

# FOTELE LOTNICZE I PASY BEZPIECZEŃSTWA W KATASTROFIE SMOLEŃSKIEJ

Bogdan Gajewski

## Abstract

*According to MAK report, a comprehensive post-crash inventory was carried out on all the passengers, crew members, airplane seats and seatbelts. On the basis of this inventory, a determination was made on which passengers and crew members did indeed have their seatbelt fastened prior to the crash. This statement was not documented in the report, nor does it appear to be credible to make this determination. There is serious doubt whether the seat belts were left unfastened in the forward part of the passenger's cabin, in particular where all generals were seated.*

**Keywords** - Aircraft, belt, catastrophe, passenger, seat.

## Streszczenie

*Zgodnie z raportem MAK, zrobiono powypadkową inwentaryzację wszystkich pasażerów, załogi samolotu, foteli lotniczych oraz pasów bezpieczeństwa. W oparciu o tą inwentaryzację, stwierdzono kto z pasażerów czy też załogi samolotu miał zapięty pas bezpieczeństwa przed katastrofą. To stwierdzenie nie jest udokumentowane, ani też nie wydaje się prawdopodobne. Szczególne wątpliwości budzi stwierdzenie o nie zapiętych pasach w przedniej części kabiny pasażerskiej, czyli tam, gdzie zasiadała generalicja.*

**Słowa kluczowe** – Fotel lotniczy, katastrofa pas bezpieczeństwa, pasażer.

## 1. WPROWADZENIE

Fotele lotnicze są tak zaprojektowane, by zapewnić pasażerom bezpieczeństwo w czasie lotu. Fotele powinny wytrzymać wszystkie siły, jakie na nie działają, zarówno w fazie startu, lądowania czy też w sytuacjach ekstremalnych jak gwałtowna turbulencja czy twarde lądowanie (Rys. 1).



**Rys. 1.** Wypadek samolotu Aloha Boeing 737. W samolocie pozbawionym górnej części kadłuba, przypięci do foteli pasażerowie uratowali swoje życie [1].

Jak wiadomo, jedynym i jak dotychczas najpewniejszym zabezpieczeniem pasażera w fotelu lotniczym jest pas bezpieczeństwa. Każdy, kto leciał samolotem pasażerskim wie, że na samym początku podróży ma miejsce prezentacja jak zapiąć pas bezpieczeństwa. Pasażerowie samolotu są też powiadomieni, że w czasie lotu, kiedy siedzimy w fotelach, pas powinien być zapięty (Rys. 2 oraz Rys. 3).



**Rys. 2.** Siedząc w fotelu, zapnij pas [2].

O ile zapinanie pasów w czasie lotu jest zalecane, o tyle w czasie startu, turbulencji i lądowania jest ono obowiązkowe. Stewardessy sprawdzają zapięcie pasów u wszystkich pasażerów zarówno przed startem jak i przed lądowaniem. Cała załoga samolotu też podlega tym podstawowym wymaganiom bezpieczeństwa.



**Rys. 3.** Pasy bezpieczeństwa. [3].

## 2. ANALIZA FRAGMENTÓW RAPORTU MAK.

### 2.1. Uwagi ogólne

Raporty z wypadków lotniczych są bardzo ciekawą i zajmującą lekturą. Na podstawie raportów opracowuje się odpowiednie zalecenia (czy to techniczne, czy operacyjne, czy też eksploatacyjne) w celu podniesienia bezpieczeństwa pasażerów.

W przypadku katastrofy smoleńskiej przedstawionej w raporcie MAK [4] mamy do czynienia z bardzo kuriozalnym opisem użycia pasów bezpieczeństwa przed katastrofą oraz stanem foteli lotniczych po katastrofie. Aby dotrzeć do tego opisu, trzeba go poszukać w rozdziale traktującym o „przebywaniu osoby postronnej w kabinie pilotów”. W rozdziale 1.16.8. zatytułowanym „Opinia ekspercka o możliwości przebywania w kabinie pilotów osoby postronnej do momentu zderzenia statku powietrznego z ziemią” czytamy:

„ Na podstawie analizy dokumentacji sądowo-lekarskiej i fotograficznej wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów i personelu pokładowego, stało się możliwe podzielenie ich (ze względu na charakter obrażeń ciała) na trzy grupy:

- przypięte pasami w fotelach, znajdujące się w tylnej części kabiny pasażerskiej (personel ochrony Prezydenta, część członków delegacji i jedna ze stewardes);
- przypięte pasami w fotelach, znajdujące się w przedniej części kabiny pasażerskiej (część członków delegacji);
- znajdujące się głównie w przedniej części kabiny pasażerskiej, nie przypięte pasami, które uległy wielokrotnemu rozczłonkowaniu (w praktyce wszyscy wyżsi dowódcy, dwoje członków delegacji i stewardesa)...”

Lektura tego fragmentu raportu jest bardzo ciekawa, pozwalająca na wysnucie co najmniej dwóch ważnych wniosków.

1. Zgodnie z raportem MAK przeprowadzono analizę dokumentacji sądowo-lekarskiej i fotograficznej **wszystkich** pasażerów oraz personelu pokładowego znajdujących się na pokładzie samolotu.
2. W przedniej części kabiny pasażerskiej znajdowali się wszyscy wyżsi dowódcy, **dwoje członków delegacji i stewardesa**. Żadna z tych osób nie miała zapiętych pasów.

Aby dojść do takich wniosków potrzeba kilku rzeczy:

1. Posiadać dokumentację **wszystkich** foteli samolotu,
2. Posiadać udokumentowany **spis wszystkich pasów bezpieczeństwa** znajdujących się na tych fotelach wraz ze stanem ich zniszczenia oraz osobną ekspertyzę dla każdego pasa stwierdzającą, czy dany pas był zapięty PRZED katastrofą, a nie przypadkowo rozpięty PODCZAS katastrofy.
3. Posiadać udokumentowany i zweryfikowany spis **wszystkich osób** znajdujących się na pokładzie samolotu z opisem, w jakim fotelu siedzieli i czy mieli zapięte pasy PRZED katastrofą.

Jak można zaobserwować ze zdjęć z miejsca katastrofy, fotele i ich fragmenty były rozrzucone na dużym obszarze podobnie jak pasy bezpieczeństwa i ich szczątki. Wydaje się nieprawdopodobne, by ktokolwiek mógł dopasować obie

klamry **każdego** pasa by mieć pewność, że akurat dane klamry były spięte lub rozpięte PRZED katastrofą (Rys. 4).

W związku z powyższym, można wnioskować, że nie dokonano inwentaryzacji **wszystkich** pasów bezpieczeństwa na miejscu katastrofy.



Rys. 4. Szczątki foteli na miejscu katastrofy [6].

W szczególności zaś należałoby zwrócić uwagę na następujący zapis (strona 92) w raporcie MAK:

„W poniższej tabeli zamieszczono **PEŁNY** wykaz fragmentów statku powietrznego, oznaczonych na szkicu (rys. 35)...”

W zamieszczonej tabeli czytamy pod pozycją 66:

„Osłona przedziału silnika Nr 2. Fragmenty foteli pasażerskich w promieniu 6 m.”

**Jest to jedyna wzmianka w całym raporcie o obecności foteli na miejscu katastrofy.** Warto tu odnotować, że powierzchnia, na której znaleziono fotele (czy aby wszystkie w liczbie 96?) jest określona promieniem 6 m. Bez szczegółowej dokumentacji z miejsca wypadku trudno przyjąć tę powierzchnię jako wystarczającą do pomieszczenia **wszystkich** foteli samolotu czy też ich fragmentów wystarczających do wysnucia wniosków końcowych przedstawionych w raporcie (Rys. 5 i Rys. 6).

Z opublikowanych zdjęć z miejsca katastrofy wyraźnie widać, że fotele i ich fragmenty były rozrzucone na znacznie większym obszarze niż ten, określony promieniem 6 m.

Ponownie więc rodzą się wątpliwości co do rzetelności raportu MAK.

### 2.2. Pasażerowie saloniku III.

Wracając do znanego nam już raportu MAK, w rozdziale: 1.16.8. „Opinia ekspercka o możliwości przebywania w kabinie pilotów osoby postronnej do momentu zderzenia statku powietrznego z ziemią” czytamy ponownie:

„ Na podstawie analizy dokumentacji sądowo-lekarskiej i fotograficznej wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów i personelu pokładowego, stało się możliwe podzielenie ich (ze względu na charakter obrażeń ciała) na trzy grupy:

.....  
.....

- znajdujące się głównie w przedniej części kabiny pasażerskiej, nie przypięte pasami, które uległy wielokrotnemu rozczłonkowaniu (w praktyce wszyscy wyżsi dowódcy, dwoje członków delegacji stewardesa)...”

W tym ostatnim paragrafie cytowanego powyżej raportu bardzo ważne jest dokładne wyliczenie, kto siedział w przedniej części kabiny pasażerskiej (saloniku III), czyli zgodnie z raportem MAK: wszyscy wyżsi dowódcy, **dwoje członków delegacji i stewardessa**.



Rys. 5. Szczątki foteli w dalszym planie, po lewej [6].



Rys. 6. Szczątki foteli z poprzedniego zdjęcia, widoczne po powiększeniu powyższej fotografii.

W tym miejscu warto przytoczyć artykuł podany przez portal TVN24.pl pod adresem:

<http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/prezydent-obok-zony-za-nimi-kaczorowski-szczyglo-wypych.131375.html>

W artykule tym podano listę pasażerów saloniku III, jaką przygotowano na wylot do Smoleńska (Rys. 7).

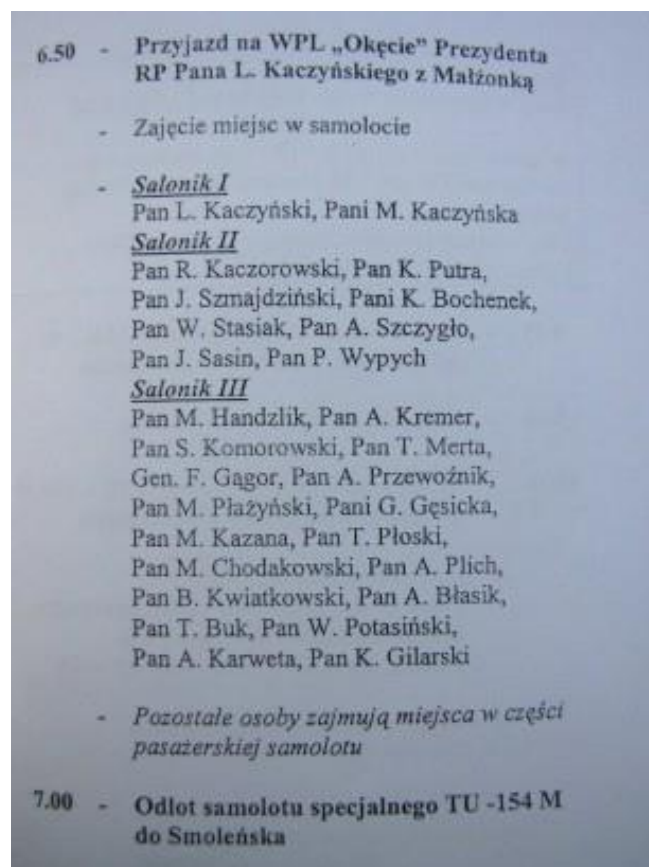
Zgodnie z tym artykułem oraz listą pasażerów podaną w ilustracji do artykułu, w saloniku III przebywało nie dwoje członków delegacji a ośmioro; nie było tam też stewardessa, której miejsce podczas podejścia do lądowania z reguły jest w wydodrębnionym dla załogi miejscu. Lista wojskowych obejmuje dziewięciu generałów i jednego pułkownika.

Z porównania danych portalu TVN24 i raportu MAK widać wyraźną różnicę pomiędzy cywilną częścią delegacji w liczbie ośmiu osób, w stosunku do tylko dwojga wymienionych w raporcie MAK. Na szczególną uwagę

(zgodnie z portalem TVN24) zasługuje brak stewardessy, co wydaje się naturalne, skoro powinna ona zająć miejsce wydodrębnione dla załogi.

Trudno wyobrazić sobie, by miała siedzieć w saloniku III, który to salonik specjalnie zbudowano na cztery dni przed katastrofą by pomieścić generalicję i ważne osoby. Stąd bardziej wiarygodna wydaje się być lista pasażerów saloniku III podana przez portal TVN24, niż ta podana w raporcie MAK.

Porównanie powyższych danych podważa raport MAK, ze względu na niezgodność liczby cywilnych członków delegacji w saloniku III, oraz na niewyjaśnioną w nim obecność stewardessy.



Rys. 7. Lista pasażerów saloniku III.

### 3. PRZEBUDOWA SAMOLOTU

Polski raport końcowy [5] podaje na stronie 216 w p. 2.10.2.1. „Przygotowanie do lotu” tekst następujący.

W dniu 6.04. samolot został przebudowany w 36 splt niezgodnie z dokumentami wystawionymi przez zakład remontowy po zakończonym remoncie. W trzecim salonie, przeznaczonym dla 8 osób, zamontowano 18 foteli pasażerskich. Nie przeprowadzono analizy zmiany położenia środka ciężkości pustego samolotu.

Tak więc na cztery dni przed katastrofą, przednia część kabiny pasażerskiej została przebudowana **niezgodnie z dokumentami wystawionymi przez zakład remontowy po zakończonym remoncie** zwiększając tym samym ilość miejsc pasażerskich (Rys. 8). W tym właśnie, przednim przedziale pasażerskim, zgodnie z raportem MAK, siedzieli wszyscy generałowie, dwoje członków delegacji oraz stewardessa.

