

Katastrofa w Smoleńsku – 2

11 maja 2010

Taki sam obraz sytuacji (poziome ścięcie gałęzi) otrzymujemy na zdjęciu z innej perspektywy.

Kierunek lotu samolotu przechodził z prawej strony na lewą. Te zdjęcia obalają teorię jaka pojawiła się w mediach o tym, że samolot zaczepił skrzydłem o ziemię po tym jak pilot przechylił maszynę w prawo chcąc wrócić na prawidłowy kurs podejścia do pasa startowego. Nie ma żadnych dowodów na to aby samolot uderzył prawym skrzydłem w ziemię. Nie ma też uszkodzeń drzew poniżej wysokości 2,5 metrów.

Wielkość odchylenia samolotu od kursu podejścia na pas startowy można określić na podstawie zdjęcia, na którym widać złamaną brzozę oraz reflektory systemu sygnalizacji lądowania (strefa nr 5 na zdjęciu satelitarnym).

Tak więc samolot doleciał do pierwszych świateł odchylony mniej więcej o 40 metrów od prawidłowego kursu podejścia, jego minimalna wysokość wynosiła 2,5-3 metry nad ziemią. Do początku pasa miał ok. 900 metrów a przed sobą wysokie drzewa i szosę.

Przy podejściu do lądowania samolot ma opuszczone tylne klapy i lekko zadarty dziób ku górze.

Opuszczone klapy przy prędkości 270 km/h z łatwością ścinają wierzchołki drzew i krzaków. Dlatego ta linia ścięcia świadczy o najniższym położeniu klap a nie skrzydeł. Pomiędzy klapami są puste przestrzenie co może tłumaczyć to, że niektóre drzewka ścięte są na różnej wysokości.

Samolot dolatuje do krańca w miarę pustej przestrzeni a dalej

znajduje się niewielki zagajnik.

Światła sygnalizacyjne znajdują się w określonej odległości od siebie jak też od radiolatarni. Te światła raczej nie mogły pomóc pilotowi podczas gęstej mgły. Tym bardziej, że odchylenie od kursu było znaczne. Światła również nie mogły pomóc w określeniu realnej wysokości. Do tego służą inne urządzenia jak choćby wysokościomierz, który powinien zasygnalizować niebezpieczne zbliżanie się do ziemi.

A jednak to nastąpiło. Przyczyny są niejasne, jednak system oświetlenia nie może mieć z tym nic wspólnego. Co więcej, przelatując nad stacją radiolokacyjną pilot już powinien wiedzieć, że nie ma szans na lądowanie i jedynym ratunkiem jest zwiększenie mocy silników i nabranie wysokości. Ale tak się nie stało. Samolot nadal tracił wysokość a podwozie niemal dotykało ziemi. Wysokość nie była większa niż 2,5-3 metry. Później tuż przed wysokimi drzewami samolot zaczął się wznosić. Widać to na zdjęciu strefy 6.

W strefie 6 nie ma dużych drzew ale są gęste krzaki.

Na zdjęciu widać jak duży był kąt odchylenia. Bardzo możliwe, iż ten kąt należy tłumaczyć próbą nabrania wysokości ale też przechyleniem prawego skrzydła. Być może pilot chciał uniknąć uderzenie w dużą brzozę, która znajdowała dokładnie na jego kursie.

Nie udało się tego sprawdzić bowiem na prawo od tego miejsca nie ma żadnych zarośli i trudno określić na jakiej wysokości znajdowało się prawe skrzydło, ale na pewno nie uderzyło ono w ziemię.

W tym momencie samolot wzniosł się na wysokość 4 metrów ale to nie może go uratować bowiem już 10 metrów dalej znajduje się wysoka brzoza, w którą TU-154M uderza lewym skrzydłem.

Uderzenie nastąpiło mniej więcej na wysokości 5-6 metrów nad ziemią.

Brzoza znajdowała się na terenie zamieszkałym przez pewnego bezdomnego, który naznosił tam wszelkiego rodzaju sprzęty. Jednak w tym miejscu nie odnaleziono żadnych fragmentów samolotu.

Skrzydło nie ścięło po prostu drzewa ale zostało przy tym poważnie uszkodzone. Tj. przednia krawędź skrzydła uległa zniszczeniu a ostre fragmenty zniszczonej konstrukcji przecięło pień drzewa. Fragment lewego skrzydła okazał się jeśli nie oderwany całkiem to na pewno poważnie zniszczony.[1]

Zniszczenie skrzydła potwierdza fakt natychmiastowej zmiany kursu po zderzeniu z brzozą i przechyleniu na lewo.

Odchylenie widać na zdjęciu.

Na zdjęciu widać linię ścięcia drzew, która zniża się od lewej do prawej. Lewe skrzydło znajdowało się więc niżej niż prawe. Samolot zaczął obracać się naprzeciw ruchowi wskazówek zegara. A tu powiększenie:

Linia sieci energetycznej również została uszkodzona jednak w momencie wykonywania zdjęcia już ją naprawiono.

Następnie samolot przecina kolejne 3 linie energetyczne (strefa 9). Tylko jedna z nich nadal nie została naprawiona.

Następnie samolot przelatuje przez niewielki zagajnik i jeszcze bardziej przechyla się na lewo (strefa 10), na zdjęciu widać, że przechylenie wynosi już 45 stopni. W strefie 10

znajdował się urwany kawałek skrzydła, który ostatecznie odpadł po zetknięciu z ziemią z powodu przechyłu.

Tak mocna przechylenie należy tłumaczyć nie tylko uszkodzeniem a ostatecznie urwaniem fragmentu skrzydła ale też uszkodzeniem klap w wyniku mocnego uderzenia. Siła nośna zadziałała na prawe skrzydło unosząc je ku górze i powodując ostry przechył całości konstrukcji. Tym samym, po zderzeniu z brzozą lot stał się niekontrolowanym i piloci nic już zrobić nie mogli.

Samolot zaczął nieznacznie nabierać wysokości.

Jednocześnie jeszcze bardziej przechylając się na lewo, w strefie 11 wchodzi on już odchylony praktycznie o 90 stopni nie uszkadzając drzew. Przechylenie powiększa się.

Siła nośna zamiast wznoszenia maszyny zaczyna powodować jej odchylenie na lewo od pierwotnego kursu.

Na tych zdjęciach widać, że w momencie przecinania szosy samolot był już obrócony praktycznie grzbietem do dołu.

W tym momencie TU-154M zaczyna spadać. Spowodowane jest to tym, że po obrocie samolotu siła nośna wraz z siłą ciężenia kierują samolot ku ziemi z wysokości 15-20 metrów. Zetknięcie z ziemią następuje zaraz za szosą. Na zdjęciu widać fragment skrzydła widoczny z szosy.

Później do miejsca katastrofy nikogo nie dopuszczano dlatego znicze i kwiaty układano zaraz przy jezdni.

W tym miejscu jeszcze raz chcę wyrazić swoje współczucie wszystkim bliskim i krewnym osób, które poniosły śmierć w tej

katastrofie!

Autor: Siergiej Amelin

Tłumaczenie dla „Wolnych Mediów”: Michał Kuśnierz (Infra)

Źródło oryginalne: Smolensk.ws

PRZYPIS

1. Po kilku dniach po napisaniu tych słów pojawiło się potwierdzenie tej tezy: miejsca uszkodzenia lewego skrzydła widać na kadrze.