

Stan niewiedzy Naczelnej Prokuratury Wojskowej

Konferencja prasowa Naczelnej Prokuratury Wojskowej z dnia 27 marca 2015 r. poświęcona przedstawieniu aktualnego stanu śledztwa dotyczącego katastrofy samolotu Tu-154 M nr 101 w dniu 10 kwietnia 2010 r. w Smoleńsku, ze szczególnym uwzględnieniem wniosków wynikających z kompleksowej opinii zespołu biegłych powołanych przez prokuraturę w celu stwierdzenia okoliczności, przyczyn i przebiegu tej katastrofy.

Kompleksowa opinia zespołu biegłych powołanych przez prokuraturę została oparta została na:

Nowej kopii i poszerzonym odczycie nagrań z kokpitu.

1. Analizie zbliżania końcowego w oparciu o zapisy ATM QAR w funkcji drogi.
2. Zapisach alarmów TAWS i pamięci FMS.
3. Śladach pozostawionych w drzewostanie na trasie podejścia końcowego.
4. Oględzin wraku w Smoleńsku.

Ad 1.

Jak podała prokuratura, jej stanowisko opiera się głównie na *nowej technologicznie metodzie przekształcania zapisu analogowego* (taśmy magnetofonowej) na zapis cyfrowy.

Miało to pozwolić na odczytanie większej ilości słów. Nowy odczyt powinien zatem uzupełnić analizę Instytutu Ekspertyz Sądowych im. J. Sehna w Krakowie o brakujące fragmenty.

Okazuje się jednak, że komendę „odchodzimy” jako pierwszy podaje drugi pilot na wysokości 75 metrów. Znikła wcześniejsza komenda pierwszego pilota „...chodzimy na drugie” podana na wysokości 100 m, obecna w ekspertyzie IES.

Nie ma też kwitowania wysokości przez załogę Tupolewa, czyli podawania wysokości barycznej przez pilotów w odpowiedzi na komendy z wieży, które podają odległość od początku pasa, na jakiej w danej chwili samolot się znajdował. W lutym br. ta sama prokuratura wojskowa opublikowała zamówioną ekspertyzę zapisu rozmów „wieży” w Smoleńsku z TU-154, w której odczytano kwitowanie pilotów.

Ad. 2

ATM QAR jest opóźniony w stosunku do czas zapisów głosu w kabinie załogi przez rejestrator dźwięku MARS-BM o około 3 sekundy, dlatego analizę tej szczególnie ważnej części toru lotu samolotu, jakim było zbliżanie końcowe, biegli wykonali nie w funkcji czasu, lecz w zależności od przebytej przez samolot drogi.

Synchronizacja zapisów czarnych skrzynek w zależności od przebytej przez samolot drogi jest zupełnie nowatorskim zabiegiem. Dotychczas odległość od punktu referencyjnego (najczęściej początku pasa) służyła do wyznaczenia orientacyjnej lokalizacji samolotu w przestrzeni. Ze względu na duży błąd popełniany przy wyznaczaniu pozycji samolotu (uwzględnić należy między innymi prędkość wiatru, zmiany prędkości samolotu względem powietrza, prędkość wznoszenia lub opadania) w porównaniu z synchronizacją czasową, ogólnie przyjęta jest synchronizacja czasowa zapisów czarnych skrzynek.

Świadczyć to może o przyjęciu za podstawę analizy przez biegłych amatorskich fotografii drzewostanu i śladów na ziemi, **a nie zapisów czarnych skrzynek.**

Ad. 3

Według biegłych, po analizie toru lotu samolotu w płaszczyźnie poziomej, odtworzonego na podstawie zapisu parametrów zawartych w pamięci komputera systemu zarządzania samolotem FMS, względem osi startowej 26 – dowódca samolotu włączył do podejścia do lądowania w trybie automatycznym według dwóch radiolatarni i RSL również system FMS. Przy czym instrukcja użytkownika w locie samolotu TU-154M nie przewiduje podejścia do lądowania przy nieprecyzyjnym systemie lądowania z wykorzystaniem systemu FSM.

Jeżeli według biegłych było to podejście nieprecyzyjne, to zaskakujące jest oskarżenie rosyjskich kontrolerów o popełnienie błędów. Przy tym rodzaju podejścia odpowiedzialni oni byli jedynie za kurs samolotu, a ten był zgodny z danymi lotniska Siewiernyj. Oskarżając rosyjskich kontrolerów, prokuratura zwalnia ich jednocześnie z wszelkiej odpowiedzialności.

Ad. 3, 4

O godzinie 8:40:56, czyli po około 1 sekundzie od ściągnięcia wolantu, przestawiono w kabinie dźwignię sterowania silnikami na pełny ciąg, czym wyłączono automat ciągu. Przyspieszenie silników od wartości niespełna 42%, którą wówczas miał, do wartości startowej, to jest 84%, trwała 6 sekund. Pełne ściągnięcie kolumny wolantu skutkowało radykalnym zwiększeniem kąta natarcia samolotu, aż do wartości 22.11 stopnia. A zatem doszło do przekroczenia jego wartości krytycznej, która wynosi około 18 stopni. Samolot został przeciągnięty. Nastąpił spadek nośności samolotu. [...]. Zapoczątkowane wznoszenie samolotu, jeszcze przed jego przeciągnięciem, było podtrzymywane dzięki narastającemu cięgowi silników skierowanego pod dodatnim kątem pochylenia około 20 stopni [...] samolot wyniesiony został lotem quasi-balistycznym na wysokość ok. 23 m.

Samolot z urwaną końcówką skrzydła, w trakcie gwałtownego obrotu, przeciągnięty i ze spadkiem mocy lewego silnika wzniósł się w ciągu około 1 sekundy z poziomu 6 metrów do 23 metrów przy prędkości **270 km/h**. Dane z odczytów ATM, wykonanych zarówno w Moskwie, jak i Warszawie, podają stałą wysokość radiową minimum sekundę po minięciu brzozy. Prędkość wznoszenia była, zatem większa niż **15 m/s**. Przekracza to możliwości techniczne samolotu TU-154M.

Dane techniczne samolotu kod ICAO: T154 klasyfikacja L3J kategoria M:

(ICAO Dokument 8643 <https://doc8643.com/aircraft/T154>)

Osiągi:

dla poziom 000-100 m, przy prędkość **300-310 km/h**, graniczna prędkość wznoszenia wynosi 1670-2500 ft/min (**8,48-12,7 m/s**)

Ad. 4

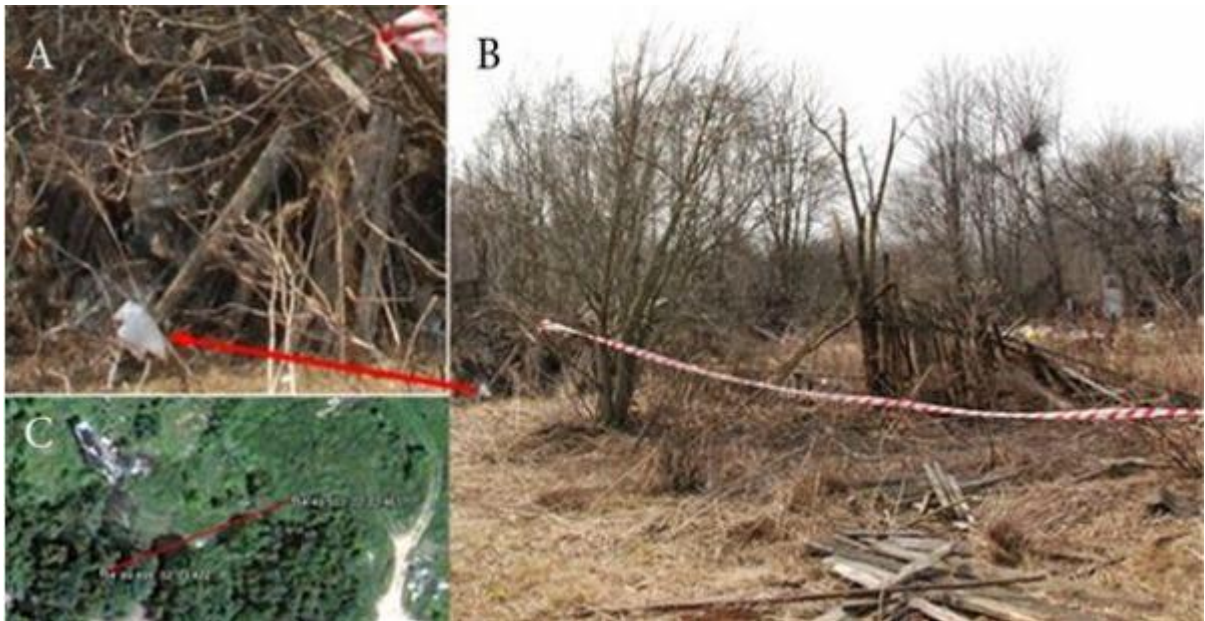
Po zderzeniu z topolą, przebyciu 114 m w czasie 1,9 sekundy, o godz. 8: 41:04, według czasu polskiego rejestratora ATM, samolot uderzył w ziemię. W odległości 520 m od progu pasa, 114 m od osi pasa, 0,6 m poniżej pasa, przy kursie 240 stopni, prędkości 269 km/h i pochyleniu 140 stopni.

Według odczytanej przez firmę Uniwersal Avionics zawartości zamrożonej pamięci systemu komputerowego FMS, całkowity zanik zasilania elektrycznego nastąpił o godz. 8:41:05 czasu ATM, około 70 metrów przed śladami pierwszego uderzenia w ziemię (pozycja geograficzna N 54:49.471, E 032:03.126),

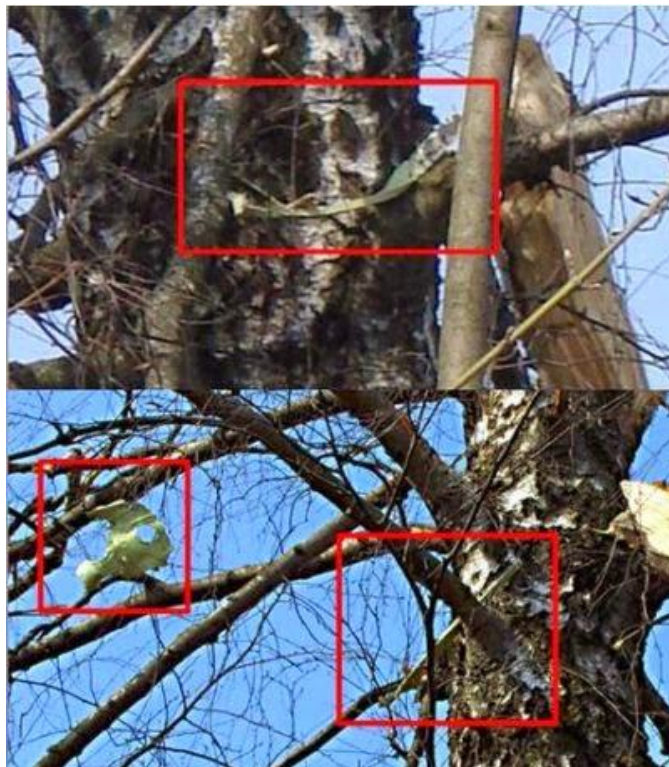
Z danych przedstawionych przez biegłych prokuratury wynikałoby, że samolot uderzył w ziemię, zawrócił przed miejsce pierwszego kontaktu z gruntem i dopiero wówczas nastąpił całkowity zanik zasilania.

Ad. 5

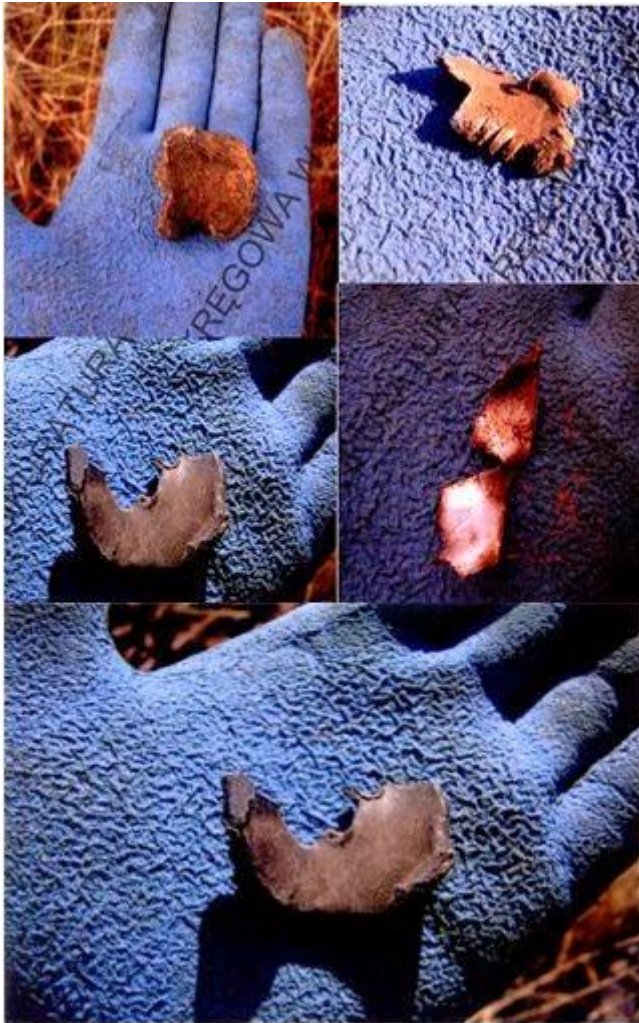
Przykłady dowodów rzeczowych wybranych z oficjalnych raportów



Części skrzydła samolotu znalezione przed miejscem lokalizacji brzozy na działce Bodina. Na zdjęciu C położenie części znalezionej przez polskich prokuratorów (raport E-che-90/12), 40 metrów przed brzozą, w punkcie opisanym współrzędnymi geograficznymi N54° 49.503, E32° 03.463.



Części skrzydła samolotu na gałęziach brzozy na działce Bodina. Części te miały zawisnąć na gałęziach podczas zderzenia przy prędkości 270 km/h (zdjęcia z raportu MAK i KBWLLP).



W odległości 100-150 metrów przed uderzeniem samolotu w ziemię znaleziono ok. 300 spalonych i okopconych szczątków poszycia TU-154M. Zdjęcia i opis z raportu polskich archeologów z jesieni 2010 roku.



Według raportu rosyjskich prokuratorów RPP 9-20-10, część ke-sonowa skrzydła 12:00023 zniszczona została nie uderzeniem w ziemię, ale wewnętrznym, hydraulicznym uderzeniem paliwa.



Mapy rozrzutu szczątków TU-154M.

Mapa górna – czerwonymi prostokątami zaznaczone miejsca zalegania części samolotu przed pierwszym uderzeniem w ziemię (raport rosyjskich prokuratorów z 10 i 11 04.2010).

Mapa dolna: części odnalezione przez polskich archeologów za miejscem pierwszego uderzenia w ziemię (raport polskich archeologów z jesieni 2010 roku).

PS

Analiza przebiegu katastrofy przedstawiona podczas tej konferencji nie odbiega w ogólnych zarysach od wniosków zaprezentowanych w raportach MAK i KBWLLP. Jak wynika z przedstawionego powyżej komentarza, prokuratorzy nie tylko nie wyjaśniają udokumentowanych błędów i manipulacji w raportach MAK i KBWLLP, ale „uzupełniają” je nowymi, nierzadko absurdalnymi tezami.

Po pięciu latach nieudolnego prowadzenia śledztwa, a raczej udawania śledztwa przez polską prokuraturę wojskową, Zespół Parlamentarny nie jest zaskoczony taką konkluzją. Jest to natomiast niewątpliwie trudna sytuacja dla tych, którzy nie wierzą, o ile w kategoriach wiary można oceniać wyniki badań naukowych, w *teorię zamachu*. Czekali na wyniki śledztwa, teraz, jeżeli będą w stanie zaakceptować racjonalną krytykę, mają puste ręce.

Jeżeli czują się współodpowiedzialni za państwo, powinni dołączyć do pierwszego szeregu osób żądających od polskiego rządu działań na rzecz międzynarodowego śledztwa w sprawie katastrofy w Smoleńsku.

blog-n-roll.pl