kto i kiedy tę bombę podłożył, kto ją sprawdził, i który generał i minister zatwierdził.

## **Pan Porucznik, któremu się udało**

Założmy, że do 36. SPLT dostał się niezwykle utalentowany pilot, szybko awansuje, zostaje kapitanem, lub majorem z przynależną temu pensją, robi postępy. On chce i przełożeni chcą go awansować, ale jako pilota na tym etapie nie mogą. Jaką przyszłość widzi przed sobą młody, obiecujący pilot? W praktyce najczęściej kapitana w liniach lotniczych. Paranoja? Chyba tak.

Kontynuując kierunek naszych rozważań nieuchronnie dochodzimy do problemu wyszkolenia i poziomu naszych pilotów, a w tym wypadku pilotów wojskowych. Nie podejmuję się ocenić go w całości, gdyż to nie miejsce na to, ani nie czuję się do tego upoważniony, ale...

Ale zaszokowały mnie publiczne wypowiedzi w telewizji i w prasie Pana Porucznika, niby pilota, który stwierdza, że **udało mu się** wylądować mimo trudnych warunków (gorszych niż minima dla tego lotniska), i że warunki te są jeszcze gorsze, niż podawane przez wieżę, że się pogarszają, że kolega na cięższym samolocie może spróbować i owszem. W tym miejscu nie dopuszczam do swej świadomości pilota przecieku do mediów, jakoby ktoś na pokładzie Tu-154M miał to skwitować wypowiedzią o *the beściakach*.

Wracając do jak najbardziej publicznej wypowiedzi Pana Porucznika, na którą nie było żadnej, ale to żadnej reakcji autorytetów moralnych, a szczególnie tych związanych z lotnictwem. Panie Poruczniku, oraz ci którzy takich jak Pan wychowali i akceptowali. Pan grzeszy. Pan powinien mieć wyrzuty sumienia do końca życia. Dziennikarze to też ludzie. Oni i reszta Pańskiej załogi nie umówiła się z Panem, że zaryzykują swym życiem w eksperymencie, który się *Panu udał*. Ten lot nie powinien się Panu udać. Celem i misją Pańskiej pracy jest przewiezienie przez Pana pasażerów, w końcu też ludzi, w ten sposób, aby nie zaprzętała sobie głowy dylematami życia i śmierci, lecz mieli przekonanie, że są cywilizowanymi ludźmi, podróżującymi w cywilizowanych warunkach.

A poza tym. Nie zapominajmy, że pełniąc niektóre funkcje w większy niż inni sposób reprezentujemy nas wszystkich. Nas, czyli Siły Powietrzne, czy szerzej nas Polaków. Upraszczając sprawę. Nawet jeśli się Panu uda, to czy ma Pan wypiąć pierś do orderu, czy posypać głowę popiołem i stwierdzić, że zgrzeszyłem, bo prędzej czy później dzięki postawie, którą reprezentuję dojdzie do tragedii, takiej o jaką się otarłem 10 kwietnia.

No i jeszcze jedno. Przyjmijmy wreszcie do wiadomości, to co już wrosło w świadomość obywateli rozwiniętych krajów świata. Z powodu pogody (i nie tylko) loty samolotów są opóźnione, są odwoływane, ludzie koczują na lotniskach nieraz wiele, wiele godzin i mimo złorzeczeń wiedzą, że to dla ich dobra, dla ich najważniejszego w tym wypadku dobra - życia. Wracam tu do jednej z pierwszych myśli niniejszego tekstu. Gdzie jest granica ryzyka mojego czy cudzego życia dla realizacji misji, lub być może tylko mojej zachcianki?

## **Lądowanie jako sztuka**

Na koniec o wyszkoleniu i nieszczęsnej próbie lądowania.

Z dostępnych informacji wynika, że było to lądowanie (lub próba) w złych warunkach atmosferycznych przy wykorzystaniu 2 radiolatarni bezkierunkowych i zintegrowanych z nimi radiomarkerów. Na lotnisku był również radar precyzyjny, służący jako pomoc do lądowania. Z opublikowanych stenogramów rozmów w kabinie pilotów wynika jednak, że w tym wypadku służył on jedynie jako dodatkowa pomoc dla kontrolera.

Przy takim systemie lądowania praktycznie za wszystko odpowiada pilot. I tu trzeba wyraźnie, najwyraźniej powiedzieć: lądowanie na 2 NDB, a lądowanie wg ILS (dziś prawie zawsze uzupełniony o tzw. Dyrektywny System Sterowania), to absolutnie różne światy. Światy odległe o kilkadziesiąt lat. Dla lotnictwa, dla którego od pierwszego lotu braci Wright minęło niecałe 107 lat, to cała epoka. Na czym polega różnica? Rzecz oczywiście w precyzji i niezawodności, ale co najważniejsze w tym, że dziś pilot otrzymuje wypracowane przez mikroprocesory informacje, bezdyskusyjne informacje: w górę, w dół, w prawo, w lewo, zostawiające pilotowi ewentualnie do wykombinowania: zmniejsz, lub zwiększ gaz, wychyl klapy czy trymer. Dawniej, czyli w epoce 2 NDB lądowanie to była sztuka. Sztuka - na szczęście - coraz rzadziej praktykowana.

Zakładając, że już znalazłeś się na ścieżce schodzenia przed dalszą radiolatarnią, że ją przeleciałeś na ściśle określonej wysokości (o czym sygnalizuje dzwonek radiomarkera), musisz sobie wyobrazić w przestrzeni tę ścieżkę. Mając tylko informację o kierunku na bliższą radiolatarnię, aktualną wysokość barometryczną i znany uprzednio kierunek pasa, musisz wykonywać pracę owych mikroprocesorów i uwzględniać boczny i czołowy wiatr, aktualną masę samolotu, ciąg silników oraz inne przypadkowe i chwilowe czynniki. Poruszać się po owej wymagowanej ścieżce z założoną prędkością poziomą i wynikającą (wykalkulowaną przez Ciebie) prędkością opadania. Jeśli jesteś wygodny, wiesz jak to robić i masz to wytrenowane, możesz sobie pomóc którymś z kanałów autopilota. Nad radiolatarnią bliższą, odległą od krawędzi pasa w tym wypadku 1100 m, musisz przelecieć na ściśle określonej wysokości (tu 70 m), o czym informuje nie do przeoczenia dzwonek radiomarkera.

Jestem człowiekiem, źle wyliczyłem przed bliższą i mam wysokość zbliżającą się do tych sakramentalnych 70 m, a nie doleciałem do bliższej radiolatarni. Co robię? Zmniejszam opadanie i jeżeli mimo to nie osiągnąłem bliższej, przechodzę do lotu poziomego. Mijam bliższą i dopiero wtedy nad płaskim terenem bez przeszkód (ewentualnie można uwzględnić płot na granicy lotniska) kontynuuję schodzenie z prędkością opadania skorygowaną o wyniki mego lotu pomiędzy bliższą i dalszą. Skomplikowane? Bardzo. Możliwe do wykonania przez przeciętnego pilota? Możliwe pod warunkiem, że pilot (załoga) ma odpowiednie przeszkolenie i odpowiedni trening. Odpowiedni trening to wielokrotne lądowanie (może być na symulatorze) na tym typie samolotu w ostatnich kilku miesiącach. Jak było 10 kwietnia? Było tak, że gdyby to był typowy lot egzaminacyjny na KTP, czyli okresową kontrolę pilotażu, to egzaminowany pilot pożegnałby się z licencją pilota na zawsze, lub musiał przejść dłuższe dodatkowe szkolenie.

**Rozmowa z (bardzo) doświadczonym pilotem**

Mamy niewłaściwych pilotów? Niewłaściwe szkolenie? Niewłaściwe zasady? Procedury? W tych oparach absurdu (niekoniecznie tych, o których w tym tekście) odbyłem z przyjacielem dyskusję na ten temat tak ważny dla nas lotników. Mogą mi Państwo wierzyć, że ów przyjaciel, to autorytet wśród autorytetów. Treść rozmowy:

**- Jurek czy w warunkach z 10 kwietnia próbowałbyś lądować?**

*- Nigdy w życiu.*

**- Zaraz, zaraz, jesteś jednym z absolutnie najlepszych aktualnie latających polskich pilotów, wylatałeś kiedyś tysiące godzin na Tu-154, znany jesteś z nieraz brawurowych wyczynów, że nie wspomnę o wyczynach formalnych w różnych zawodach, może jednak? Może uwzględniając Twój nieprzeciętny talent podjąłbyś się tego?**

*- No wiesz, jak mnie tak przyciskasz, bierzesz pod włos, to może bym spróbował. Musiałby to być oczywiście bardzo ważny powód, powód dla którego mógłbym odstąpić od zasad - pożar na pokładzie, czy coś takiego, które powinienem, i które naprawdę przestrzegam. W tym wypadku jednak nie byłoby to odstępstwo od jakości lecz od ilości. Uzasadniając sobie, że jestem lepszy niż przeciętny piloci, że na dziś czuję, że to mogę zrobić, spróbowałbym to uczynić obniżając na ten wyjątkowy czas formalnie ograniczoną minimalną wysokość np. do..., pomyślę, np. do 60 m. Ale, na Boga!, 60 m i ani centymetra mniej, a jeżeli w czasie podejścia coś by mi się... pozajączkowało, to od razu do góry. A w ogóle to po prostu, bym nie wystartował.*

**- Nie wystartował? Dlaczego?**

*- A ile miał trwać ten lot? Godzinę, dziesięć minut, godzinę piętnaście? Czy nie ma prognoz meteorologicznych, a w skrajnych sytuacjach telefonów satelitarnych, czy wręcz komórkowych? Czy tam nie było osób zabezpieczających przylot najważniejszych osób w naszym, 38-milionowym kraju? Czy nie było wiadomo, że pogoda jest zła i się pogarsza? Pilot z najmarniejszą licencją wie, że się nie leci teraz tam gdzie pogoda jest zła i się pogarsza, lecz ewentualnie decyduje się na lot, gdy pogoda w miejscu lądowania jest co prawda zła, lecz się polepsza?*

**Posypmy głowy popiołem**

Kto jest winien temu, co się stało? W szczegółach zapewne określą to komisje badająca katastrofę oraz prokuratury. Zapewne przyjęte i realizowane będą (miejmy nadzieję, że nie tak jak po katastrofie w Mirosławcu) przedsięwzięcia, aby taka tragedia się nie powtórzyła. Część tych przedsięwzięć jest już realizowana, reszta zapewne będzie, lecz faktem jest, że skompromitowaliśmy się. Skompromitowaliśmy się, jako państwo. I nie chodzi tu o tego premiera, tego ministra, czy generała. Za ten stan rzeczy odpowiadają i w pewnym sensie mają krew na rękach, jak to określają niektórzy politycy, ci, którym powierzyliśmy pieczę nad naszym krajem. Warto się zastanowić przy okazji czy podpisując jakąś decyzję, mianując kogoś na stanowisko parę, kilka, czy kilkanaście lat

temu, nie mam owej krwi na rękach? Czy to tylko Oni?

I na koniec, w charakterze post scriptum. Skoro tak wiele sknociliśmy to nie szukajmy za granicą współwinnych. Może i oni są wredni, nam nienawistni i czyhają na naszą zgubę. Może to ich lotnisko nie dorosło do poziomu godnego przyjęcia naszych reprezentantów, może ci kontrolerzy nie byli na odpowiednim poziomie i należało ich zastąpić kontrolerami polskimi? Kto nam jednak kazał tam i wtedy lądować na tym lotnisku? Sztuczna mgła? My, bystrzacy daliśmy się na to nabrać?

Bądźmy poważni. Miejmy bojaźń i szacunek dla sił wyższych, a w tym przypadku tych, których dziełem była pogoda, taka jak 10 kwietnia w Smoleńsku. Czy gdyby 3 dni wcześniej była pogoda taka jak 10 kwietnia, to uroczystość z udziałem premierów Polski i Rosji by się odbyła? Jestem przekonany, że w planowanym terminie by się nie odbyła. Dlaczego? Opatrzność, czyli pogoda i służby (jak wynika z powyższego opisu, nie nasze), które przestrzegają procedur, do tego by nie dopuściły.

---

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o