

# Ein Absturz wie aus dem Lehrbuch

[anderweltonline.com/wissenschaft-und-technik/luftfahrt-vor-2013/smolensk-katyn-ein-absturz-wie-aus-dem-lehrbuch](http://anderweltonline.com/wissenschaft-und-technik/luftfahrt-vor-2013/smolensk-katyn-ein-absturz-wie-aus-dem-lehrbuch)

# ANDERWELTONLINE.COM

Von Peter Haisenko

Člověk fixovaný na cíl má tendenci být s každým dalším neúspěšným pokusem o dosažení svého cíle stále bezskrupulóznější. Toto pravidlo platí univerzálně a bohužel i pro letectví. Smrtelná havárie polského vládního letounu TU 154 ve Smolensku 10.



dubna 2010 je jedním z velkého množství podobných případů, které lze nalézt v učebnicích letectví jako negativní příklady. V tomto konkrétním případě však existuje řada komplikujících faktorů.

Nechtěl jsem se k případu bezprostředně po havárii vyjadřovat, protože proces byl leteckému expertovi tak jako tak naprosto jasný. Navíc se už příliš mnoho konspiračních teoretiků, včetně polských politiků, ozvalo s těmi nejabsurdnějšími podezřeními. Oficiální zpráva ruského vyšetřovacího úřadu MAK je nyní k dispozici a byla ostře kritizována polskou stranou, což se dalo čekat. Někteří polští politici opět odmítají připustit, že za tuto tragédii nemůže nikdo jiný než oni sami.

Co se stalo a kdo tomu mohl zabránit? Předně je od začátku patrné, že na místě havárie nedošlo k žádnému požáru, který by stál za zmínku. To naznačuje, že TU 154 byl „suchý“. To znamená, že jí docházelo palivo. Tuto překérní situaci potvrzuje i jednoznačné kapitánovo oznámení do Smolenské věže, že nyní musí bezpodmínečně přistát.

Tato okolnost je jediná, která se musí zdát matoucí. TU 154 je desítky let prověřené střednětraťové letadlo, které by na krátké trase z Varšavy do Smolenska nemělo mít problémy s množstvím paliva.

Povětrnostní podmínky ve Smolensku byly známy již před odletem a je zcela nepochopitelné, proč si kapitán vzal na palubu tak málo paliva. Nakládací situace tohoto letu vylučuje možnost, že by na palubě bylo z technických důvodů tak málo paliva. S asi 100 cestujícími byla TU 154 plná jen z poloviny.

Jediným možným vysvětlením by mohlo být, že kapitán musel jednat pod extrémním časovým tlakem, a proto se zdržel adekvátního doplňování paliva. Podle mezinárodních norem – včetně polských – měl nabrat dostatek petroleje, aby bez problémů doletěl do Smolenska, provedl tam pár přiblížení a pak mu ještě zbylo palivo na dolet na další dvě alternativní letiště. Neměl to palivo a byl evidentně v zoufalé situaci. Musel přistát ve Smolensku, přestože povětrnostní podmínky jeho letadlu zakazovaly.

Očividně musel stejně přistát ve Smolensku, jak ukazují záznamy hlasového záznamníku v kokpitu. Opilý náčelník letectva Blasik a náčelník protokolu dali příslušné pokyny pro jejich nelegální pobyt v kokpitu. Obecně a mezinárodně platí, že nikdo pod vlivem alkoholu nesmí zůstat v kokpitu a rozhodně nesmí dávat kapitánovi pokyny. Bohužel politici na Západě toto pravidlo příliš často ignorují, jak mohu uvést z vlastní zkušenosti. Někdy v devět hodin ráno nastupovali do kokpitu namyšlení pánové, s jejichž vlajkou jste mohli oslavit veselý večer na celý stand-by.

Řízení letu ve Smolensku důrazně nedoporučovalo přistávat ve Smolensku. Splnila svou povinnost a není na vině. Podle starých pravidel letectví ve východním bloku neměl kapitán vůbec zahájit přiblížení, protože tento pokyn velitele letiště byl závazný. V tomto případě se tomu kapitán vzepřel, protože byl zjevně pod nátlakem. Zbytek procesu je už jen „klasika“, která nenechává odborníkům prostor pro spekulace.

Byly provedeny tři neúspěšné pokusy o přiblížení a ze zkušenosti lze předpokládat, že každý pokus šel o něco dále a jednal o něco bezskrupulózněji. Jděte trochu hlouběji než minule, každopádně hlouběji, než je dovoleno, už jste někde viděli, co mohlo vypadat jako ranvej. Tentokrát to vyjde. Čtvrtý pokus vedl ke katastrofě. Bylo to tak snadné. Neexistuje absolutně žádný důvod pro jakékoli spekulace, které by mohly poukazovat na spiknutí.

Technické vybavení na letišti Smolensk odpovídá standardu pro malá letiště v bývalém východním bloku. Dva dlouhovlnné rádiové majáky na obou stranách umožňují neuvěřitelně přesné přiblížení a polský pilot měl být s těmito postupy důkladně obeznámen. Ale také musel vědět, že přiblížení k takovým ranvejím lze bezpečně provádět pouze za vhodných povětrnostních podmínek. To nás přivádí zpět k otázce, proč bylo na palubě tak málo paliva, že bezpečný další let na bezpečné alternativní letiště – i přes přímé instrukce šéfa – byl nemožný.

To je pravděpodobně příčina katastrofy. O tom, zda lze let provést bezpečně, se rozhoduje nejméně 80 procent před odletem. Vždy musíte „své letadlo“ připravit tak, aby se daly bezpečně zvládnout všechny předvídatelné problémy. Pokud se něco zdá pochybné, je vhodné vzít si na palubu prostě trochu více petroleje, abyste nemuseli jednat pod zvláštním časovým tlakem ve vzduchu. Nejhorší je, když jste kvůli nedostatku paliva nuceni přistát na letišti, které je z jakéhokoli důvodu pro přistání nevhodné. To se nesmí stát. Ale přesně to se stalo ve Smolensku.

Zpráva ruské investigativní agentury MAK zachází s osobami zodpovědnými za smolenskou katastrofu v Polsku velmi jemně a opatrně. Bohužel tato zpráva vůbec nezachází do podrobností, proč měl TU 154 na palubě tak málo petroleje. Pokud by nějaká spekulace o úmyslné havárii mohla být platná, pak by se na tuto otázku muselo podívat blíže. Za tuto část procesu letu mohou být pouze polské úřady.

Na závěr bych chtěl říci, že tato nehoda by se s airbusem s největší pravděpodobností nestala. Moderní Airbus má palubní navigační prostředky, tedy nezávislé na letištním vybavení, které umožňují i přesné přiblížení na letišti se zastaralým technickým vybavením.

-----

Autor Peter Haisenko, kapitán ve výslužbě, má za sebou více než 16 000 hodin letových zkušeností. Měl akrobatický a hydroplánový průkaz. Létal na modelech B 727, B737, DC 8, DC 10, B747 a A340.