

Przyczyną katastrofy była eksplozja w powietrzu

17 października 2013

W trakcie dzisiejszej debaty ekspertów współpracujących z zespołem parlamentarnym ds. wyjaśnienia przyczyn katastrofy smoleńskiej, kierowanym przez posła Antoniego Macierewicza zaprezentowana została nowa wizualizacja rozpadu Tu-154M.

Na łamach portalu niezalezna.pl zamieszczono pełną rekonstrukcję wraku, na której można dokładnie obejrzeć wszystkie fragmenty i części maszyny, a następnie porównać ten obraz z tym, co zostało z samolotu na miejscu zdarzenia.

Omawiając prezentację Antoni Macierewicz zaprezentował skrzydło, które według zespołu parlamentarnego jest ważnym dowodem, że samolot rozpadł się w powietrzu. Skrzydło leży na prawo od szosy Kutuzowa.

Prezentując rekonstrukcję fragmentu poszycia dolnego skrzydła, ze znakiem polskich sił zbrojnych, Antoni Macierewicz zwrócił uwagę, że leży on mniej więcej 250-300 metrów za skrzydłem niż pierwszy, odłamany fragment skrzydła. Jeśli natomiast chodzi o górne poszycie skrzydła, przewodniczący zespołu parlamentarnego zaznaczył, że trudno było odnaleźć je na miejscu zdarzenia. Okazuje się, że leżało ono 40 metrów dalej, za poszyciem dolnym. Odnosząc się do całego samolotu Antoni Macierewicz podkreślił, że przednia część Tu-154M leży w pozycji normalnej, podczas gdy tylna część leży do góry nogami.

„Charakter zniszczenia samolotu wskazuje na wybuch wewnątrz. Górnej części samolotu, poszycia w ogóle nie odnaleziono, ponieważ jest ona w formie małych ścinków, zebranych później przez Rosjan” – tłumaczył z kolei prof. Rońda.

Poniżej publikujemy pełną treść komunikatu ekspertów współpracujących z Zespołem Parlamentarnym Ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154M pod kierunkiem Antoniego Macierewicza, w którym eksperci zespołu formułują tezę, z której wynika, że ostateczną przyczyną katastrofy, jak wynika z badanego materiału, było zniszczenie samolotu przez eksplozję w powietrzu.

PEŁNA TREŚĆ KOMUNIKATU

„W ciągu ubiegłych 38 miesięcy wokół ZP uformowała się grupa ekspertów badających tragedię Smoleńską, w skład której wchodzi kilkudziesięciu specjalistów z różnych dziedzin. Są wśród nich naukowcy specjalizujący się w naukach ścisłych i prawnych, inżynierowie badający wielkie katastrofy lotnicze, piloci, kontrolerzy lotu, lekarze sądowi oraz specjaliści od służb specjalnych.

Zespół zebrał olbrzymi materiał dowodowy bazujący m.in. na:

1. zapisach systemów FMS i TAWS,
2. odczycie czarnej skrzynki dokonany przez IES,
3. odczycie skrzynek parametrów lotu,
4. odczycie rozmów kontrolerów wieży w Smoleńsku,
5. badaniach pirotechnicznych części samolotu i ubrań ofiar,
6. analizie zdjęć satelitarnych,
7. analizie protokołów oględzin miejsca katastrofy i sekcji zwłok ofiar,
8. rekonstrukcji zniszczeń samolotu dokonanej w oparciu o dokumentację fotograficzną,
9. analizie relacji ponad stu świadków katastrofy.

Zespół ekspertów opracował wstępną hipotezę, która

sformułowana została następująco:

Przyczyną katastrofy samolotu Tu-154M lecącego z Warszawy do Smoleńska w dniu 10 kwietnia 2010 r. był łańcuch wydarzeń zapoczątkowanych polsko-rosyjskimi rozmowami międzyrządowymi i niewłaściwą organizacją wizyty Prezydenta RP, przejęciem naprowadzania samolotu przez ośrodek decyzyjny w Moskwie z pominięciem kontroli lotów lotniska Smoleńsk-Siewierny, uniemożliwieniem zamknięcia lotniska i odesłania TU-154 na lotnisko zapasowe oraz doprowadzeniem do przekazywania polskiej załodze fałszywych informacji i komend. O katastrofie przesądziła eksplozja niszcząca samolot w momencie jego odejścia na drugi krąg.

Załoga samolotu pod dowództwem kpt. Arkadiusza Protasiuka starała się wykonywać lot z zachowaniem poziomu bezpieczeństwa niezbędnego w warunkach, w jakich się znalazła. Lot został przerwany nagłą awarią samolotu, w tym zniszczeniem części lewego skrzydła, utratą zasilania elektrycznego w powietrzu i eksplozją w kadłubie z przyczyn do tej pory nieustalonych.

Tu 154M był pilotowany przez doświadczonego pilota, czego dowodem jest jego ogólny nalot na samolocie Tu-154M, wykształcenie, staż pracy, funkcje służbowe, znajomość języka rosyjskiego, uczestnictwo w delegacjach do zakładów remontujących polskie tupolewy oraz ogólne doświadczenie lotnicze. W toku dotychczasowych badań Zespół stwierdził, iż w 36. splt kpt A. Protasiuk był najlepszym specjalistą od wykorzystania automatycznych funkcji samolotu Tu-154M. Załoga, która zginęła w Smoleńsku, wcześniej w tym samym składzie wykonywała bardzo trudny lot z Haiti bez działającego autopilota i po samodzielnej naprawie niektórych podzespołów. Za ten wyczyn została odznaczona.

10 kwietnia 2010 r. załoga kpt. A. Protasiuka wykonywała zniżanie samolotu do wysokości decyzyjnej, by przystąpić do lądowania lub do odejścia na drugi krąg. Komenda odejścia została przez kapitana Protasiuka podana a załoga przygotowana

na 9 minut przed podejściem do wysokości decyzji. Kapitan zdecydował się na odejście na drugi krąg i wydał stosowną komendę, co świadczy o dobrej ocenie sytuacji w odniesieniu do możliwości lądowania.

W raporcie KBWL LP brak jest wiarygodnego wyjaśnienia, dlaczego mimo komendy odejścia na drugi krąg samolot zniżał się tak, że manewr ten został wykonany dopiero w ostatniej chwili. Do tragedii doszło w momencie nabierania wysokości i odchodzenia na drugi krąg. Ostateczną przyczyną katastrofy, jak wynika z badanego materiału, było zniszczenie samolotu przez eksplozję w powietrzu.

ZP stwierdza, że badanie przyczyn i przebiegu katastrofy w żadnym wypadku nie może ograniczyć się jedynie do analizy samego momentu katastrofy.

Konieczne jest przeprowadzenie sekcji zwłok i uwzględnienie badań położenia ciał na terenie katastrofy. Niezbędne jest przeprowadzenie w Polsce badania wraku, czarnych skrzynek i wyposażenia samolotu przetrzymywanego w Rosji oraz udostępnienie pełnej dokumentacji i materiałów z których korzystała komisja Millera. Niezbędne jest dokładne przeanalizowanie przyczyn organizacyjnych i technicznych, w tym przygotowania floty przeznaczonej dla najważniejszych osób w państwie, remontu TU-154 w Samarze, działania służb specjalnych.

Rzetelne wyjaśnienie przebiegu i przyczyn katastrofy jest niezbędne dla uniknięcia podobnych tragedii w przyszłości.

W tym celu konieczne jest ponowne powołanie Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego oraz zwrócenie się do sojuszników Rzeczypospolitej Polskiej o pomoc informacyjną i techniczną. Dopiero takie kompleksowe analizy pozwolą na pełną i wiarygodną ocenę przyczyn katastrofy i odpowiedzialnych osób i instytucji.

Antoni Macierewicz

Przewodniczący Zespołu Parlamentarnego Ds. Zbadania Przyczyn
Katastrofy Tu-154 M z 10 kwietnia 2010 r.”

Autor: pł

Na podstawie: vod.gazetapolska.pl, smolenskzespol.sejm.gov.pl

Źródło: Niezależna

Kompilacja 2 wiadomości na potrzeby „Wolnych Mediów”