

Śledztwo ciągnie się w nieskończoność

21 lipca 2014

Po ponad czterech latach polscy śledczy nie znają jeszcze opinii biegłych w sprawie oględzin i badań silników rządowego tupolewa, który rozbił się w Smoleńsku. Eksperci zespołu Macierewicza w ostatnich ustaleniach dowodzą, że silnik został rozerwany od wewnątrz – pisze dzisiejsza „Gazeta Polska Codziennie”. – Bezspornym faktem jest ślamazarność tego śledztwa, które jest prowadzone tak, jakby celem prokuratorów było niewyjaśnienie przyczyn tragedii – uważa prokurator Stanisław Piotrowicz.

„Biegli uczestniczyli w szczegółowych oględzinach silników i ich elementów. Wykorzystywali urządzenia specjalistyczne, w tym endoskopy. Jeśli zaś chodzi o konkluzje, będą zawarte w opinii kompleksowej przygotowywanej wciąż przez zespół biegłych. Do chwili jej uzyskania nie będziemy udzielali w tym zakresie żadnych dodatkowych informacji” – powiedział w rozmowie z „Codzienną” p.o. rzecznik prasowy Naczelnej Prokuratury Wojskowej ppłk Janusz Wójcik. Dodaje, że prokuratorzy dysponują opinią firmy ATM, dotyczącą badania i analizy rejestratora parametrycznego lotu Tu-154M, w tym w zakresie pracy silników.

Tą samą ekspertyzą dysponują członkowie zespołu parlamentarnego badającego katastrofę smoleńską. – Bliższa analiza silników Tu-154M, której nigdy nie robili polscy biegli, a którą wykonali eksperci zespołu parlamentarnego, wyraźnie pokazuje, że lewy silnik został rozerwany od wewnątrz – mówi Antoni Macierewicz.

Przypomnijmy też, że jak już pisaliśmy w „Codziennej”, na skrzynce ATM zarejestrowały się informacje o awariach silników, które miały miejsce jeszcze zanim Tu-154M zahaczył o

drzewo. Jednocześnie ekspertyza ATM stwierdza, że ok. 40 m przed miejscem, w którym znajduje się brzoza, doszło do awaryjnych drgań silnika nr 1 samolotu, znacznie przekraczających dopuszczalne normy, a sekundę później analogiczne zjawiska nastąpiły w silniku nr 3, po czym doszło do awarii w silniku nr 2 i awarii generatorów prądu. Podobne informacje zawarte są w zapisach twardych dysków systemu TAWS i FMS, gdzie mówi się o trzech głównych awariach i o nieodczytanych 11 zapisach wskazujących na awarie.

Tymczasem według raportu Millera silniki pracowały sprawnie aż do uderzenia w ziemię. Do tego momentu sprawne miały być także inne główne mechanizmy samolotu.

Wciąż oficjalnie nie wiadomo, dlaczego rządowa komisja zignorowała informacje o awariach z raportu ATM-QAR. Zwłaszcza że istnieje kopia mejla, który 7 maja 2010 r. w imieniu całej załogi ATM PP Sp. z o.o. rozesłał do wybranych odbiorców prezes firmy Tomasz Tuchołka. Stwierdza w nim, że zapis polskiego rejestratora ATM-QAR został z powodzeniem odczytany.

„W raportach MAK u i Millera podano, że silniki w ostatnich sekundach lotu przed uderzeniem w ziemię nie miały mocy startowej i ich obroty były dalekie od maksymalnych. Były nawet nieco niższe niż dla prędkości przelotowej. Tym samym zniszczenie silnika od uderzenia w ziemię wydaje się mało prawdopodobne. Silniki samolotów to mocne i solidne konstrukcje. Są to bardzo odpowiedzialne elementy samolotu, więc konstruktorzy i producenci dbają o to, aby nawet w skrajnych warunkach eksploatacji były bezpieczne i odporne na takie warunki. Uderzenie w miękki teren, podmokły, pod niewielkim kątem i przy prędkości zbliżonej do prędkości lądowania nie powinno powodować destrukcji silnika. Najlepszym przykładem jest lądowanie kpt. Wrony boeingiem 767 na Okęciu bez wypuszczonego podwozia. Tymczasem ogólnodostępne zdjęcia z wrakowiska Tu-154M wskazują na silne uszkodzenie silnika” – mówi „Codziennej” jeden z ekspertów zespołu smoleńskiego Janusz Bojanowski.

Autor: Katarzyna Pawlak

Źródła: Gazeta Polska Codziennie i Niezalezna.pl